N° 1974

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 23 mai 2019.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, *d'***orientation** *des* **mobilités** (n° 1831).

TOME III

COMPTES RENDUS

PAR MMES BÉRANGÈRE ABBA ET BÉRANGÈRE COUILLARD,
MM. JEAN-LUC FUGIT ET BRUNO MILLIENNE, MME ZIVKA PARK

Députés

Voir les numéros :

Sénat : **157** rect., **347, 350**, **368, 369** et T.A. n° **84** (2018-2019).

Assemblée nationale : **1831**, **1937**, **1938**, **1942** et **1944**.

SOMMAIRE

—

Pages

TRAVAUX DE LA COMMISSION 5

I. RÉUNIONS PRÉPARATOIRES 5

1. Audition de M. Christophe Béchu, président du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) (réunion du 30 janvier 2019) 5
2. Table ronde sur le transport fluvial, avec la participation de M. François Bouriot, adjoint du président du Comité des armateurs fluviaux, M. Jean-Marc Samuel, président de la Fédération « Agir pour le fluvial », Mme Anne Estingoy, vice-présidente de Promofluvia, M. François Philizot, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, M. Thierry Guimbaud, directeur général de Voies navigable de France (VNF) et M. Nicolas Trift, sous-directeur des ports et du transport fluvial de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère des transports (réunion du 6 mars 2019) 5
3. Audition de M. Jean Rottner, président du conseil régional du Grand Est, membre du conseil de Régions de France, et de M. Michel Neugnot, premier vice-président en charge des finances, des ressources humaines, de la modernisation de l'administration, des transports, des déplacements et de l'intermodalité du conseil régional de Bourgogne Franche-Comté, président de la commission Transports et mobilité de Régions de France, sur le projet de loi d'orientation des mobilités (réunion du 13 mars 2019) 5
4. Présentation, conjointe avec la commission des affaires économiques, par Mme Huguette Tiegna, députée, et M. Stéphane Piednoir, sénateur, du rapport de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques sur les scénarios de prospective technologique pour un arrêt des ventes de véhicules à moteur thermique à l'horizon 2040 (réunion du 20 mars 2019) 5
5. Audition de Mme Catherine Guillouard, présidente-directrice générale de la RATP (réunion du 3 avril 2019) 6

II. EXAMEN DU RAPPORT 7

A. DISCUSSION GÉNÉRALE 7

B. EXAMEN DES ARTICLES DU PROJET DE LOI 35

1. Réunion du mardi 14 mai à 21 heures 30 35

2. Réunion du jeudi 16 mai à 9 heures 30 85
3. Réunion du jeudi 16 mai à 14 heures 30 137
4. Réunion du jeudi 16 mai à 21 heures 30 209
5. Réunion du vendredi 17 mai à 9 heures 30 265
6. Réunion du vendredi 17 mai à 14 heures 30 309
7. Réunion du vendredi 17 mai à 21 heures 30 381
8. Réunion du lundi 20 mai à 16 heures 447
9. Réunion du lundi 20 mai à 21 heures 30 502
10. Réunion du mardi 21 mai à 17 heures 555
11. Réunion du mardi 21 mai à 21 heures 30 600
12. Réunion du mercredi 22 mai à 16 heures 30 654
13. Réunion du mercredi 22 mai à 21 heures 30 715

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. RÉUNIONS PRÉPARATOIRES

1. **Audition de M. Christophe Béchu, président du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) (réunion du 30 janvier 2019)**

   Une retransmission vidéo de cette réunion peut être consultée à l'adresse suivante : http://assnat.fr/iEId5l

2. **Table ronde sur le transport fluvial, avec la participation de M. François Bouriot, adjoint du président du Comité des armateurs fluviaux, M. Jean-Marc Samuel, président de la Fédération « Agir pour le fluvial », Mme Anne Estingoy, vice-présidente de Promofluvia, M. François Philizot, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, M. Thierry Guimbaud, directeur général de Voies navigable de France (VNF) et M. Nicolas Trift, sous-directeur des ports et du transport fluvial de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère des transports (réunion du 6 mars 2019)**

   Une retransmission vidéo de cette réunion peut être consultée à l'adresse suivante : http://assnat.fr/4mKG6U

3. **Audition de M. Jean Rottner, président du conseil régional du Grand Est, membre du conseil de Régions de France, et de M. Michel Neugnot, premier vice-président en charge des finances, des ressources humaines, de la modernisation de l'administration, des transports, des déplacements et de l'intermodalité du conseil régional de Bourgogne Franche-Comté, président de la commission Transports et mobilité de Régions de France, sur le projet de loi d'orientation des mobilités (réunion du 13 mars 2019)**

   Le compte rendu de cette réunion peut être consulté à l'adresse suivante : http://assnat.fr/kuvlXK

4. **Présentation, conjointe avec la commission des affaires économiques, par Mme Huguette Tiegna, députée, et M. Stéphane Piednoir, sénateur, du rapport de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques sur les scénarios de prospective technologique pour un arrêt des ventes de véhicules à moteur thermique à l'horizon 2040 (réunion du 20 mars 2019)**

   Une retransmission vidéo de cette réunion peut être consultée à l'adresse suivante : http://assnat.fr/NZDRnT

5. Audition de Mme Catherine Guillouard, présidente-directrice générale de la RATP (réunion du 3 avril 2019)

Le compte rendu de cette réunion peut être consulté à l'adresse suivante : http://assnat.fr/uPTUZr

II. EXAMEN DU RAPPORT

Lors de ses réunions des mardi 14 mai, jeudi 16 mai, vendredi 17 mai, lundi 20 mai, mardi 21 mai et mercredi 22 mai 2019, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a procédé à la discussion générale puis à 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).

A. DISCUSSION GÉNÉRALE

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, nous avons le plaisir d'accueillir Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, pour examiner le projet de loi d'orientation des mobilités.

Notre commission a engagé depuis de nombreux mois un travail de fond sur le thème des mobilités, qui nous a permis d'étudier en profondeur cette problématique sous divers aspects. Nous avons ainsi entendu des représentants des transports ferroviaires, routiers, fluviaux, des nouvelles mobilités, des associations d'usagers, des élus locaux, ou encore des associations de protection de l'environnement. Tous nous ont livré des analyses très intéressantes. Je pense que ces travaux préparatoires auront été utiles pour appréhender l'ensemble des enjeux couverts par le projet de loi qui nous est soumis. Chacun de nos cinq rapporteurs a mené un travail impressionnant, puisque, au total, ils auront entendu près de 300 personnalités ou organismes.

Se sont saisies pour avis les commissions des finances, des lois et des affaires économiques, ainsi que la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Je souhaite donc la bienvenue à leurs rapporteurs respectifs.

La réunion de cet après-midi est réservée à la discussion générale. Nous commencerons l'examen des articles ce soir à 21 h 30. Comme cela vous a été rappelé, les articles du titre Ier A sont réservés, pour être examinés après le titre III, c'est-à-dire après l'article 29. Nous débuterons donc l'examen des articles par l'article 1er du projet.

Je rappelle en outre que l'examen des articles 23 *bis* et 25 a été délégué au fond à la commission des affaires économiques.

Un certain nombre d'amendements ont été déclarés irrecevables. Chacun connaît mon opinion concernant l'article 40 de la Constitution et les règles de recevabilité financière des amendements. Je les rappelle néanmoins : tout amendement créant ou aggravant une dépense publique est irrecevable. C'est, par exemple, le cas des amendements qui créent des transferts de compétences entre

collectivités territoriales. Un amendement qui réduit une recette publique peut être recevable s'il est correctement gagé. C'est le président de la commission des finances, à laquelle vos amendements ont été adressés, qui a jugé de la recevabilité financière de ceux-ci ; je suis moi-même signataire de certains amendements sur lesquels il s'est prononcé.

À ce stade, quatorze amendements ont également été déclarés irrecevables au titre de l'article 45 de la Constitution, qui proscrit les cavaliers législatifs. Je vous rappelle que les amendements doivent présenter un lien, même indirect, avec les dispositions du texte déposé ; le Conseil constitutionnel veille très attentivement au respect de cette exigence.

Mme la ministre assistera à nos travaux – je l'en remercie. Compte tenu du très grand nombre d'amendements que nous aurons à examiner au cours de ces deux semaines – plus de 3 000 ont été déposés –, il me semble que chacun aura l'occasion de s'exprimer dans le débat. Je propose donc que la discussion générale soit close après les réponses de Mme la ministre aux orateurs des groupes.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Madame la présidente, mesdames et messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les députés, je suis ravie d'être avec vous aujourd'hui pour débattre de ce projet de loi tant attendu – au vu du nombre d'amendements déposés, il suscite beaucoup d'attentes. Le texte qui vous est présenté est la traduction d'un engagement fort du Président de la République qui, dès la campagne présidentielle, avait souhaité que nous repensions en profondeur notre politique de mobilité, plus de trente ans après la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

Les Assises nationales de la mobilité, qui se sont tenues à la fin de l'année 2017, avaient déjà permis de confirmer le constat majeur et préoccupant que les Français nous ont rappelé avec beaucoup de force ces derniers mois et que vous faites dans chacune de vos circonscriptions. Ce constat, c'est un sentiment d'injustice, le sentiment d'être dans un pays qui avance à deux vitesses : un pays où, pendant qu'on fait des trains à grande vitesse (TGV) pour les métropoles, le reste des réseaux se dégrade, faute d'entretien, et les trajets se rallongent ; un pays où les emplois sont aspirés dans les métropoles, pendant que les Français sont rejetés toujours plus loin pour se loger ; un pays où les trajets entre le domicile et le lieu de travail sont une vraie « galère » pour beaucoup de Français, qui n'ont souvent pas d'autre choix que la voiture individuelle – et prendre sa voiture tous les jours coûte cher, et cela exclut beaucoup de nos concitoyens.

Ce projet de loi répond donc à une priorité claire : s'occuper d'abord des transports du quotidien, en apportant des réponses à tous et partout. Il entend ainsi être un des piliers de la réponse du Gouvernement aux fractures qui minent le pays. Pour relever ce défi, ce n'est pas l'État seul – et encore moins depuis Paris – qui sait le mieux quelle est la réalité des besoins et comment y répondre.

Ma vision, c'est que le rôle de l'État est de fixer le cap, de faciliter et d'accompagner, mais ce sont bien les territoires qui doivent faire vivre les solutions proposées par ce texte et les adapter à leur situation. C'est d'ailleurs l'une des leçons du Grand débat : une demande forte de plus de proximité dans l'action publique. C'est la raison pour laquelle la méthode qui a prévalu pour l'élaboration de ce projet de loi est la concertation. Ce projet est le fruit d'un dialogue avec les collectivités, les associations, les entreprises pour apporter des solutions concrètes et efficaces pour nos concitoyens. Ce dialogue, engagé dans le cadre d'assises, n'a cessé de se poursuivre à chaque étape de la construction du texte. Vous y avez pris, mesdames et messieurs les députés, toute votre part et je veux vous remercier collectivement car vous vous êtes pleinement engagés : au sein de la commission, au sein des groupes politiques, dans vos circonscriptions ou durant les Assises nationales de la mobilité.

Le texte issu des travaux du Sénat, bien que comptant deux fois plus d'articles que le texte initial, respecte les grands équilibres que nous avions voulus. Je tiens à souligner le travail constructif qui a été fait avec le rapporteur du projet de loi au Sénat et l'esprit de responsabilité dont a fait preuve le Sénat lors de l'examen des principaux points du texte.

N'y fait exception que le déplacement du titre de programmation en tête de ce texte. Si je regrette ce choix, ce n'est pas une coquetterie d'auteur : je considère que cette première place revient aux collectivités, qui seront, demain, les plus à même d'apporter les solutions concrètes que nos concitoyens attendent. Par ailleurs, pendant trop longtemps, les infrastructures ont été l'alpha et l'oméga de notre politique des transports. J'ai bien compris que le Sénat, notamment le rapporteur du texte, en faisait une ligne rouge. Aussi, voulant faire preuve à l'égard du Sénat de ce même esprit constructif que j'évoquais, je ne vous propose pas de redéplacer ce titre, mais je salue le choix de la commission d'examiner le texte dans son ordre d'origine.

L'examen de ce texte par l'Assemblée nationale est l'occasion de conforter l'équilibre du texte et d'aboutir sur les chantiers qui sont restés ouverts. Nous aurons notamment l'occasion de discuter de la proposition issue de la concertation sur la construction d'un cadre équilibré pour le déploiement d'applications de billettique multimodale, de préciser l'habilitation accordée, à l'article 14, à propos des expérimentations dans les zones peu denses, de préciser les conditions de mise en place d'un transfert de contrats de travail dans le transport interurbain à la suite des concertations que nous avons eues sur le sujet. D'autres sujets sont toujours l'objet de discussions et seront réglés en séance ; je pense en particulier aux sujets en lien avec la sortie du Grand débat, notamment le forfait mobilité sur lequel des discussions sont en cours entre partenaires sociaux.

Par ailleurs, l'article 20 sur la protection des travailleurs des plateformes faisant appel à des travailleurs indépendants a été supprimé par le Sénat. Il me semblait pourtant très important et suscitait beaucoup d'attentes, même si la rédaction initiale mérite d'être améliorée. Nous travaillons activement à une

solution qui soit la plus équilibrée possible dans l'intérêt des travailleurs – j'aurai l'occasion d'y revenir.

Comme nous avons deux semaines pour examiner le détail de ce texte, j'en rappellerai seulement les grands axes, qui s'articulent autour des grands défis identifiés lors des Assises nationales de la mobilité.

En ce qui concerne, tout d'abord, le volet consacré à la gouvernance, objet de nombreux amendements, le Sénat a approuvé le dispositif élaboré en concertation avec les collectivités et leurs associations pour remédier à l'existence insupportable de zones blanches de la mobilité, en simplifiant l'exercice de la compétence mobilité par les collectivités et notamment par les intercommunalités. L'objectif est de faciliter la prise de compétence, et il ne me semblerait pas pertinent d'imposer des contraintes aux élus ou « d'enfermer » de façon trop précise les compétences. Il faut au contraire laisser des marges de manœuvre aux collectivités pour s'adapter au contexte local. Je crois qu'il faut leur faire confiance pour agir au mieux sur et pour leurs territoires.

La mise en place de contrats opérationnels de mobilité ou encore la création du comité des partenaires, pour associer les usagers et les employeurs à la définition des offres, sont des outils précieux pour améliorer la coordination entre les acteurs et apporter les réponses les mieux adaptées aux besoins.

Par ailleurs, le projet de loi comporte des dispositions importantes pour la mobilité inclusive avec le plan d'action pour la mobilité solidaire, ainsi que des mesures en faveur des personnes handicapées.

Le deuxième défi que ce projet de loi entend relever est celui de l'innovation. Des points importants restent à préciser au cours de nos débats. J'ai notamment évoqué le déploiement de systèmes de billettique multimodale ou l'expérimentation de nouvelles mobilités dans les territoires ruraux. Nous aurons l'occasion de discuter de ces deux sujets au cours des prochains jours.

Je pense également à la régulation des nouveaux services de mobilité en libre-service. L'option choisie par le Sénat a permis d'expliciter que ces services occupent le domaine public et donc que son gestionnaire doit pouvoir décider la place qu'il leur alloue, après avis des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Je ne doute pas que nos échanges contribueront à enrichir la proposition sur laquelle nous travaillons, qui devrait prendre une forme aboutie d'ici à l'examen en séance.

Enfin, il faut avancer sur le sujet de la protection des travailleurs des plateformes de voitures de transport avec chauffeur (VTC), comme je l'ai mentionné précédemment.

Quant au volet consacré aux mobilités propres et actives, les amendements déposés – plus de 900 ! – témoignent du vif intérêt suscité par ce titre, qu'il s'agisse des enjeux du verdissement des transports, incontournable pour atteindre

nos objectifs climatiques et améliorer notre qualité de l'air, ou du renforcement de la place du vélo. Je me réjouis que le vélo suscite – comme il l'a déjà fait au Sénat – un tel intérêt. Néanmoins, je tiens à rappeler que jamais un Gouvernement n'a autant fait pour le vélo, bien sûr dans le projet de loi, avec l'identification des vélos pour lutter contre le vol, l'obligation de places de vélo dans les gares, la mise en place d'un « forfait mobilités durables », avec un plafond relevé à 400 euros par an, la généralisation des sas vélo ou encore le « savoir rouler », mais aussi, bien au-delà, avec un engagement financier sans précédent de l'État : pour le déploiement des politiques du vélo ou celui des infrastructures, via des appels à projets, des certificats d'économie d'énergie ou la dotation de soutien à l'investissement local.

Le Sénat a introduit un certain nombre de dispositions supplémentaires, comme des obligations sur l'équipement en places de vélos dans les trains ou les cars, mais je rappelle que ce n'est pas uniquement par la loi que nous servirons la cause du vélo, c'est bien par la dynamique que nous avons su impulser avec le plan vélo.

En ce qui concerne la programmation des infrastructures, l'équilibre du texte initial n'a pas été remis en cause au Sénat : nous avons donc une trajectoire réaliste et des priorités cohérentes, notamment l'entretien des infrastructures et les transports du quotidien. Le choix et le calendrier des projets qui seront financés ont été l'objet d'une concertation et sont cohérents. Je ne peux donc que vous mettre en garde contre la tentation d'ajouter tel ou tel projet à la liste – cela pourrait compromettre la cohérence globale.

En ce qui concerne le financement de cette programmation, l'État est bien au rendez-vous pour l'exercice 2019 : malgré une situation conjoncturelle compliquée, le budget voté de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est supérieur de 10 % au budget pour l'année 2018. Pour 2020 et les années suivantes, la question du financement reste en débat. Vous le savez, nous aurons à dégager 500 millions d'euros supplémentaires par an, par rapport à la trajectoire des finances publiques, à partir de l'an prochain, soit 200 millions d'euros de plus que cette année. Plusieurs propositions sont sur la table, nous aurons ce débat, mais c'est bien dans la loi de finances que les dispositions devront être inscrites, comme pour toute programmation.

Le dernier titre comporte des dispositions variées mais importantes, notamment sur les conséquences sociales de l'ouverture des bus à la concurrence dans le périmètre de la RATP et dans le transport interurbain. Je vous proposerai également, conformément aux annonces du Premier ministre, de libéraliser, de façon progressive et adaptée, le marché des pièces détachées ; c'est une mesure favorable tant au pouvoir d'achat des consommateurs qu'à la compétitivité des équipementiers de la filière automobile. Cet examen sera également l'occasion d'introduire les dispositions sur le permis de conduire, annoncées par le Premier ministre et défendues par Mme Frédérique Dumas, auteure d'un rapport sur ce

sujet. C'est aussi ce titre qui comporte de nombreuses dispositions permettant d'améliorer la compétitivité de nos ports et de notre filière maritime.

Les débats s'annoncent riches et, je n'en doute pas, constructifs. Je salue et remercie les rapporteurs et la présidente de la commission pour leur esprit constructif, ainsi que tous ceux qui sont mobilisés pour améliorer ce texte.

Les ambitions sont grandes : réduire les fractures sociales et territoriales, faire entrer notre politique de mobilité dans la modernité et préparer l'avenir. Mesdames et messieurs les députés, le rôle de l'Assemblée nationale et de votre commission est essentiel pour atteindre ces objectifs.

Mme la présidente Barbara Pompili. La parole est aux rapporteurs de notre commission.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame la ministre, mes chers collègues, mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises, tel est l'objectif ambitieux assigné à ce projet de loi et, plus spécifiquement, à son titre Ier relatif à la gouvernance, duquel vous m'avez fait l'honneur de me désigner rapporteur. Après avoir déjà bien amorcé nos travaux, par les traditionnelles et nombreuses auditions, je mesure tout autant l'ampleur que l'importance de la tâche qui est la mienne. L'idée que je m'en fais est celle-ci : ne conserver pour seul horizon que l'intérêt général, au-delà de toute question de chapelle partisane. J'aborde donc cette mission avec exigence : exigence envers moi-même de toujours conserver à l'esprit, au-delà nos premières tentations, cet impératif de faire primer l'intérêt général que j'évoquais ; exigence à l'égard de chacun d'entre nous lorsqu'il s'agira de débattre de nos amendements.

Quel sera mon état d'esprit au moment de les examiner ? Je souhaite le partager avec vous.

Le Sénat a apporté au texte des ajouts et modifications indéniablement utiles et bienvenus. Il a également, par moments, cédé à la tentation de dénaturer la philosophie initiale de certains articles ou de certaines dispositions. Je nous invite donc à conserver sur ce titre Ier relatif à la gouvernance tout ce que le Sénat aura pu apporter qui nous semblera aller dans le bon sens. Je sais cette position partagée par Mme la Ministre, dont toutes les personnalités que j'ai auditionnées m'ont dit le plaisir qu'elles ont eu à travailler avec elle et ses équipes dans le cadre de ces Assises nationales de la mobilité qui ont été un exercice exemplaire. Toutes m'ont également fait part de leur souhait de revenir à une version du texte plus proche des avant-projets qui ont circulé préalablement au dépôt du projet de loi sur le bureau du Sénat.

Après la première lecture au Sénat, il est à présent temps que nous prenions également toute notre part, et j'ai perçu que quelques amendements vont dans le sens que j'indiquais. Ils recevront de ma part un soutien sans réserve. En revanche, les amendements qui ont pour effet de complexifier un texte que l'on veut aussi simple et souple que possible pour les collectivités se heurteront, quant

à eux, à ma bienveillante mais ferme opposition, car ce texte est destiné aux territoires ; il leur appartiendra donc de s'en emparer, le mieux, le plus rapidement possible, car les attentes sont grandes et anciennes. Vous le savez, je me revendique profondément attaché à la décentralisation, au fait de faire confiance à nos territoires et à leurs élus. Je suis attaché et attentif à la diversité de nos territoires qui portent chacun leurs spécificités. C'est d'ailleurs tout le sens de mon engagement pour une plus grande reconnaissance du droit à la différenciation territoriale, mais la prise en compte des spécificités de nos territoires ne doit pas systématiquement passer, selon moi, par l'insertion dans la loi de dispositions particulières – chacun d'entre nous pourrait être enclin à céder à cette tentation pour contenter les habitants de son territoire.

Je vois, pour ma part, une autre manière bien plus efficace de répondre à cette préoccupation légitime que, parfois, je partage : offrir aux collectivités un cadre ambitieux, souple et garantissant pleinement le respect du principe de libre administration des collectivités territoriales. En somme, ce dont nous avons besoin et ce dont elles ont besoin, à quoi nous devons travailler, c'est la définition d'un cadre de confiance et de responsabilité. Si les collectivités ne s'emparent pas des outils mis à leur disposition, si elles ne s'emparent pas pleinement de leurs prérogatives, elles devront en rendre compte devant leurs citoyens électeurs.

Ce cadre, nous sommes en passe de le construire. Il doit permettre une couverture totale du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité. Il doit également permettre à la région d'assumer pleinement son rôle de chef de file. À ce titre, je me réjouis de l'ajout des contrats opérationnels de mobilité à l'article 4, car c'est la principale crainte qui m'était venue à la lecture du texte initial. Comment les régions auraient-elles effectivement assumé leurs prérogatives sans outil instaurant un minimum de contraintes et d'engagements réciproques ? Ce cadre doit aussi permettre aux usagers et aux employeurs d'être mieux et plus étroitement associés aux décisions prises par les collectivités en matière de mobilité. Là encore, les dispositions de l'article 4 permettent de satisfaire à cet impératif. Elles offrent en outre aux AOM la possibilité d'associer au comité des partenaires tout acteur dont la présence paraîtrait utile.

Mon propos n'est pas de vous livrer une analyse article par article du titre Ier. Il ne fait nul doute que vous avez pris connaissance avec la plus grande attention de l'état d'avancement des travaux qui a été mis à votre disposition. Je ne saurais toutefois conclure ce propos sans quelques mots sur la dimension sociale du texte, en particulier ses articles 6, 7 et 7 *bis* qui s'attachent à la question du handicap et des personnes en situation de vulnérabilité sociale. De ce point de vue, le projet de loi est ambitieux. Sans doute aurez-vous à cœur d'aller encore plus loin. J'y serai particulièrement attentif.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Madame la présidente, madame la ministre, chers collègues, le projet de loi d'orientation des mobilités que nous allons examiner durant les deux prochaines semaines est un texte très attendu. Élaboré depuis près de deux ans, il est le résultat d'une large consultation

menée lors des Assises nationales de la mobilité avec les territoires et les différents acteurs de la mobilité. Cette consultation a été saluée par l'ensemble des acteurs concernés. Cela a été souligné à de très nombreuses reprises au cours des auditions que j'ai menées ; je le fais à mon tour.

Ce projet de loi part d'un constat : aujourd'hui, notre politique des transports n'est plus toujours adaptée aux besoins et aux attentes de nos concitoyens, en particulier hors des centres-villes. Après le nouveau pacte ferroviaire, ce projet de loi d'orientation des mobilités constitue le second volet de la transformation de notre politique de mobilité. Ce projet de loi engage une transformation profonde pour répondre à un impératif énoncé par le Président de la République : améliorer concrètement la mobilité au quotidien de tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des solutions de transport plus efficaces, plus propres et accessibles.

Le titre II, « Réussir la révolution des nouvelles mobilités », dont j'ai l'honneur d'être la rapporteure, s'y attelle tout particulièrement. Il permet le développement d'innovations et de solutions de mobilité au service de tous. Cela passe par l'ouverture et l'accès aux données nécessaires au développement de services numériques multimodaux, mais aussi par le développement des véhicules autonomes ou encore l'encadrement des nouvelles formes de mobilité qui émergent sur notre territoire.

L'ouverture des données et le développement des services numériques de mobilité – notamment celui de calculateurs d'itinéraires et de billettiques multimodales – sont essentiels pour encourager l'intermodalité et lutter contre l'autosolisme. Les données qui seront rendues accessibles permettront de voir émerger de nouveaux services qui simplifieront de manière considérable les déplacements quotidiens de nos concitoyens, en particulier les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. Ils permettront aussi de faciliter le recours à des formes de mobilité plus propres.

C'est pour ces raisons que le Gouvernement a fait le choix d'aller plus loin que le règlement européen délégué en élargissant le champ des données qui seront ouvertes aux données dites « dynamiques » et en accélérant le calendrier d'ouverture des données – au plus tard au mois de décembre 2021. C'est un choix la fois ambitieux et nécessaire qui permettra une information des usagers en temps réel.

Les articles 12 à 14 encouragent les innovations en matière de mobilité. Cela se traduit par la construction d'un cadre juridique applicable aux véhicules autonomes, permettant notamment l'adaptation des règles de sécurité, de responsabilité ou encore de formation. L'ouverture des données des véhicules autonomes et connectés permettra également de mieux prévenir et intervenir en cas d'accidents mais aussi de mieux connaître les flux de déplacements afin de mettre en place des services de transports adaptés aux besoins de nos concitoyens. L'article 14 crée un cadre juridique permettant le développement

d'expérimentations de solutions de nouvelles mobilités, en particulier dans les territoires faiblement peuplés.

Dans un contexte où le taux d'occupation moyen des véhicules oscille entre 1,1 et 1,3 personne par véhicule, le développement de mobilités partagées, notamment le covoiturage, est une solution de nature à lutter contre l'autosolisme. En particulier, le covoiturage de courte distance est une solution pour les territoires dans lesquels les transports collectifs, aujourd'hui, ne permettent pas toujours de répondre aux besoins de mobilité quotidiens de nos concitoyens. Ce projet de loi apporte des outils concrets favorisant le développement de cette pratique, comme le versement d'une allocation aux personnes réalisant du covoiturage pour leurs trajets entre leur domicile et leur lieu de travail, la clarification du partage des frais entre conducteurs et passagers, et la création de voies réservées pour les véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage.

L'essor de nouveaux services de mobilité partagée, en particulier des vélos et engins dits en *free-floating*, solutions innovantes et peu polluantes, est à encourager mais nécessite une régulation adaptée. Il faut donc donner aux collectivités les outils pour encadrer l'usage de ces engins et assurer un partage équilibré de l'espace public entre tous ses usagers.

Vous l'avez compris, l'ambition de ce texte, en particulier du titre II, est d'apporter des réponses aux besoins de nos concitoyens. Il est crucial de réduire les fractures sociales et territoriales tout en répondant concrètement à l'urgence climatique.

Enfin, le développement de plateformes numériques de mobilité, en particulier pour les VTC et la livraison, nécessite d'apporter des droits et des garanties aux indépendants qui travaillent *via* ces plateformes. Je proposerai donc que la charte prévue à l'article 20 du projet de loi soit complétée par un socle de droits, notamment un droit au refus de course et un droit à la déconnexion, dont bénéficieront tous les travailleurs concernés.

Je suis convaincue que nous aurons des débats riches et de qualité, car nous partageons tous le même objectif : améliorer concrètement la mobilité au quotidien, pour répondre aux attentes de tous les Français, dans tous les territoires.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Madame la ministre, mes chers collègues, en tant que rapporteur du titre III, je suis chargé des articles visant à rendre les mobilités plus propres et plus actives. C'est l'un des objectifs principaux de ce projet loi d'orientation. Dans le texte qui nous est transmis, je distinguerai cinq grandes orientations qui visent à permettre de l'atteindre.

La première est la promotion du vélo. Le texte initial du Gouvernement, qui décline le plan vélo, était déjà ambitieux. Rappelons que le plan vélo que vous-même, madame la ministre, avez présenté en présence du Premier ministre est le premier plan à financer le développement du vélo, et qu'il est doté de 350 millions d'euros sur sept ans.

Par ce projet de loi, le Gouvernement propose, entre autres, le développement des stationnements sécurisés et la création d'un registre unique d'identification, ce qui permettra de lutter contre le vol, l'un des freins au développement de cette mobilité. Je proposerai d'ajouter le développement des itinéraires cyclables en cas de rénovation de voies, avec l'objectif, à terme, d'un réseau continu.

Nombre d'entre nous ont également déposé des amendements pour promouvoir l'apprentissage et l'usage du vélo… et encadrer celui des trottinettes. Compte tenu du nombre d'amendements proposés je suis certain que cela nous fera débattre !

La deuxième orientation est le développement des infrastructures de recharge pour les véhicules à faibles émissions, en particulier pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Le projet de loi comportait des dispositions ambitieuses pour permettre le pré-équipement ou l'équipement de certains bâtiments. Il améliore également le droit à la prise. Je proposerai de renforcer cette logique. Rappelons que la loi relative à la transition énergétique prévoit 7 millions de points de recharge en France à l'horizon 2030 ; nous n'y parviendrons pas sans un changement d'échelle. Nous aurons donc à discuter du renforcement du pré-équipement et de l'équipement des copropriétés, afin de lever un obstacle important à l'achat de véhicules électrifiés : la difficulté à disposer d'une place de parking équipée.

Le troisième axe fort est la réorientation de notre filière automobile vers les véhicules à faibles émissions. Les industriels ne nous ont pas attendus pour investir et préparer l'avenir, et des programmes de développement sont en cours chez tous les constructeurs. Dans son approche « mobilité durable », la filière automobile française présente des scénarios selon lesquels la vente de véhicules neufs exclusivement diesel et essence pourrait prendre fin au cours des années 2030.

En tant que législateur travaillant à une loi d'orientation, nous devons avoir comme première priorité de donner de la visibilité : à nos concitoyens, qui doivent adapter leurs habitudes, à nos industriels, qui doivent effectuer une transformation de modèle de production, et à nos chercheurs, qui travaillent au développement de nouvelles technologies. J'en profite pour souligner l'excellence, parfois méconnue, de la recherche française en la matière.

Pour inscrire la France sur une trajectoire à la fois ambitieuse et réaliste, je proposerai trois objectifs complémentaires : introduire une perspective de progression, sur les dix ans qui viennent, du renouvellement des flottes d'entreprise ; atteindre la fin des ventes de véhicules neufs consommant des énergies fossiles en 2040 ; fixer un objectif de décarbonation complète des transports terrestre en 2050.

Le quatrième axe majeur de ce titre du texte est l'aide à la mobilité du quotidien. C'est l'esprit du « forfait mobilités durables » qui figure à l'article 26 : à la fois inciter aux mobilités actives et partagées, et aider nos concitoyens à financer leurs déplacements quotidiens.

Les négociations sont encore en cours entre les partenaires sociaux pour préciser le cadre de ce forfait. C'est la raison pour laquelle je n'ai pas déposé d'amendements sur ce sujet et demanderai le retrait des amendements, en commission, portant sur l'article 26 ; pourtant je souhaite que la question des déplacements entre le domicile et le lieu de travail devienne un objet incontournable du dialogue social au sein d'une entreprise. C'est donc un sujet que nous aborderons en séance publique, dans trois semaines.

Le dernier axe, qui me tient particulièrement à cœur, en tant que président du Conseil national de l'air, est la lutte contre la pollution de proximité. C'est un sujet sanitaire majeur, car cette pollution est responsable de 50 000 à 60 000 décès prématurés chaque année en France.

Les transports, même s'ils ne sont pas la seule source de polluants, y contribuent fortement : plus de 60 % des oxydes d'azote et près de 25 % des particules fines $PM_{2,5}$ viennent des transports.

Le Gouvernement a pris ses responsabilités en la matière, en proposant de rendre obligatoire la création de zones à faible émission dans les collectivités où les normes de pollution de l'air sont dépassées. Nous débattrons des amendements visant à améliorer l'efficacité de ce nouveau dispositif… car nous devons agir pour offrir à tous la possibilité de respirer un air de meilleure qualité.

Vous l'aurez compris, nous allons traiter ensemble, dans les prochains jours, de sujets à la fois préoccupants et importants : préoccupants car les voyants sont au rouge en matière de changement climatique et de pollution de l'air, importants car ils conditionnent notre capacité à surmonter collectivement ces difficultés. Nous aurons plus d'un millier d'amendements à examiner sur ce seul titre III. Beaucoup sont défendus par les différents groupes de notre commission.

Je souhaite que nous abordions cette discussion dans un état d'esprit ouvert et exigeant, à la fois entre nous et avec Mme la ministre.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Madame la ministre, mes chers collègues, il y a presque trente-sept ans, la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI, affirmait un droit au transport devant permettre de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité. La LOTI a longtemps fait référence, mais les modes de vie et le contexte ont changé. Victimes de plusieurs décennies de grands projets, au détriment de l'entretien des réseaux secondaires et capillaires, les politiques publiques de transport se sont perdues en chemin. Les dernières décennies furent celles des grandes annonces et des projets non financés, des décennies de sous-investissement dans les infrastructures dédiées aux déplacements du quotidien et

de politiques encourageant l'usage de la voiture. Les Français aspirent aujourd'hui à des modes de transport moins coûteux et plus sobres en temps, en énergie et en carbone. Il nous faut répondre aux urgences climatiques et de santé publique, aux enjeux géostratégiques de souveraineté énergétique et préparer l'avenir en matière de mobilité.

Dès 2017, les Assises nationales de la mobilité, puis les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures et le rapport rendu par M. Jean-Cyril Spinetta ont permis une large concertation. Les propositions retenues dans le présent projet de loi sont également, je m'en félicite, le fruit d'échanges nourris entre la ministre chargée des transports et les exécutifs locaux. Ce projet de loi d'orientation des mobilités change radicalement de paradigme, se détachant d'une vision centrée sur les grandes infrastructures et s'attachant au quotidien et aux nouvelles mobilités, au plus près des besoins des Français et des territoires, tout en traduisant une forte exigence environnementale.

Le titre Ier A du projet de loi, à l'origine son titre IV, comportait un article unique établissant la programmation des investissements de l'État dans les transports. Un rapport annexé décline cette stratégie et définit les montants des dépenses de l'AFITF pour sa mise en œuvre. Cet article devenu article 1er A fixe la stratégie d'investissement de l'État dans les transports pour les dix prochaines années. Il définit quatre objectifs : nous voulons réduire les inégalités territoriales en renforçant l'accessibilité des zones enclavées et des territoires mal connectés aux grandes agglomérations ; nous voulons concentrer nos efforts sur les déplacements du quotidien et améliorer la qualité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux ; nous devons accélérer la transition énergétique en favorisant le rééquilibrage modal vers les transports les moins polluants ; nous devons aussi améliorer l'efficacité des transports de marchandises, en facilitant le report modal. Ce titre Ier A prévoit, pour y parvenir, cinq programmes d'investissement prioritaires : l'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ; la désaturation des grands nœuds ferroviaires ; le désenclavement des villes moyennes et des régions rurales ; le développement de l'usage de mobilités moins polluantes et de mobilités partagées ; le soutien à une politique de transport de marchandises ambitieuse.

Le rapport annexé décline la stratégie sous trois aspects.

En premier lieu, la programmation des investissements, qui fixe les dépenses de l'AFITF, prévoit une trajectoire d'augmentation importante, à hauteur de 40 % entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023, soit une enveloppe quinquennale de 13,4 milliards d'euros entre 2019 et 2023, qui sera portée à 14,3 milliards d'euros pour la période 2023-2027.

En deuxième lieu, le rapport annexé passe en revue les cinq programmes prioritaires pour préciser les modalités de leur mise en œuvre et pour indiquer les masses budgétaires globales prévues pour les principales opérations.

En troisième lieu, il confirme l'objectif d'achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux, en rappelant le choix du Gouvernement de se fonder sur le scénario 2 défini par le Conseil d'orientation des infrastructures dans son rapport du mois de janvier 2018. Ce scénario privilégie la mise en œuvre des priorités de restauration et de modernisation du patrimoine et d'amélioration des mobilités du quotidien pendant une dizaine d'années à un niveau d'ambition élevé qui s'inscrit en rupture avec les pratiques antérieures, centrées sur les grands projets.

En ce qui concerne ce titre du projet de loi et ce rapport annexé, les modifications apportées au Sénat me semblent traduire une adhésion globale quant aux objectifs, même si la Haute assemblée a souhaité en modifier par endroits l'ordre et la formulation. Ces évolutions montrent que chacun a su s'affranchir des postures et travailler en se fondant sur des priorités communes. Des différences d'appréciation existent, évidemment, et nous y reviendrons à l'occasion de l'examen des articles, mais cette partie programmatique du projet de loi doit pouvoir faire consensus sur le fond. C'est d'ailleurs le sentiment qui ressort des nombreuses auditions que j'ai pu mener dans le cadre des travaux préparatoires avec l'ensemble des acteurs des mobilités – je rends également hommage à la concertation menée par Mme la ministre avec les exécutifs locaux, qui a permis de dégager des diagnostics et des priorités partagés.

Le Sénat a souhaité faire figurer dans le « dur » de la loi d'orientation, à l'article 1er B, les montants des dépenses de l'AFITF prévues pour la décennie à venir. Or certaines composantes des ressources de l'AFITF sont plus incertaines que d'autres ; nous l'avons vu récemment avec l'attribution du surplus de recettes engendrées par les amendes radar. Nous sommes nous aussi attachés à la pérennité des ressources de l'AFITF, et nous serons tous attentifs à la sincérité et à la transparence du financement de cette programmation. C'est pourquoi nous réfléchirons avec le Gouvernement aux moyens de consolider et d'augmenter les recettes de l'AFITF. Plusieurs amendements ont été déposés en ce sens, qui nourriront notre réflexion. Nous partageons la volonté d'aboutir à ce que des orientations claires soient définies et à ce que rendez-vous soit pris pour les lois de finances.

Le Sénat a également su contenir les velléités d'allonger la liste des projets prioritaires du COI. Les travaux du COI sont le fruit de mois, voire d'années, d'observation du réseau d'infrastructures national. Il nous appartiendra de conserver les équilibres du scénario 2 retenu comme base de cette programmation ; il doit rester notre boussole.

Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, par le passé, la programmation des transports s'est trop souvent traduite par des échecs et des abandons. Ce texte, par son pragmatisme et son volontarisme, est un atout majeur pour réussir une politique des mobilités plus proche du quotidien de nos concitoyens. C'est un acte politique inédit et fort que celui de soumettre pour la première fois au Parlement cette programmation des investissements. C'est donc

en toute confiance et avec enthousiasme que je m'engage avec vous dans l'examen de ce projet de loi tant attendu.

Mme Zivka Park, rapporteure. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, notre objectif, avec le projet de loi d'orientation des mobilités, est de réduire les fractures territoriales en améliorant concrètement les déplacements du quotidien, pour tous nos concitoyens, sur tous les territoires. Nous nous félicitons de la qualité du travail qui a été accompli en amont de la présentation de ce texte à l'Assemblée. Les Assises nationales de la mobilité ont été un temps d'échange et de dialogue avec les acteurs des mobilités et avec nos concitoyens.

Je tiens à remercier Mme la ministre, qui a honoré nos invitations sur les territoires, des déplacements qui, je suis sûre, lui auront permis de parfaire sa compréhension des enjeux de la question des mobilités pour les citoyens et les élus des territoires.

Ce projet de loi engage une transformation profonde des mobilités, comme chacun de mes collègues rapporteurs a pu l'exprimer. Il engage ainsi le développement des infrastructures pour le déploiement des voitures propres et la promotion des usages propres – nous aurons l'occasion d'évoquer le report modal vers le fluvial et le fret ferroviaire s'agissant de la circulation des marchandises.

Le titre V, dont je suis rapporteure, aborde toutes les mobilités des biens et des personnes : les mobilités routières, ferroviaires, fluviales et maritimes. En revanche, et à titre personnel, je tiens à exprimer le regret que l'aérien ne soit pas abordé dans ce projet de loi. Je ne désespère pas que ce secteur essentiel fasse l'objet d'un examen par la représentation nationale, après les premières avancées majeures obtenues lors des assises du transport aérien et de la loi relative à la croissance et la transformation des entreprises, dite PACTE.

Le titre V introduit donc des mesures diverses couvrant l'ensemble des mobilités ainsi que des mesures de simplification. Une série d'entre elles concerne la sécurité routière. L'ensemble des mesures visant au renforcement de la répression des comportements augmentant le risque d'accident ont toutefois suscité des débats au Sénat.

Les mesures de simplification visent à améliorer la compétitivité du transport maritime, fluvial et ferroviaire. Il faut permettre aux acteurs du secteur, notamment aux grands ports maritimes, d'opérer dans un cadre juridique stable, et de faire évoluer et moderniser un certain nombre de mesures liées à la navigation maritime et à la sécurité de la navigation fluviale. D'autre part, la circulation des marchandises s'intensifie, et il faut pouvoir favoriser des modes de transport des marchandises plus propres.

Le titre V opère également l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus de la RATP, avec un volet social. Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence des services de transport public par

autobus le 1er janvier 2025, le Gouvernement souhaite établir une convergence des conditions d'intervention des différents opérateurs de ce secteur. Cette mise en concurrence pose la question d'un nouveau cadre légal spécifique pour prévoir le transfert des contrats de travail des salariés et la portabilité de certains droits issus du statut. Nous devons préparer les conditions de la réussite de ce transfert pour qu'il se passe dans les meilleures conditions, surtout en Île-de-France où l'on observe de fortes tensions sur le marché du travail s'agissant des machinistes-receveurs.

Le projet de loi prévoit ainsi, en cas de changement d'opérateur, le transfert au nouvel employeur des contrats de travail des salariés. Par ailleurs, cette poursuite des contrats s'accompagnera du transfert de garanties sociales de haut niveau.

Nous aurons l'occasion d'aborder ensemble la manière dont il conviendra de prendre en compte les spécificités de l'exploitation des transports dans le code du travail et dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Par ailleurs, le cadre social territorialisé suscite de nombreuses interrogations avec l'ouverture à la concurrence, notamment sa justification au regard des contraintes d'exploitation spécifiques connues.

L'ouverture à la concurrence des transports en Île-de-France comporte des enjeux en termes de cohérence du dispositif de sûreté. Il importe donc d'assurer un niveau élevé de sûreté des personnes et des biens. Avec le développement du Grand Paris, dont la RATP est gestionnaire d'infrastructures, ce sont quatre lignes, 200 kilomètres de voies et 60 nouvelles gares qui viendront s'ajouter à un réseau francilien à forte densité. Le projet de loi confie l'ensemble du réseau métropolitain à un service de sûreté unifié et harmonisé, le groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR). L'objectif que nous devons nous fixer est d'assurer un haut niveau de sûreté pour les voyageurs, et d'éviter ainsi les risques d'une fragmentation de la gestion de la sûreté entre plusieurs acteurs ; c'est un enjeu essentiel.

Le permis de conduire, les franchissements des passages à niveau sont autant de sujets que nous examinerons. Je ne peux évoquer toutes les mesures, tant ce titre est riche, et nous aurons l'occasion de discuter de celles visant à simplifier l'ensemble des mobilités ou à améliorer la compétitivité des transports qui vont dans le sens de la transition écologique, sans jamais oublier les impératifs de sécurité et de sûreté.

Mme la présidente Barbara Pompili. Chers collègues, la parole est maintenant aux rapporteurs pour avis des autres commissions et de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, la commission des affaires économiques s'est saisie de quinze articles, dont deux au fond au titre de ses compétences en matière d'industrie et d'énergie.

Notre commission a émis un avis favorable à l'adoption du projet de loi. Elle a toutefois adopté quarante amendements que je vous présenterai en tant que rapporteur pour avis. Ils visent à compléter certaines mesures pour accélérer encore le déploiement de véhicules propres et améliorer à la fois l'empreinte écologique de notre pays et la compétitivité de notre industrie.

Tout d'abord, j'ai la conviction que l'installation de bornes de recharge électrique doit être davantage encouragée et facilitée. Le texte prévoit une prise en charge portée de 40 % à 75 % des coûts de raccordement des infrastructures de recharge électrique publiques *via* le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE). Cette mesure ayant été prévue pour une durée de trois ans, je proposerai une application de la mesure jusqu'à la fin de l'année 2022 et non jusqu'à la fin de l'année 2021, comme le prévoit le texte initial.

Le texte renforce également les obligations de pré-équipement et d'équipement en bornes des bâtiments neufs ou rénovés. Ayant constaté qu'aucune mesure de contrôle du respect de ces obligations n'était prévue, je proposerai de les inclure dans le champ d'application du contrôle du respect des règles de construction.

Le texte entend aussi clarifier et élargir le bénéfice du droit à la prise. Aujourd'hui, obtenir l'autorisation d'installer une borne dans sa copropriété est un véritable chemin de croix. Le droit en vigueur prévoit un délai maximal de neuf mois entre la demande initiale d'un locataire et la réponse du syndic. Je vous proposerai un amendement afin de réduire ce délai à trois mois.

Le texte ne se limite pas à la mobilité électrique, qui ne peut encore couvrir l'ensemble des usages. Il crée ainsi un dispositif de complément de rémunération pour les producteurs de biogaz par méthanisation ou stockage de déchets dont le biogaz ne peut être injecté dans les réseaux de gaz naturel, faute de réseau. Il prévoit également que les stations GNV, gaz naturel véhicule, puissent être raccordées au réseau de transport de gaz, au lieu des réseaux de transport et de distribution comme c'est aujourd'hui la règle, afin de réduire les coûts de compression et de bénéficier des hautes pressions offertes par le réseau de transport. Ces deux mesures sont très attendues pour débloquer la réalisation de certains projets, et les acteurs que j'ai auditionnés ont hâte qu'elles entrent en vigueur le plus rapidement possible.

Par ailleurs, le Sénat a souhaité introduire de nouvelles obligations pour le verdissement des flottes d'entreprises. Ces dispositions ont reçu le plein soutien de la commission des affaires économiques, car les flottes d'entreprise jouent un rôle de locomotive sur le marché automobile. Nous proposerons d'ailleurs d'aller plus

loin en ce qui concerne les grandes entreprises en portant à 20 % le taux minimal d'acquisition de véhicules propres.

En outre, je vous proposerai un mécanisme de sanction et de suivi public inspiré du principe de stigmatisation, ou *name and shame*. Sans sanction prévue dans la loi, ces obligations risqueraient en effet de demeurer théoriques.

Enfin, j'estime qu'une loi d'orientation des mobilités se doit de fixer des objectifs de long terme, ambitieux. À ce titre, je considère primordial d'inscrire dans la loi l'objectif de la fin de la vente de véhicules 100 % essence et diesel à l'horizon 2040.

M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. La commission des lois s'est saisie pour avis du titre Ier, qui concerne l'organisation des collectivités territoriales, donc le pouvoir local.

Avec cette notion de mobilité, le problème des déplacements quitte le champ des seules questions de transport pour entrer dans celui de l'aménagement du territoire. Nous ont particulièrement intéressés non seulement la notion de couverture du territoire, prévue par le texte, à laquelle nous adhérons complètement, avec des AOM qui devront couvrir l'ensemble du territoire, mais aussi celle de frontière. Le Sénat a introduit l'idée de bassins de mobilité et de contrats opérationnels de mobilité. En effet, les frontières administratives ne sont pas forcément l'alpha et l'oméga des bassins de vie de notre territoire. Nous avons donc souhaité examiner en particulier des amendements qui permettaient de résoudre ce problème : comment assurer une coopération, une coordination et une définition de l'action publique en matière de mobilité dans les bassins de vie dont le périmètre ne coïncide pas avec un périmètre administratif ?

Deuxième axe, nous nous sommes arrêtés sur les ressources des collectivités en la matière, mais nous allons pouvoir en débattre très bientôt.

Enfin, il faudrait savoir utiliser le foncier rendu disponible par l'activité des opérateurs principaux de transport pour favoriser justement l'intermodalité, une complémentarité des modes de transport et peut-être des à-côtés qui viennent aujourd'hui compléter le transport, le quotidien et l'activité économique.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Mes chers collègues, je tiens à la fois à remercier la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation pour la confiance qu'elle m'a témoignée en me confiant ce rôle de rapporteure pour avis et à souligner l'exemplarité de la méthode suivie par Mme la ministre Élisabeth Borne dans l'élaboration de ce texte. Cette méthode a été saluée en préambule des différentes auditions auxquelles j'ai assisté ; les associations d'élus locaux y ont largement participé et leurs avis ont été pris en compte. Je tiens également à remercier mes collègues rapporteurs au fond qui ont accepté de m'associer à leurs auditions.

L'ambition que manifeste ce texte pour les collectivités territoriales peut se résumer dans le triptyque suivant : couverture de l'ensemble du territoire ; ouverture des données sur les déplacements et la circulation ; moins de voitures ou autres véhicules émetteurs de polluants atmosphériques.

Le premier enjeu est de combler les zones blanches de la mobilité estimées aujourd'hui à 80 % du territoire, en instaurant le maillage territorial le plus fin et le plus développé possible. Le texte entend renforcer le couple que forment l'intercommunalité et la région dans l'organisation des mobilités et prévoit un schéma de gouvernance permettant l'exercice de la compétence par l'une ou l'autre collectivité en privilégiant l'échelon intercommunal selon le choix des communes. Comme vous le savez, le projet de loi incite donc à ce que, sur le territoire des communes qui n'ont pas encore transféré la compétence à la communauté de communes, la compétence soit attribuée soit à l'intercommunalité soit à la région, dans un mécanisme de recherche de l'acteur le mieux à même d'exercer la compétence.

Par ailleurs, le projet de loi privilégie les syndicats mixtes regroupant plusieurs intercommunalités pour exercer la compétence d'organisation de la mobilité, notamment en les autorisant à réduire le versement mobilité dans les intercommunalités peu denses ou présentant un moindre dynamisme économique afin de ne pas faire payer aux territoires périurbains les transports collectifs lourds mis en place dans les cœurs d'agglomération.

Le deuxième enjeu concerne la collecte et l'ouverture des données de déplacement permettant le développement de services numériques de mobilité. Les auditions ont notamment mis à jour des problématiques concernant l'article 9, qui confie aux régions et aux métropoles la mission d'animer les démarches d'ouverture des données, et l'article 11, qui confie aux régions la mission de veiller à l'existence de services d'information multimodale. Par ailleurs, l'article 10 oblige les différents acteurs sous la responsabilité des AOM à collecter et à ouvrir les données sur l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des services réguliers de transport public.

Le troisième enjeu concerne la nécessité de restreindre les émissions carbonées. Le projet de loi prévoit l'obligation de mettre en place une zone à faibles émissions (ZFE) avant le 31 décembre 2020. À ce jour, seule la Ville de Paris et les métropoles de Grenoble et Strasbourg ont mis en place des restrictions de circulation permanentes pour améliorer la qualité de l'air qui s'apparentent à des zones à circulation restreinte, mais la tendance s'accélère puisque quinze collectivités ou groupements de collectivités ont signé le 8 octobre 2018 un engagement avec l'État afin de déployer une ZFE avant la fin de l'année 2020 sur leur territoire.

Les collectivités territoriales sont donc bien les acteurs principaux des multiples enjeux de ce projet de loi. Je présenterai au nom de la délégation aux

collectivités territoriales et à la décentralisation une série d'amendements visant à renforcer l'effectivité des mesures proposées.

Mme la présidente Barbara Pompili. Chers collègues, avant de donner la parole à Mme la ministre, je vous indique que Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, m'a fait savoir qu'elle exprimerait la position de la commission des finances à l'occasion de l'examen des amendements.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je veux d'abord saluer le travail des rapporteurs, qui ont mené des auditions très utiles. Cette présentation des titres montre la diversité des leviers mobilisables pour apporter de meilleures réponses en matière de mobilité, notamment pour les déplacements du quotidien – un sujet que les Français, ils l'ont exprimé fortement ces derniers mois, placent au cœur de leurs préoccupations. Cet objectif, partagé de tous, doit être atteint en réduisant la pollution de l'air et la pollution sonore, objets de nombreux amendements.

Mme Bérangère Abba l'a souligné, l'aménagement du territoire doit être intégré à toute politique de mobilité. La réorientation de notre politique d'investissements dans les transports doit réduire les fractures que nous avons contribué à créer, du moins à accentuer, en donnant la part trop belle aux grandes infrastructures, aux lignes à grande vitesse en particulier. Dans les choix que nous faisons, nous devons veiller à l'aménagement et à la cohésion des territoires.

Plusieurs rapporteurs l'ont rappelé, la sécurité et la sûreté sont des enjeux présents dans les différents titres du projet de loi. Il ne faut pas oublier la dimension sociale de nombreuses dispositions : celles qui ont trait à l'accès à la mobilité des personnes les plus vulnérables et des personnes fragiles, notamment les personnes handicapées ; celles qui concernent les travailleurs – je pense aux dispositions qui accompagnent l'ouverture à la concurrence des transports publics, notamment en Île-de-France, mais aussi aux dispositions qui assurent la protection des travailleurs des plateformes. Ils ne doivent pas être la variable d'ajustement de ces nouvelles politiques de mobilité.

Mme Zivka Park regrette que ce texte ne traite pas du transport aérien, et il est vrai que des dispositions de niveau législatif pourraient s'avérer utiles. Mais ce projet de loi, qui concerne les autres secteurs, est déjà très riche. Par ailleurs, je solliciterai une habilitation à légiférer par ordonnances sur la transformation des ports de l'axe Seine en un établissement unique ; des discussions étant en cours avec l'ensemble des acteurs concernés, je vous soumettrai cette proposition lors de l'examen en séance publique.

Je salue à nouveau la qualité du travail des rapporteurs et me réjouis de débattre de ces sujets ces prochains jours.

Mme la présidente Barbara Pompili. La parole est aux orateurs des groupes.

M. Damien Pichereau. Un Français sur quatre a déjà refusé une offre d'emploi ou une formation, faute de pouvoir s'y rendre. Parallèlement, 80 % du territoire ne sont pas couverts par une autorité organisatrice de transport et l'état des lignes ferroviaires et des routes ne cesse de se dégrader. Tel est le constat que nous avons fait à notre arrivée.

Je ne rappellerai pas les actions que nous avons entreprises depuis, l'organisation des Assises nationales de la mobilité, l'installation du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), etc. Nous disposons désormais d'un projet de loi salué de tous. En premier lieu, il décentralise la question des mobilités et garantit la liberté des collectivités territoriales, en leur apportant une boîte à outils dans laquelle elles pourront piocher les solutions les mieux adaptées aux besoins de leurs habitants. La question de la gouvernance est centrale. Nous saluons la volonté du Gouvernement de tracer une trajectoire ambitieuse et soucieuse de la régénération des transports du quotidien. Quelques questions subsistent néanmoins : nous aurons l'occasion de les évoquer en défendant nos amendements.

M. Jean-Marc Zulesi. Le groupe La République en Marche aborde ce texte avec entrain et enthousiasme. Il est l'aboutissement d'un travail de fond, mené pendant plus de dix-huit mois à vos côtés, madame la ministre, et auprès des acteurs de la mobilité. Il traduit une ambition sincère, celle de donner un souffle nouveau aux politiques de transport. Les enjeux sont nombreux, parmi lesquels l'aménagement durable du territoire, la transition énergétique, la transition numérique, le *free floating*, la lutte contre les émissions et les nuisances liées au transport. Ne perdons pas de vue notre priorité : servir, au-delà de toute considération, l'intérêt de l'usager et simplifier la mobilité au quotidien sur tous les territoires. C'est à cette condition que nous pourrons rendre à chaque Français la liberté de se déplacer.

Mme Valérie Lacroute. Nous entamons enfin l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, plus de dix-huit mois après les Assises nationales, dans un contexte social encore agité, à la suite du fameux Grand débat. Ce texte était attendu ; le nombre d'amendements déposés témoigne de la place centrale de la mobilité dans le quotidien de nos concitoyens, des collectivités et des acteurs du transport.

Pour créer les conditions d'une mobilité facilitée pour tous, la gouvernance que propose le texte doit permettre aux collectivités d'en être les actrices, chacune à leur niveau ; il doit leur donner le temps et la souplesse pour s'organiser entre elles et prévoit même une réversibilité du transfert de compétences. Ce sont des signaux importants.

Ce texte est aussi l'occasion d'ajuster le modèle de l'Île-de-France. La région s'est dotée depuis plusieurs années d'une autorité organisatrice unique, à laquelle il faut donner les moyens de coordonner les différents acteurs de

transports, d'assurer la sécurité des usagers, d'instaurer un cadre social équitable avec l'ouverture à la concurrence et d'améliorer l'offre sur tout le territoire.

Madame la ministre, ce projet de loi, technique et attendu, ne doit pas masquer l'inquiétude du groupe Les Républicains quant à l'insuffisance des moyens financiers consacrés à la mobilité – le Sénat ne s'y est pas trompé, en déplaçant la programmation des investissements de l'État au titre Ier – et à l'impérieuse nécessité de désenclaver, de façon prioritaire, les territoires.

M. Jean-Marie Sermier. Ce projet de loi, que nous examinerons durant deux semaines, est très important pour les ménages, puisque la mobilité constitue une bonne part de leurs charges et de leur temps ; il est essentiel pour les territoires, puisqu'aucune civilisation ne s'est construite sans voies de communication et que, sans transports, il n'y a pas d'économie.

Le groupe Les Républicains partage évidemment les objectifs du Gouvernement, la réduction de la fracture territoriale et l'amélioration de la propreté des transports. Mais vous vous avez tort, madame la ministre, d'opposer systématiquement la mobilité du quotidien et les grandes infrastructures : nous estimons que notre pays a bénéficié du TGV et nous nous félicitons des décisions qui ont été prises entre 1975 et 1985.

Par ailleurs, ce texte ne garantit en aucune manière un développement aisé des nouveaux modes de transport dans les zones peu denses, notamment rurales. Et si le vélo et le covoiturage peuvent s'y implanter, cela semble difficile pour le *free floating*.

Nous appelons aussi votre attention sur la nécessité de profiter des avancées technologiques des entreprises pour rénover notre parc automobile et éviter ainsi une casse industrielle prématurée. Nous prendrons nos responsabilités pour améliorer, lorsque ce sera possible, ce texte.

Mme Aude Luquet. C'est aux Romains, bâtisseurs infatigables, que nous devons le mot « route », une voie dont la construction suppose la rupture des obstacles. Nous n'avons eu de cesse, au cours des siècles, de tracer des routes terrestres, maritimes ou aériennes ; nous amenant toujours plus loin, toujours plus vite, elles nous ont permis de franchir de nombreux obstacles. Mais certains persistent, d'autres apparaissent, et avec eux, de nouveaux défis à relever.

Le premier est celui de l'assignation à résidence, qui peut résulter d'une absence d'offre de mobilité, d'un handicap ou de moyens financiers limités. Ce projet de loi fournit un ensemble d'outils pour dépasser ces obstacles. Nous saluons la volonté de couvrir 100 % du territoire par une AOM, afin de lutter contre le sentiment d'abandon d'une partie de la population. L'ouverture encadrée des données de mobilité, afin de proposer l'offre la plus adaptée, grâce à la multimodalité et à une billetterie plus intégrée, est une bonne chose.

La mobilité physique rend possible toutes les autres. Or nombre d'usagers la vivent au quotidien comme une difficulté, une contrainte. C'est le cas notamment des personnes en situation de handicap, pour lesquelles nous devons défendre une mobilité inclusive et solidaire. Au-delà de ce que prévoit le texte – tarifs préférentiels, ouverture des données d'accessibilité – nous devons aller plus vite pour rendre les transports plus accessibles : la mise en accessibilité de la gare de Melun, ma ville, n'est-elle pas repoussée depuis des années ?

Par ailleurs, le coût des transports pèse lourdement dans le budget des ménages les plus fragiles. Les employeurs pourront prendre en charge tout ou partie des frais engagés par leurs salariés, grâce au « forfait mobilités durables ».

Réduire l'empreinte écologique des déplacements est un défi incontournable. Les transports, responsables en France d'un tiers des émissions de CO_2, ont un impact sur le climat, mais aussi sur la qualité de l'air. Plusieurs dispositions visent à verdir nos déplacements : le forfait mobilités durables ; la promotion des mobilités actives ; le maillage du territoire en stations de recharge et d'avitaillement en énergies alternatives ; la mise en place de zones à faibles émissions.

Mais le texte pouvait être plus ambitieux : le groupe du Mouvement démocrate et apparentés défendra des amendements visant à améliorer la lutte contre la pollution sonore et la promotion des énergies et carburants alternatifs comme l'hydrogène ou le biogaz, à renforcer la responsabilisation des entreprises en matière de flotte et de transport de marchandises, ou encore à renforcer la sécurité dans les transports en commun.

M. Christophe Bouillon. Madame la ministre, nous avons fait le même rêve : celui d'une grande loi d'orientation des mobilités qui englobe l'ensemble des propositions nées du succès des Assises de la mobilité. Malheureusement, et nous le savons que trop, il est une machine qui brise les rêves : Bercy. Nous sommes donc devant un texte dont l'ambition est moindre.

Pour examiner ce projet de loi, il nous faut envisager trois questions : celle de l'urgence climatique, qui s'impose compte tenu de la part du transport dans la consommation d'énergie et dans les émissions de gaz à effet de serre ; la fracture territoriale, car de nombreux salariés n'ont pas d'alternative, ils doivent prendre la voiture pour se rendre à leur travail ; la fracture sociale, qui fait que la mobilité, pourtant essentielle, peut représenter une charge importante dans le budget et constituer parfois un luxe.

Sur la première de ces questions, je salue les dispositions qui concernent les mobilités actives, les mobilités partagées ou les mobilités propres. Malheureusement, le texte ne s'intéresse pas aux transports aérien et maritime, ce qui nous éloigne de l'urgence climatique.

S'agissant de la fracture territoriale, je me félicite des dispositions qui visent à ce que le territoire soit entièrement couvert par les AOM et qui concernent les bassins de mobilité. Pourtant, je regrette que le texte ne traite pas des fermetures de gares et de petites lignes, auxquelles nous continuons d'assister dans nos territoires.

Enfin, la prime de mobilité durable vise à réduire la fracture sociale. Nous déposerons des amendements visant à la rendre obligatoire.

Je conclurai en évoquant les financements, qui sont en quelque sorte le nerf de la guerre. Je ne suis pas sûr que les éléments contenus dans ce texte permettront de sortir du rouge les finances de l'AFITF. Conditionner une partie des financements aux recettes des amendes radars est une fausse bonne idée et n'est pas à la hauteur des enjeux.

Madame la ministre, vous avez parlé d'une « révolution » des mobilités. J'ai bien peur qu'*in fine*, vous ne nous proposiez que des petits matins : sont-ils ceux qui succèdent à une nuit de rêve, ou ceux qui augurent d'un grand soir ?

M. Stéphane Demilly. Ce projet de loi est attendu de longue date et a fait l'objet d'un important travail de concertation lors des Assises nationales de la mobilité. Nous espérons qu'il répondra aux attentes qu'il a suscitées.

S'il comporte diverses mesures techniques qui permettront en particulier de résoudre les problèmes de mobilité urbaine, il n'entraînera pas de changements majeurs dans la dépendance à la voiture en milieu rural. Dans ces territoires, la mobilité constitue le plus souvent un frein, une fracture et même un handicap, comme l'a très bien dit M. Damien Pichereau.

Ce texte est important car il relie la question de l'urgence environnementale à celle des infrastructures. Mais sur ce dernier point, le Gouvernement se montre assez flou sur les recettes qui permettront de réaliser ses projets d'investissements.

Si ce texte comporte d'excellentes choses, quelques sujets spécifiques méritent des éclaircissements. S'agissant de la limitation de la vitesse à 80 kilomètres par heure, le Sénat a voté une disposition qui autorise le préfet et le président du conseil départemental à relever cette limitation sur les routes dont ils ont la responsabilité : quelle est la position du rapporteur et du Gouvernement ? Sur le *free floating*, les propositions du Gouvernement vont dans le bon sens, puisqu'elles prévoient la mise en place d'un système d'autorisation préalable pour les engins de déplacement personnel motorisés et la possibilité d'instaurer des règles de circulation : le vivre-ensemble exige que l'on n'abandonne pas sur le trottoir, et de façon anarchique, des milliers d'objets encombrants, comme on le constate tous les jours à Paris.

Je regrette que le E85 soit le grand absent de ce projet de loi. Ce biocarburant est le carburant le moins cher à la pompe – 1 euro de moins environ que les autres carburants, soit presque 50 euros d'économie sur un plein – ; il a un bon bilan carbone et permet de réduire très significativement les émissions de CO_2, au moment où la filière sucrière est confrontée à des défis économiques majeurs, du fait de la fin des quotas. Lors de l'examen du texte en commission des affaires économiques, le rapporteur pour avis a rejeté l'ensemble des amendements visant à promouvoir le bioéthanol, au motif que le biocarburant ne participait pas à la transition énergétique. C'est très mal connaître le sujet. Le ministre de la transition énergétique, M. François de Rugy, déclarait lui-même en séance publique, le 21 novembre : « En l'occurrence, le bilan carbone de l'éthanol, c'est-à-dire les émissions de CO_2 sur l'ensemble de son cycle de production, est beaucoup plus faible évidemment que celui de l'essence issue du pétrole. Cette filière mérite donc d'être soutenue. Aujourd'hui, elle est compétitive. » Madame la ministre, je souhaiterais connaître votre position et savoir si vous vous montrerez ouverte à des évolutions sur le E85 lors de nos débats.

Votre directeur de cabinet, tout comme la présidente de notre commission, m'en voudraient de ne pas aborder en conclusion le sujet du canal Seine-Nord Europe : j'ai bien noté à l'article 36 la volonté du Gouvernement de régionaliser la société de projet du canal. Il s'agit d'un grand projet européen aux vertus infrastructurelles, économiques et environnementales, financé à 50 % par l'Union européenne. Il reste à clarifier le mode de financement par l'État français : les échanges autour de ce projet de loi en fourniront peut-être l'occasion.

M. Loïc Prud'homme. Ce projet de loi ne répond pas à l'urgence : ni à l'urgence écologique, ni à l'urgence sociale et pas davantage à l'urgence sanitaire. Il ne permet pas de se déplacer moins, mieux et autrement pour préserver le climat, notre santé et les emplois.

Vous faites la part belle à la compétitivité, à la concurrence et au développement de nouveaux débouchés économiques pour les start-up. Vous nous parlez « voitures autonomes », « trottinettes jetables » et « mobilité » ; j'aurais préféré entendre « fret ferroviaire », « réseaux cyclables » et « transports écologiques ». Paradoxe unique au monde, nous finançons la route sur fonds publics à hauteur de 66 %, quand l'État ne finance le rail qu'à hauteur de 17 %. Il y aura plus de camions, moins de trains : c'est une ineptie en matière d'aménagement du territoire et de transition écologique. La suppression du train de primeurs de Perpignan à Rungis en est un exemple désolant : on annonce 20 000 camions de plus sur les routes. Heureusement, il semble que des gens plus clairvoyants que la majorité et le Gouvernement souhaitent investir pour sauver ce train. Vous continuez d'abandonner le ferroviaire : après que la SNCF a été mise en coupe réglée pendant plus de vingt ans par les directives européennes, c'est le tour des TER et de la RATP. Le choix du tout routier par les gouvernements successifs, dont le vôtre, est une faute politique majeure et une faute écologique, déjà irréversible.

Ce texte n'apporte pas non plus de réponse sociale. Mobilité des champs ou mobilité des villes, ceux qui trinquent sont toujours les plus fragiles. Les habitants des zones rurales sont oubliés ; l'aménagement du territoire ne répond pas aux besoins pour ce qui est du maillage fin ferroviaire ou des trains de nuit, outils pourtant essentiel de désenclavement.

En ville, la mise en place des fameuses ZFE relève d'un *green washing*, doublé d'un apartheid social. Vous culpabilisez ceux qui n'ont d'autre choix que de prendre leur voiture pour aller travailler. Vous pointez du doigt les voitures les plus polluantes, souvent celle des plus pauvres, sans même proposer d'alternative. C'est irresponsable et injuste.

L'urgence sanitaire n'est pas moins réelle. Selon une étude récente, la pollution de l'air serait responsable chaque année de 67 000 morts prématurées en France.

Il aurait fallu que ce projet de loi s'empare de ces enjeux de façon volontaire, et surtout globale. Il se réduit à la vision étriquée d'une mobilité 2.0 pour urbains privilégiés, alors que 40 % de la population vit dans une zone non desservie par les transports en commun.

Il faut aussi parler de la censure que vous avez organisée sur l'aérien : il est impossible de questionner l'organisation des transports et la transition écologique si l'on occulte la discussion sur le mode de transport le plus polluant qui soit.

Vous évitez de poser les bonnes questions, sans toutefois nous épargner vos mauvaises réponses. Vous nous faites perdre un temps précieux : il ne nous reste que deux ans pour changer entièrement l'organisation de notre société !

M. Hubert Wulfranc. Nous voyons plusieurs raisons pour rejeter ce projet de loi en l'état. D'abord, nous estimons que la programmation financière est insincère. Vous annoncez une hausse de 40 % des investissements par rapport à 2014-2018, une période « plate », ce qui est abusif. Vous dites suivre le scénario 2 du COI, mais vous êtes en deçà de ce que fixait le conseil d'orientation : 100 millions d'euros de moins par an pour la programmation pluriannuelle des routes, un écart encore plus important pour le fluvial et pas de montant de la part de l'État dans SNCF-Réseau. La programmation apparaît donc en sous-dotation chronique, et ce dès 2019.

Par ailleurs, les entreprises deviennent maîtresses du jeu sur le marché de la mobilité. Le droit à la mobilité remplace le droit au transport : les questions de l'accès aux transports en commun et de l'aménagement du territoire ne sont plus des enjeux prioritaires. Ce changement sémantique vise d'ailleurs à accompagner la mobilité professionnelle dans le sens d'une plus grande individualisation des pratiques, d'une flexibilité accrue des horaires et d'un pouvoir plus important du patronat, comme nous le verrons dans les dispositions relatives au comité des partenaires et au versement transport, qu'il sera possible d'ajuster à la baisse.

Quant au volet social, nous le jugeons indigent. Les AOM ne seront pas obligées, elles auront seulement la faculté d'aider la mobilité des publics fragiles ; certes, elles seront contraintes de mettre en place une politique tarifaire préférentielle pour les personnes handicapées. Tout cela reste très médiocre et flou. La portée du forfait mobilités durables est réduite, notamment pour ce qui est de l'articulation entre vélo et transports collectifs.

Enfin, comment ne pas souligner le volet qui consolide le « tout concurrentiel », avec une charte des plateformes facultative, qui écarte la requalification des travailleurs indépendants en salariés, et l'ouverture à la concurrence des réseaux franciliens, qui vise le démantèlement de l'entreprise RATP par la filialisation de ses activités, dans le droit fil de la SNCF ? Pour toutes ces raisons, le groupe de la Gauche démocrate et républicaine entre dans le débat avec la volonté farouche de combattre les orientations de ce texte.

M. Bertrand Pancher. Je veux commencer par souligner l'excellente concertation qui a précédé ce projet de loi. Tout le monde le constate – sauf ceux qui n'y ont pas mis les pieds – : les Assises nationales de la mobilité ont été un succès. On n'en retrouve cependant pas tous les fruits dans ce texte, madame la ministre. Lors des auditions que nous avons menées, il est apparu que si toutes les observations ont bien été prises en compte lors de la préparation du projet, l'Élysée et Matignon ont imposé au dernier moment des arbitrages funestes. Heureusement, le Sénat est revenu sur ces suppressions en adoptant une quarantaine d'amendements. Les députés du groupe Libertés et Territoires espèrent que ces modifications de bon sens seront maintenues.

S'agissant des investissements, le nerf de la guerre, nous savons que pour nous engager dans le scénario 2 bâti par le COI, les dépenses de l'AFITF doivent atteindre 3 milliards d'euros par an. Cela signifie qu'il faut compléter une trajectoire imparfaite. Les amendements du Sénat, dont c'est l'objet, devraient rassurer les acteurs engagés dans ces projets.

Nous croyons à la régulation dans ces domaines stratégiques : l'accès aux données de mobilité doit être contrôlé. Par ailleurs, la couverture complète des territoires doit être garantie, non par des principes mais par des moyens précis, identifiés… sans quoi tout ne sera que littérature ! Enfin, pour soutenir les nouvelles mobilités, notamment électriques, il faut des infrastructures et un plan d'investissement digne de ce nom. En effet, la pente est raide pour faire entrer le transport automobile dans la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je me réjouis que les objectifs de ce texte soient largement partagés. Il s'agit de répondre aux fractures sociale et territoriale, de lutter contre le changement climatique, d'offrir des solutions simples et pragmatiques et de laisser beaucoup de souplesse aux collectivités.

Monsieur Jean-Marie Sermier, je ne suis pas en train de dire que les TGV n'étaient pas utiles, mais que l'on peut regretter la part qu'ils ont prise dans nos investissements, au détriment de l'entretien des réseaux. C'est le constat que font les habitants de Rouen, de Clermont-Ferrand ou de Limoges, dont les trajets prennent plus de temps qu'il y a quelques décennies, alors que l'on a construit des lignes à grande vitesse ; c'est vrai aussi pour nos concitoyens qui résident à la périphérie des métropoles et qui, en raison de l'insuffisance de l'offre ferroviaire, doivent prendre leur voiture pour se rendre au travail. C'est l'excès, ou l'insuffisance des moyens consacrés aux politiques que je voulais souligner, sans parler de l'importance des petites lignes, auxquelles nous sommes tous attachés ici.

Monsieur Loïc Prud'homme, pendant des années, on ne s'est occupé que des territoires desservis par le ferroviaire. Mais comment se rend-on dans les gares, comment font nos concitoyens qui n'habitent pas à proximité d'une station ? Il est impossible d'envisager la mobilité au XXIe siècle en imaginant que le train arrivera à la porte de chacun de nos concitoyens. Il est temps d'engager avec détermination cette révolution des mobilités, et de tirer parti des nouveaux modes de déplacement qui viennent en complément de la colonne vertébrale qu'est le train : vélo, mobilités partagées, transport à la demande. Ces enjeux ont été largement négligés.

Je suis très attachée à ce que les innovations profitent à l'ensemble des territoires. Je ne doute pas que les start-up viendront proposer de nouvelles solutions dans un périmètre de 500 mètres autour de la Tour Eiffel ; mais le défi qui nous anime, et je me tourne vers M. Jean-Marc Zulesi, qui a largement participé aux ateliers de l'innovation, c'est bien que l'ensemble des territoires bénéficient des innovations. C'est le sens des appels à projets « France Mobilités ». Je vous invite à consulter la plateforme, qui recense près de 350 solutions de mobilité et fournit des exemples de déploiement dans près d'une centaine de territoires. Cela nous donne confiance dans la capacité d'innovation de nos territoires. Qu'il s'agisse de la communauté de communes Cœur de Beauce, de la ville de Charleville-Mézières ou du parc naturel régional des Grands Causses, on constate que lorsque les territoires sont accompagnés, notamment en matière d'ingénierie, ils savent se saisir de ces nouvelles mobilités.

Les lauréats de l'appel à projets « Expérimentation du véhicule routier autonome » ont été récemment sélectionnés. J'ai tenu, et je peux vous assurer que ce n'est pas la pente naturelle, à ce que ces véhicules autonomes ne bénéficient pas uniquement aux grandes villes. Ainsi, l'une des expérimentations consiste en un service de deux navettes autonomes desservant les communes de la communauté de communes Cœur de Brenne, à mi-chemin entre Châtellerault et Châteauroux. Ce circuit permettra par exemple aux personnes âgées de se rendre dans les centres socio-médicaux. Je serai particulièrement attentive à ce que ces innovations continuent de profiter à l'ensemble de nos territoires ; je vous invite à faire connaître ces nouvelles solutions et à soutenir les élus, qui ne manqueront pas de s'en saisir.

En effet, monsieur Christophe Bouillon, le projet de loi ne traite pas de tous les défis posés par les transports aérien et maritime, même si un certain nombre de dispositions concernent ce dernier secteur. Le transport aérien, responsable d'un peu plus de 1 % des émissions de gaz à effet de serre, est régulé à l'échelle européenne, voire mondiale. Cela ne doit pas nous empêcher d'agir : le Gouvernement souhaite porter, au sein de l'Union, un projet de taxation du transport aérien ; si nous ne prenons des mesures que sur le territoire français, ce sont autant d'avions et d'emplois qui iront chez nos voisins.

S'agissant des finances de l'AFITF, monsieur Christophe Bouillon, je voudrais rappeler que lorsque je suis arrivée à la tête du ministère, il y avait 10 milliards d'euros d'engagements non financés, pris par une équipe que vous connaissiez bien, je crois. De fait, une bonne partie des dépenses que nous aurons à effectuer d'ici à 2022 tient à des engagements pris sous le précédent quinquennat, comme les 3,7 milliards d'euros consacrés aux trains d'équilibre du territoire. Je me réjouis d'assurer le renouvellement en moins de dix ans de l'ensemble des TET, mais j'aurais préféré que mon prédécesseur me dise où se trouvait l'argent qui allait avec...

J'ai souhaité présenter au Sénat un amendement visant à donner la possibilité aux régions de gérer directement les petites lignes ferroviaires. C'est un débat que nous avions eu lors de l'examen du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Les régions ne veulent plus attendre que des décisions soient prises à Paris pour mener des études sur les travaux à réaliser sur les petites lignes. Il est important d'avancer dans ce sens. Donner davantage de latitude aux collectivités, conférer ces nouvelles compétences aux régions permet des réponses plus réactives. Cela répond à une attente forte, à un besoin de proximité qui s'est exprimé dans le cadre du grand débat.

Monsieur Stéphane Demilly, nous aurons le débat sur la limitation à 80 kilomètres/heure lors de l'examen d'un amendement visant à donner des marges de manœuvre aux départements. Nous avons entendu cette demande et aurons l'occasion d'y revenir en séance.

Effectivement, le développement des nouvelles mobilités, notamment en *free-floating*, doit être encadré. Les opérateurs doivent comprendre que c'est là aussi leur intérêt. Il ne faudrait pas que tout le monde vienne à être dégoûté si les piétons ne peuvent plus circuler tranquillement sur les trottoirs et si l'espace public est envahi par les trottinettes. Des amendements d'appel nous permettront d'évoquer les dispositions qui seront introduites par décret dans le code de la route. Nous aurons aussi à définir le cadre dans lequel les collectivités pourront réguler ces nouvelles mobilités.

Il convient évidemment de soutenir les biocarburants, et le projet de loi contient des dispositions sur le bio-GNV. Il faut avoir à l'esprit que nous devrons peut-être hiérarchiser les usages ; je ne suis pas certaine que les biocarburants de deuxième génération pourront répondre à tous les besoins. Vous n'êtes pas sans

savoir que nous avons présenté une stratégie sur les biocarburants dans l'aérien : il est important d'apprécier, compte tenu des ressources disponibles, vers quels secteurs orienter prioritairement les biocarburants, dans un contexte où ce n'est pas demain que nous aurons des avions à batteries ! Il existe déjà, sur le E85, un avantage fiscal important et je ne suis pas sûre que d'autres dispositifs de soutien soient nécessaires.

Monsieur Loïc Prud'homme, il faut regarder la réalité telle qu'elle est. Nous dépensons 5 euros pour la régénération du ferroviaire, contre 1 euro pour la régénération routière – 3,6 milliards d'euros pour l'entretien du fer contre 800 millions d'euros pour l'entretien des routes. La programmation qui vous est présentée prévoit que les trois quarts des investissements iront aux modes de transport propres – transports ferroviaires, transports en commun et mobilités actives. On peut toujours dire que cette part n'est pas suffisante, mais faut-il alors cesser d'entretenir les routes ?

Le nouveau pacte ferroviaire, dont j'ai bien noté qu'il n'avait pas vos faveurs, comporte des mesures sur le fret. Nous avons arrêté des trajectoires de hausse des péages, prévues à 8 %, nous avons conforté les aides au transport combiné, en donnant des perspectives sur l'ensemble du quinquennat. Comme vous, je ne me satisfais pas à l'idée que le train de fret Perpignan-Rungis pourrait être supprimé. C'est la raison pour laquelle nous réunirons vendredi l'ensemble des acteurs concernés.

Enfin, je remercie M. Bertrand Pancher d'avoir rappelé l'importance de la concertation.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci madame la ministre. Je vois que les débats seront longs, passionnés et fructueux.

B. EXAMEN DES ARTICLES DU PROJET DE LOI

1. Réunion du mardi 14 mai à 21 heures 30

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, nous en venons à l'examen des articles du projet de loi d'orientation des mobilités. Je rappelle que les articles 1er A à 1er E ont été réservés. Nous commençons donc notre discussion par les amendements portant sur le titre premier, dont M. Bruno Millienne est le rapporteur.

TITRE PREMIER
AMÉLIORER LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES CITOYENS, DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES

Chapitre Ier
Organisation plus efficace des mobilités dans chaque partie du territoire

Article 1er (L.1111-1, L. 1111-2, L. 1111-3, L. 1111-4, L. 1112-4-1, L. 1211-4, L. 1221-4-1 [nouveau], L. 1231-1, L. 1231-1-1 [nouveau], L. 1231-3 [nouveau], L. 1231-4 [nouveau], L. 1231-8, L. 1231-14, L. 1231-15, L. 1231-16, L. 1241-1, L. 1241-3, L. 1241-5, L. 1241-9, L. 2100-1, L. 2111-24, L. 2121-3-1 [nouveau], L. 2141-19, L. 3111-5, L. 3111-7, L. 3111-8 et L. 3111-15 du code des transports, article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales, article L. 3261-3 du code du travail et article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République) : *Droit à la mobilité, répartition des compétences d'organisation de la mobilité entre les échelons de collectivités territoriales et attributions liées à cette compétence*

La commission examine l'amendement CD2130 de M. Lionel Causse.

M. Lionel Causse. Mme la ministre et M. le rapporteur l'ont dit lors de leurs interventions liminaires, 80 % de notre territoire est en « zone blanche », autrement dit non couvert par une autorité organisatrice de transports (AOT). Vous avez rappelé l'importance du lien intercommunalités-région. Les amendements que je propose visent à renforcer leurs capacités et à répondre au besoin de mise en conformité.

Vous le savez, les intercommunalités, comme les communautés d'agglomération, ont des compétences obligatoires. La mobilité est une compétence obligatoire des agglomérations ; les résultats sont positifs et c'est un domaine où des avancées importantes ont eu lieu. Nous avons tout intérêt à nous appuyer sur cette expérience, d'autant que nous attendons beaucoup de ce projet de loi. Mon amendement CD2130 vise à faire de l'organisation des mobilités une compétence obligatoire des communautés de communes, comme c'est le cas pour les communautés d'agglomération.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Je comprends votre préoccupation de couvrir la totalité du territoire par des autorités organisatrices. Néanmoins, forcer des communes à transférer une compétence vers une intercommunalité, comme cela a pu être le cas pour certaines compétences avec la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), est générateur de crispations. C'est la raison pour laquelle nous avons plutôt prévu de permettre aux communes de délibérer du transfert de leurs compétences. Je vous propose de retirer votre amendement. Sinon, mon avis sera défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis, pour les mêmes raisons : il s'agit du principe de la libre administration des collectivités territoriales. Nous préférons leur laisser le soin de délibérer.

M. Lionel Causse. Je maintiens mon amendement : c'est la seule solution pour éviter les zones blanches à l'avenir, ce qui serait dommageable pour le projet que nous portons. Qui plus est, mon amendement donne la possibilité aux intercommunalités de transférer cette compétence aux régions alors que le projet de loi en fait une obligation.

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

Elle en vient l'amendement CD2540 de M. Lionel Causse.

M. Lionel Causse. Cet amendement devrait répondre aux inquiétudes de Mme la ministre et de M. le rapporteur : il ne s'agit plus de transférer la compétence de façon obligatoire, mais d'en faire une faculté, à la majorité des deux tiers au moins des conseils municipaux des communes intéressées représentant plus de la moitié de la population totale. Dans le respect le plus total de l'autonomie des collectivités, nous pourrions ainsi éviter qu'une minorité ne bloque le développement de ces compétences sur nos territoires, comme c'est le cas actuellement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je conçois qu'il peut se poser des cas particuliers, mais on ne peut en tirer une règle générale qui s'appliquerait à tout le pays. En l'état actuel du droit, le transfert de compétences est réalisé à la majorité qualifiée ; il n'est pas souhaitable de prévoir une majorité simple. Si les communes ne se mettent pas d'accord pour transférer la compétence « mobilité » à l'intercommunalité selon les règles habituelles, à la majorité qualifiée, la zone ne sera pas pour autant blanche, puisque la région pourra exercer la compétence. Il est souhaitable de conserver les règles de droit commun du transfert de compétences. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Lors des auditions, les associations d'élus nous ont indiqué souhaiter davantage de décentralisation pour être maîtres de l'action dans leur collectivité, mais ont également plaidé pour un peu plus de stabilité dans les règles. Nous ne souhaitons pas donc changer les règles actuelles.

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

Elle en vient à la discussion commune des amendements CD2030 de Mme Bénédicte Taurine et CD953 de M. Raphaël Schellenberger.

M. Loïc Prud'homme. Je profite de la discussion de l'amendement CD2030 pour revenir sur la discussion générale, où je faisais état de la nécessité de réorganiser notre modèle de transport pour répondre aux urgences sociale et écologique, en ajoutant que nous disposions de deux ans pour opérer cette

réorientation, ce qui a soulevé l'hilarité générale. Je reprendrai cette citation d'une personnalité, d'un béotien, allais-je dire : « Si nous ne changeons pas d'orientation d'ici à 2020, les conséquences seront désastreuses pour les humains et les systèmes naturels qui nous soutiennent ». Ce béotien, qui n'a aucune vision globale des enjeux et des urgences, n'est autre que M. Antonio Guterres, secrétaire général de l'Organisation des Nations unies… Mes propos, indépendamment de l'hilarité qu'ils suscitent, ne font que rapporter une réalité : de nombreux observateurs s'alarment, s'appuyant sur des études scientifiques, celles du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) ou celles de la Plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES). Notre amendement CD2030 reprend la vision que nous avons défendue lors de la discussion générale : celle d'un droit au transport, à l'opposé de votre concept de mobilité qui correspond à la multiplication d'offres privées, transformant le droit de se déplacer en débouchés économiques.

L'ouverture à la concurrence prônée par le Gouvernement débouche systématiquement sur la disparition de liaisons, dès lors qu'elles ne rapportent pas suffisamment d'argent : il n'est qu'à rappeler l'expérience des « cars Macron » qui, dans un premier temps, ont servi d'alibi à la suppression de lignes ferroviaires ; pour finir, les dessertes par autocar ont été abandonnées puisqu'elles n'étaient pas rentables ! C'est pourquoi nous défendons un droit au transport pour toutes et tous, à l'opposé de votre mobilité. Nous aurons l'occasion d'y revenir durant la discussion. Nous n'avons pas fini de vous le rappeler – sous les rires ou pas –, car l'urgence nous l'impose.

Mme la présidente Barbara Pompili. Cher collègue, il s'agissait plutôt de réactions d'interrogation que de rires.

M. Raphaël Schellenberger. L'amendement CD953 vise à prendre le temps de réfléchir à la transformation de la notion de « transport » en « mobilité », et à la transformation du droit au transport en droit à la mobilité. Derrière ce changement sémantique se cache une injonction qui m'est insupportable : le mouvement, la mobilité seraient intrinsèquement une valeur positive.

M. Hubert Wulfranc. Très juste !

M. Raphaël Schellenberger. Le simple fait de bouger, d'être mobile serait-il par définition une bonne chose ? Je n'ai pas envie de défendre une telle société : même au XXIe siècle, on peut avoir envie de sécurité, de stabilité, avoir envie de se projeter à son rythme dans le quotidien. Dans ces circonstances, bouger pour bouger n'est pas forcément nécessaire ! On bouge pour aller travailler, pour réaliser ses activités, pour répondre à certains besoins.

Votre projet de loi est conçu pour les déplacements en ville, pour ceux qui ont accès à des infrastructures de transports en commun de masse – le métro, le tram ; mais il n'est pas du tout pensé pour ceux qui vivent dans les territoires ruraux ou périurbains, qui n'envisagent pas le déplacement de la même façon que

les urbains. Mon amendement vise donc à vous faire réfléchir au changement que vous voulez imposer aux Français. Je souhaite que nous conservions un droit au transport, et non à la mobilité ; et surtout, je suis opposé à toute injonction au mouvement perpétuel sans aucun but.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ce débat est intéressant : vous défendez le même amendement, pour des raisons symétriquement opposées. M. Loïc Prud'homme voit dans le projet de loi une remise en cause des transports publics ; quant à vous, monsieur Raphaël Schellenberger, vous estimez qu'en remplaçant « transport » par « mobilité », nous visons les transports publics tels qu'ils sont organisés dans les grandes villes. Selon vous, la notion de mobilité ignore la situation des zones rurales et renvoie au *mass transit* des grandes villes – transports publics, tramway, métro. C'est à peu près le contraire de ce que dit M. Loïc Prud'homme…

Chacun peut mettre la définition qu'il veut derrière les mots mais, pour écrire un projet de loi, il faut utiliser la définition généralement admise. La notion de mobilité est largement partagée et ne signifie en aucun cas qu'il faut bouger pour le plaisir de bouger. Certaines dispositions du projet de loi – et plusieurs amendements à venir – prévoient au contraire qu'il faut être économe de sa mobilité.

La loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs**,** dite LOTI, avait introduit un droit au transport, mais les solutions proposées prenaient des formes relativement figées. La mobilité est un concept plus large : quand c'est nécessaire, elle ne renonce pas aux infrastructures et transports de masse, mais elle couvre plus finement les besoins et apporte des réponses dans les territoires que l'on a négligés pendant des années, sans jamais chercher à proposer des solutions alternatives à la voiture. Avis défavorable à ces amendements.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. La notion de mobilité ne supprime pas celle de transport. Nous nous contentons d'élargir les possibilités. Les transports existants seront maintenus, voire développés quand c'est possible. Mais nous souhaitons ouvrir au maximum les options de déplacement. Je ne comprends pas vos arguments.

M. Hubert Wulfranc. Je retrouve dans les propos de notre collègue Loïc Prud'homme une indication dont j'avais fait état pendant la discussion générale : la modification sémantique apportée par le projet de loi par rapport à la LOTI de Charles Fiterman n'est pas neutre. En filigrane, vous abandonnez la référence prioritaire à l'accès aux transports en commun. En outre, le transport renvoie à l'aménagement du territoire, et non à un déplacement mécanique d'un point A à un point B.

Vous vous inscrivez dans une logique qui assimile « mobilité » à « progrès social ». Or près de 50 % des Français souhaitent réduire leur mobilité, à croire les conclusions du colloque de l'Institut du développement durable et des relations

internationales (IDDRI) sur la mobilité en 2016. Vous vous inscrivez uniquement dans la problématique de la mobilité contrainte par le système de production et d'échange libéral. Cette notion n'est pas propre aux transports ; elle a été initiée par le patronat. Les salariés doivent être mobiles et flexibles, pour répondre aux injonctions du libéralisme.

Mme la présidente Barbara Pompili. Monsieur Hubert Wulfranc, je vous rappelle que la discussion générale est terminée…

*La commission **rejette** les amendements.*

Elle passe à l'amendement CD1119 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement vise à préciser que la mise en œuvre progressive du droit à la mobilité s'applique aussi aux personnes à mobilité réduite, mais aussi à toutes celles ayant des difficultés financières, physiques, matérielles ou cognitives. En France, sept millions d'actifs rencontrent des difficultés quotidiennes de mobilité, parfois nombreuses et invisibles : peur de prendre les transports, non-possession d'une carte bancaire pour payer son abonnement, handicap physique ne permettant pas de prendre une ligne régulière de bus…

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis particulièrement attachée à ce que l'ensemble de nos concitoyens, indépendamment de leurs difficultés motrices, psychiques ou financières, aient accès à une offre de mobilité adaptée et sûre.

Les personnes à mobilité réduite sont d'ores et déjà prises en compte dans le code des transports. L'article 6 du projet de loi concernant la mobilité inclusive, de même que les dispositions de l'article 1er prévoyant un accompagnement individualisé à la mobilité, répondent à votre préoccupation. En conséquence, je vous propose de retirer votre amendement, sinon mon avis sera défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Les trois premiers articles du code des transports visent précisément ces populations et veillent à ce que leur droit à la mobilité soit assuré. Le projet de loi le prévoit également. Votre amendement est donc satisfait.

M. Matthieu Orphelin. Je retire mon amendement et je vérifierai avant la séance publique que tous les cas qu'il prévoit sont bien couverts.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine ensuite l'amendement CD2229 de Mme Hélène Vainqueur-Christophe.

Mme Hélène Vainqueur-Christophe. L'article 1er du projet de loi transforme le droit au transport en droit à la mobilité et précise que la programmation des infrastructures de mobilité doit prendre en compte certains enjeux, comme le désenclavement, l'aménagement et la compétitivité des territoires. L'amendement propose de préciser la notion de désenclavement, afin de prendre en compte les difficultés d'accès de certains territoires insulaires ou très éloignés des centres d'activités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage votre préoccupation. S'agissant du transport aérien, la situation des outre-mer a été largement au cœur de nos discussions. Mais votre formulation, en posant le principe d'un désenclavement terrestre, maritime et aérien pour l'ensemble des territoires, pourrait prêter à confusion, car beaucoup de territoires ne sont pas concernés par les trois modes de transport. Je vous propose donc de le retirer.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

Mme Hélène Vainqueur-Christophe. Je le maintiens car il est important que ces territoires soient concernés par le projet de loi. Vous avez raison, mon amendement vaudrait pour tous les territoires, même ceux qui ne sont pas concernés par les trois modes de déplacement. Mais il est important que cette notion apparaisse dans le texte ; or ce n'est le cas dans aucun des articles.

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

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques CD51 de Mme Annie Genevard, CD156 de M. Jean-Pierre Vigier, CD167 de M. Vincent Rolland, CD211 de M. Jean-Yves Bony, CD473 de M. Vincent Descoeur, CD1190 de Mme Jeanine Dubié et CD2379 de Mme Frédérique Lardet, l'amendement CD1491 de M. Fabrice Brun, les amendements identiques CD612 de Mme Nadia Ramassamy et CD1267 de M. Jean-Félix Acquaviva, ainsi que l'amendement CD2693 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD51 est extrêmement important : il vise à inscrire dans le code des transports, parmi les objectifs de la programmation des infrastructures, la nécessité du désenclavement pour les massifs de montagne. Cela sera un signe à l'adresse de nombreuses zones de notre territoire, notamment les zones rurales et de montagne. Ces dernières sont souvent laissées pour compte, alors qu'elles ont besoin de solidarité.

Certes, la rédaction actuelle inclut « notamment » les massifs de montagnes, mais il faut aller plus loin. Nous proposons de remplacer ce « notamment » par « en particulier ». Ce n'est pas seulement une affaire de sémantique : au-delà des mots, le Gouvernement s'honorerait à prendre cet engagement envers tous ceux qui, dans les montagnes, ont des difficultés de déplacement. Qui plus est, certaines de nos zones de montagne sont également transfrontalières : c'est la raison pour laquelle mon amendement mentionne également la qualité de la mobilité quotidienne et la fluidité du trafic routier.

Quand on habite dans une vallée et qu'on se déplace en Suisse, en Italie ou en Espagne, on a besoin de la solidarité nationale.

M. Jean-Pierre Vigier. L'amendement CD156 est tout aussi important : comme l'a dit mon collègue Jean-Marie Sermier, en milieu rural et en moyenne montagne, il est indispensable de développer les infrastructures routières. C'est un des piliers pour assurer le développement économique de ces zones. Madame la ministre, dans les territoires ruraux et de montagne, sans infrastructures routières dignes de ce nom, le développement des territoires, le maintien des services et de la vie sont tout simplement impossibles.

M. Charles de La Verpillière. L'amendement CD167 est défendu.

M. Jean-Yves Bony. Mon amendement CD211 a été brillamment défendu par mes deux collègues.

M. Vincent Descoeur. Il n'aura échappé à personne que ces amendements sont inspirés par l'Association nationale des élus de la montagne (ANEM). Si chacun s'accorde à reconnaître la spécificité de certains territoires, force est de constater que celle de la montagne a été reconnue par le législateur. Mon amendement CD473 vise donc à rappeler que les massifs méritent une attention toute particulière dans le cadre de ce projet de loi d'orientation.

M. Paul-André Colombani. L'amendement CD1190 est porté par Mme Jeanine Dubié, vice-présidente de l'ANEM : il lui tient particulièrement à cœur.

Mme Frédérique Lardet. L'amendement CD2379 clôture la série « montagne ». C'est effectivement un amendement porté par l'Association nationale des élus de la montagne, dont je fais partie.

M. Fabrice Brun. C'est un plaisir de vous retrouver ! L'amendement CD1491 vise à préciser l'alinéa 5 de l'article 1er, en insistant sur les notions de mobilité quotidienne et de fluidité du trafic routier, notamment pour les massifs de montagnes et les territoires insulaires, comme La Réunion.

Mme Nathalie Bassire. L'amendement CD612 est défendu.

M. Paul-André Colombani. L'amendement CD1267 identique, est défendu.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2693 vise à substituer aux mots « et des territoires insulaires » les mots « , de moyenne montagne, des territoires insulaires et des territoires ruraux ». Les territoires insulaires ne sont pas les seuls à avoir besoin de solidarité dans le cadre de la programmation à venir des grandes infrastructures. Ce sera un enjeu pour toute la ruralité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'ai eu le plaisir d'échanger avec l'Association nationale des élus de la montagne. Je

retrouve bien leurs préoccupations dans vos amendements. Ces enjeux de désenclavement sont au cœur de la programmation des infrastructures. Depuis trop longtemps, dans beaucoup de territoires, les réseaux ferrés et routiers se dégradent. Des projets de désenclavement sont annoncés, promis pendant des années, et jamais réalisés. Je pourrais vous parler une fois de plus de la route nationale (RN) 164, promise par le général de Gaulle en Bretagne, ou de la mise en deux fois deux voies de la RN88, annoncée lors du Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) de Mende en 1993.

Ces enjeux de désenclavement sont très importants. Il était temps de les prendre à bras-le-corps. La rédaction issue du Sénat a bien pris en compte ces préoccupations puisqu'elle vise le désenclavement, notamment des massifs de montagne, des territoires insulaires ou les enjeux transfrontaliers tels que vous les avez formulés. Votre préoccupation est donc satisfaite. Je propose le retrait de ces amendements.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Ce projet de loi est une vraie loi de décentralisation. Je ne doute pas un instant que les élus de montagne vont tout faire pour s'assurer de sa bonne réalisation. La rédaction actuelle est suffisamment claire. N'alourdissons pas le texte.

M. Fabrice Brun. Madame la ministre, je vous invite à citer plus souvent la RN102 en Ardèche et la RN122 dans le Cantal : ajoutez-les à vos références… Vous en entendrez à nouveau parler à l'occasion de l'examen de ce projet de loi. Feue la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR) estimait que les trois bassins les plus enclavés du pays étaient ceux d'Aubenas en Ardèche, d'Aurillac et de Gap. À l'occasion de l'examen de ce projet de loi, je souhaiterais que l'on se penche vraiment sur le désenclavement de ces territoires de montagne.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il m'arrive fréquemment de citer la RN122 – et notamment Aurillac, où j'ai eu le plaisir de voir mon ancien collègue M. Jacques Mézard. Je note également la RN102 !

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous invite à la prudence : si chacun se met à parler des infrastructures de chez lui, les débats risquent de se prolonger… Nous allons avoir besoin d'une carte !

*La commission **rejette** successivement les amendements CD51 et identiques, l'amendement CD1491, les amendements identiques CD612 et CD1267, et enfin l'amendement CD2693.*

Elle passe ensuite à la discussion commune des amendements CD246 de Mme Annie Genevard et CD602 de Mme Nadia Ramassamy.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD246 émane de Mme Annie Genevard, qui préside actuellement la séance publique – elle ne peut donc pas être présente en commission. Ses différents amendements, dont certains sont cosignés,

ont trait aux territoires frontaliers, qui sont d'ailleurs souvent des territoires de montagne.

Les infrastructures de ces territoires rencontrent certains problèmes. Ainsi, la RN57 entre Besançon et Pontarlier va en Suisse et est régulièrement saturée du fait de l'importance du trafic. Cet amendement vise simplement à préciser que les territoires frontaliers doivent être privilégiés en termes de mobilités routière et ferroviaire.

Mme Nathalie Bassire. L'amendement CD602 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements apportent une précision qui pourrait créer un *a contrario* pour les autres territoires. L'article 1er vise bien le désenclavement routier et ferroviaire, mais cela vaut pour tous territoires. La précision est inutile. Je vous propose le retrait des amendements.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. Je ne peux pas le retirer. C'est un choix politique : vous indiquez que tous les territoires doivent connaître le même traitement. Nous estimons que certains territoires de la République – les territoires insulaires, frontaliers, ruraux, de montagne – sont en difficulté et ont besoin d'une solidarité et d'un accent supplémentaires.

Entre nous, sous tous les gouvernements, par rapport aux territoires reculés, un peu abandonnés, les associations d'élus qui représentent les grandes collectivités sont toujours en position de force quand il s'agit de discuter des grandes infrastructures. Si le projet de loi ne met pas l'accent sur ces territoires, ils passeront naturellement après les autres. Et comme ils sont déjà en difficulté, personne ne les défendra. Nous souhaitons leur donner une prime.

M. Jean-Pierre Vigier. Je rejoins mon collègue Jean-Marie Sermier. Si nous voulons maintenir la vie et les services dans ces territoires ruraux, et soutenir leur développement, il faut développer les infrastructures routières et ferroviaires, comme elles le sont déjà en ville.

Vous le savez, madame la ministre, et vous le défendez : il faut parfois simplement assurer l'entretien de ces infrastructures ou créer des routes à deux fois deux voies : dans certains secteurs, une nationale, c'est souvent une voie dans un sens et une dans l'autre. Si l'on veut fluidifier, sécuriser et développer les territoires, il faut accélérer le mouvement et mettre rapidement des crédits en face pour assurer l'attractivité des territoires ruraux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je me réjouis que vous souteniez la réorientation forte de la politique des transports, qui vise à sortir de la politique du tout-TGV pour s'occuper de l'entretien et de l'aménagement des réseaux. Il était temps ! Je me félicite de vous voir partager

des priorités qui sont pleinement inscrites dans ce texte. Elles y sont si bien inscrites que votre amendement est d'ores et déjà satisfait…

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Elle en vient à l'amendement CD2230 de Mme Hélène Vainqueur-Christophe.

Mme Hélène Vainqueur-Christophe. Nous souhaitons ajouter la notion de continuité territoriale, afin de prendre en compte les difficultés d'accès de certains territoires insulaires ou très éloignés des centres d'activités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous avez raison, c'est un enjeu très important. Mais il est bien pris en compte, puisque l'objectif de désenclavement des territoires insulaires est mentionné. Cela répond à votre préoccupation. Votre amendement est satisfait ; je vous en propose le retrait.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis, d'autant qu'un article spécifique du code des transports lui est consacré.

Mme Hélène Vainqueur-Christophe. La continuité territoriale est essentielle pour le développement économique de nos territoires. Je trouverais dommage qu'elle ne soit pas reprise dans le projet de loi.

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

Puis elle examine en discussion commune les amendements identiques CD2531 de M. Damien Pichereau et CD2579 de Mme Aude Luquet, ainsi que l'amendement CD1723 de Mme Fabienne Colboc.

M. Damien Pichereau. Au quotidien, le bruit constitue une gêne importante pour nos concitoyens. Près de 80 % de cette gêne provient du secteur des transports. L'exposé des motifs de l'amendement parle de l'Île-de-France, mais la Sarthe et la Mayenne souffrent aussi de nuisances sonores depuis l'inauguration de la ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays de Loire.

Je tiens à souligner l'engagement financier du Gouvernement, à hauteur de 11 millions d'euros, pour régler ce problème. Pour éviter qu'il ne se reproduise, l'amendement CD2531 vise à ce que la pollution sonore soit prise en compte dans les prochaines infrastructures.

Mme Aude Luquet. L'amendement CD2579 est identique. Je rappellerai un chiffre, fourni par l'Agence européenne pour l'environnement : 10 000 personnes meurent chaque année prématurément en Europe en raison du bruit. Il est donc important d'introduire cette notion.

Mme Fabienne Colboc. L'amendement CD1723 est défendu. Tout a été dit.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'objectif est partagé par le Gouvernement. Je suis parfaitement consciente des difficultés rencontrées par les riverains des lignes à grande vitesse Bretagne-Pays de Loire et Sud Europe Atlantique. C'est le sens des mesures que j'ai annoncées récemment. Je vais également saisir le Conseil national du bruit afin de réviser la réglementation relative aux nuisances sonores ferroviaires. Je suis favorable aux amendements identiques CD2531 et CD2579. Je propose le retrait de l'amendement CD1723 au profit des deux premiers.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame la ministre, nous nous réjouissons de votre avis favorable, car nous sommes également favorables aux amendements CD2531 et CD2579, cosignés par certains d'entre nous.

M. Christophe Bouillon. Pour aller dans le sens de l'expression de mes collègues, je souhaiterais que l'on prenne également en compte la notion de multi-exposition. Vous avez raison de traiter la question ferroviaire, mais certains endroits bien connus cumulent axes routiers, lignes ferroviaires, voire proximité avec un aéroport. La multi-exposition n'est pas suffisamment bien traitée. Elle pourrait l'être à l'occasion de la saisine du Conseil national du bruit que vous évoquiez, madame la ministre.

*L'amendement CD1723 est **retiré**.*

*La commission **adopte** les amendements CD2531 et CD2579.*

La commission en vient à l'examen, en discussion commune, des amendements CD331 et CD332 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. Dans la programmation des infrastructures, l'amendement CD331 vise à identifier comme prioritaires en termes d'investissement les zones géographiques couvertes par un plan de protection de l'atmosphère. On en compte trente-huit en France, notamment dans la vallée de l'Arve en Haute-Savoie – cela fera plaisir à notre collègue Martial Saddier.

M. Jean-Marie Sermier. Dans la même logique que celle brillamment défendue par M. Gérard Menuel, l'amendement CD332 de M. Martial Saddier vise à prendre en compte prioritairement les zones couvertes par un plan de protection de l'atmosphère pour les infrastructures ferroviaires. Notre collègue songe tout particulièrement au passage sous les Alpes d'une certaine ligne ferroviaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Naturellement, la programmation des infrastructures doit tenir compte de la pollution atmosphérique. Je connais les enjeux de la vallée de l'Arve ; néanmoins, je ne suis pas sûre que la résolution de ses problèmes de pollution atmosphérique passe nécessairement par la création de nouvelles infrastructures. En tout état de cause, cet objectif étant d'ores et déjà mentionné dans l'excellente rédaction issue du Sénat, vous pourriez retirer ces amendements.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*La commission **rejette** successivement ces amendements.*

Elle en vient à l'amendement CD333 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. On constate un déficit d'infrastructures avec les régions européennes proches de nos frontières. Cet amendement vise à identifier les zones transfrontalières comme prioritaires en matière d'investissements dans la programmation des infrastructures.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est une préoccupation parfaitement justifiée : on a trop longtemps négligé non seulement les infrastructures, mais aussi les services. La rédaction du projet de loi issue du Sénat évoque déjà la nécessité de se coordonner entre régions frontalières pour organiser ces services. L'enjeu est donc pris en compte. Je vous propose de retirer votre amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Gérard Menuel. Puisqu'il est satisfait, grâce à nos amis du Sénat, je le retire.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD73 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Les « solutions de mobilité » ne doivent pas constituer une alternative à des services de transport public mais doivent se placer en stricte complémentarité pour compléter l'offre publique organisée sous la forme d'un service public. En remplaçant « et » par « ou », notre amendement éviterait de nous retrouver en situation de légitimer une absence de volonté politique, voire un risque de désengagement. Si nous en restions à la terminologie proposée, nous prendrions le risque d'une discrimination sociale et territoriale.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous ne partageons pas encore la même vision de l'intérêt des services de mobilité ; peut-être aurons-nous l'occasion de rapprocher nos points de vue au cours de la discussion. Il est important de pouvoir solliciter les différentes solutions de mobilité, pour répondre à des enjeux trop longtemps négligés. Le maintien du « ou » me paraît une bonne solution. Je serai donc défavorable à votre amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Hubert Wulfranc, vous opposez service public et service privé, j'entends bien. Vous prédisez une catastrophe. Mais l'inverse – une ouverture maximale – pourrait aussi se défendre : le privé n'est pas forcément pire que le public… Avis défavorable.

M. Hubert Wulfranc. Vous aurez remarqué qu'avec cette nouvelle rédaction, je place l'offre de solutions de mobilité d'émanation privée en stricte complémentarité : je ne suis donc pas dans une logique de soviétisation du transport territorial… Ne me faites pas dire que je fermerais complètement la porte à l'initiative privée ; mais celle-ci doit venir en stricte complémentarité de la décision publique des élus, qui suppose une volonté politique de s'engager sur une compétence, d'en assumer tout ou partie de la responsabilité, mais aussi de pouvoir s'en extraire. Voilà un complément d'argument, même si je doute qu'il suffise à rapprocher nos points de vue.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je ne sais… Je considère simplement qu'écrire « et » limite les possibilités offertes aux gens d'avoir accès à la mobilité et que « ou » en offre davantage.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD1494 de M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Plutôt que des périmètres administratifs, cet amendement privilégie les bassins de vie pour l'organisation des transports, afin notamment de mieux prendre en considération les déplacements domicile-travail.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait cette préoccupation. C'est pour cela que la coordination des offres de mobilité est prévue à l'échelle des bassins de mobilité : c'est toute la structuration des articles que nous verrons ultérieurement. J'ajoute que plusieurs amendements permettront de préciser que cette coordination peut se faire indépendamment des limites administratives. Votre préoccupation étant donc satisfaite par la suite du texte, je vous propose de retirer votre amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement est en effet satisfait. Retrait ou défavorable.

M. Fabrice Brun. L'amendement semble satisfait, mais le député que je suis ne l'est pas tout à fait… Je le maintiens.

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

Elle examine ensuite les amendements identiques CD1062 de M. Guillaume Vuilletet et CD2731 de Mme Monica Michel.

M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis. Notre amendement CD1062 vise à supprimer un alinéa inutile. Le Sénat a été loué pour le travail qu'il a accompli sur cette loi, et chacun s'en est réjoui, mais sur le présent point, cela semble moins pertinent : fixer un tel objectif est certes louable, personne ne peut ne pas vouloir désenclaver les territoires – c'était d'ailleurs l'article 1er d'une proposition de loi du groupe RDSE au Sénat. Mais prétendre tout régler en cinq ans, c'est un vœu pieux qui ne provoquera que des déceptions.

Mme Monica Michel. Même si je partage l'objectif de désenclavement des territoires, la rédaction proposée par cet alinéa pose plusieurs questions : faut-il privilégier l'accès aux sous-préfectures, où il y a souvent moins de services que dans les maisons de services au public, ou les gares desservies par une ligne à grande vitesse ? Pour ces raisons, nous proposons par l'amendement CD2731 de supprimer cet alinéa qui n'apporte pas d'éléments de réponse à l'organisation des mobilités par les différentes autorités organisatrices de la mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme j'ai eu l'occasion de l'évoquer lors de la discussion au Sénat, y compris sur la proposition de loi relative au désenclavement, je partage totalement les objectifs portés par cet article ; de nombreuses dispositions de la loi, sur la programmation des infrastructures et d'autres, visent précisément à répondre à ces enjeux de désenclavement. Mais je pense que certaines formulations retenues sont un peu trop mécaniques ou systématiques, avec des critères chiffrés qui pourraient ne pas correspondre à la réalité et à la diversité de nos territoires. Cet alinéa me paraît par trop réducteur. Je suis donc favorable à la suppression proposée par ces amendements.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'y suis également favorable car toutes les personnes que nous avons auditionnées nous ont fait part de la quasi-impossibilité de respecter cet alinéa. De nombreuses dispositions du texte concourront à ce que nous parvenions à cet objectif, mais sans l'encadrer de manière aussi forte.

M. Jean-Marie Sermier. Vous tombez dans la facilité, madame la ministre. L'exigence de cet alinéa est d'avoir, avec des critères chiffrés, quelque chose d'extrêmement objectif sur lequel on ne puisse pas passer : faire en sorte qu'en 2025 aucune commune de notre territoire ne soit à plus de soixante minutes d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse. Certes, nous reconnaissons que la mention de la grande vitesse est exagérée : nous avons donc déposé des amendements, qui tomberont si ces deux-là sont adoptés, proposant de parler plus simplement de ligne ferroviaire. J'entends bien que les gouvernements successifs feront en sorte que l'aménagement du territoire soit le plus efficient possible, mais si nous ne prévoyons pas des bornes bien précises, des critères objectifs opposables, certains endroits continueront d'être sacrifiés, des collectivités seront dépourvues d'infrastructures de communication, des territoires se désertifieront petit à petit. C'est un alinéa exigeant pour l'aménagement du territoire ; vous souhaitez le supprimer, c'est bien dommage.

M. Bertrand Pancher. Je ne suis pas, ce qui est rare, d'accord avec M. Jean-Marie Sermier… Pour commencer, voilà un alinéa complètement « bla-bla » : on se fixe des objectifs, mais sans aucune contrainte, on ne sait pas combien tout cela coûte… En outre, parler de proximité avec une ligne à grande vitesse, est-ce à dire qu'il faudra ajouter des lignes à grande vitesse partout ? J'ai proposé des amendements pour modifier cet alinéa, mais le fait de le supprimer ne me choque pas.

M. Gérard Menuel. Nous sortons d'un débat national ; dans plusieurs réunions, j'ai entendu parler de la déficience de transports, notamment en zone rurale. Je pense que la rédaction actuelle serait contre-productive, en mettant uniquement en avant les lignes à grande vitesse. Parler de ligne ferroviaire plutôt que de ligne à grande vitesse me paraît essentiel. Malheureusement, cet amendement tombera si ces deux amendements de suppression sont adoptés.

M. Jean-Pierre Vigier. Je suis pleinement d'accord avec M. Jean-Marie Sermier : il faut des chiffres précis. Ce sont des garde-fous qui garantissent l'égalité d'accès pour tous, en permettant notamment à nos concitoyens en milieu rural d'accéder à ces services publics. C'est de l'aménagement du territoire et ce serait politiquement un signal très fort de votre part : égalité d'accès, que l'on soit en milieu urbain ou en milieu rural.

M. Jean-Marie Sermier. Il ne s'agit pas de bla-bla mais de critères tout à fait objectifs. Si cet alinéa, modifié de façon à parler non de gares TGV mais de gares desservies par une ligne ferroviaire, devait tomber, nous acterions ce soir que des Français resteront à plus de soixante minutes d'une gare ferroviaire parce que la loi n'aura rien fait.

M. Damien Pichereau. On est totalement sur du bla-bla et on marche sur la tête. C'est très flou : on ne connaît pas les conditions ni le calendrier. Des objectifs clairs de désenclavement sont inscrits dans le texte, juste au-dessus, notamment pour les massifs de montagne ; mais face à quelque chose d'aussi flou il vaut mieux supprimer qu'amender. Je suis donc tout à fait favorable aux amendements de mes collègues.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il ne vous aura pas échappé que nous reprendrions là la rédaction de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) de 1995. Nous pouvons tous constater que ces objectifs avaient été inscrits dans la loi et qu'il ne s'est rien passé. Demandons à Aurillac, à Prades, à Castres, à Mende s'il s'est passé quelque chose depuis que ces objectifs ont été inscrits dans la loi « Pasqua »… Ces grandes déclarations qui restent sans effet contribuent à semer le doute dans l'esprit de nos concitoyens sur la sincérité de la parole publique ; une programmation des infrastructures avec des objectifs précis, un plan de désenclavement à hauteur de 1 milliard d'euros sur dix ans, ce sont des actes, et c'est de loin préférable aux grandes déclarations qui ne sont suivies d'aucune conséquence.

*La commission **adopte** ces amendements.*

*En conséquence, les amendements CD1222 de M. Paul-André Colombani, CD261 du rapporteur ainsi que les amendements identiques CD130 de M. Martial Saddier, CD884 de M. Bertrand Pancher, CD1583 de M. Jean-Baptiste Djebbari, CD1705 de M. Vincent Descoeur et CD2319 de M. Jean-Marie Sermier, et l'amendement CD1455 de M. Julien Dive **tombent**.*

La commission est saisie des amendements identiques CD52 de Mme Annie Genevard, CD157 de M. Jean-Pierre Vigier, CD212 de M. Jean-Yves Bony, CD474 de M. Vincent Descoeur, CD579 de M. Xavier Roseren et CD2697 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD52 vise à rappeler qu'en matière de politique des transports, notamment en ce qui concerne la réalisation et la gestion d'infrastructures, l'État a l'obligation de consulter le Conseil national de la montagne (CNM), et les collectivités territoriales compétentes consultent les comités de massif.

M. Jean-Pierre Vigier. Mon amendement CD157 a été très bien défendu par mon collègue M. Jean-Marie Sermier. Il est en effet important de consulter les entités locales qui connaissent le terrain et peuvent donner un avis qui corresponde aux réalités des territoires.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CE212 est défendu.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD474 également.

M. Xavier Roseren. Cet article précise que l'État et les collectivités territoriales prennent en compte la pluralité des besoins en matière de mobilité et de la diversité des territoires afin de leur apporter des réponses adaptées, durables et équitables. Pour que cet objectif soit atteint dans les zones de montagne, mon amendement CD579 prévoit la saisine pour avis du CNM par l'État et des comités de massif pour les collectivités territoriales. Cette procédure permettra de s'assurer que les spécificités de ces territoires sont bien prises en compte dans la politique de transport.

M. Arnaud Viala. Mon amendement CD2697 a le même objet. Je n'ai pas pu défendre les amendements que j'avais déposés au début de l'article 1er sur la prise en compte des spécificités de la montagne. C'est un point capital. Les infrastructures sont en général de moins bonne qualité dans les territoires de montagne. En revanche, les collectivités territoriales y déploient très souvent des efforts considérables car elles ont conscience que ces réseaux sont primordiaux pour le maintien des populations. Prendre en compte ces particularités, en consultant notamment le CNM pour les grandes infrastructures, serait de bon aloi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme le disent fort bien vos exposés sommaires, ces amendements visent à rappeler que l'État doit d'ores et déjà consulter le CNM. Cet amendement est satisfait s'agissant de l'État. S'agissant des AOM, je pense qu'il faut faire confiance aux élus, plutôt que de leur imposer toujours plus de procédures. Ils nous disent souvent qu'on leur impose trop de contraintes. Je pense qu'ils sauront se rapprocher des comités de massif. Je demande le retrait de ces amendements.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. L'État satisfait déjà à cette obligation ; mais à vous entendre, on pourrait penser que vous n'avez pas tellement confiance dans les élus locaux de vos massifs montagnards, ce qui m'étonne… Faisons-leur confiance.

*La commission **rejette** ces amendements.*

Elle examine ensuite l'amendement CD1358 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Il est surprenant de constater à quel point l'arrêt de dessertes ferroviaires donne lieu à peu d'information, voire de consultation. Les grandes organisations d'usagers, mais aussi d'élus locaux déplorent souvent d'être mises devant le fait accompli. Informer préalablement ces organisations, je pense notamment à la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), à l'origine de cet appel, pourrait assurer de la transparence et leur permettre, le cas échéant, de réagir.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement rejoint les dispositions qui ont été introduites dans la loi portant nouveau pacte ferroviaire et prévoient que l'État en tant qu'autorité organisatrice est soumis à une obligation de consultation avant tout projet de création, suppression ou modification d'un service de transport ferroviaire de voyageurs. Cette loi institue donc la consultation des acteurs du territoire, que ce soient les usagers, les associations représentant les personnes handicapées, les élus des collectivités territoriales concernées, sur les services d'intérêt national. Par contre, s'agissant des régions, je pense qu'il faut là encore faire confiance aux collectivités dans leur capacité de mettre en œuvre des procédures de consultation, et elles peuvent notamment le faire avec les comités de suivi des dessertes également prévus dans le cadre de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Je propose le retrait de l'amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. La procédure que vous demandez existe déjà, monsieur Bertrand Pancher, et on va faire confiance aux collectivités. En revanche, vous avez raison sur un point : peut-être faut-il être plus vigilant sur l'application de cette procédure. Demande de retrait.

M. Bertrand Pancher. Les représentants de la FNAUT nous indiquent qu'ils sont très souvent mis devant le fait accompli en cas de modifications de desserte. Ils entendent seulement pouvoir jouer leur rôle, et non s'opposer à tout. Les élus locaux eux-mêmes sont parfois mis devant le fait accompli. Je suis élu de la Meuse : si je n'avais pas des liens personnels avec certains salariés de la SNCF, c'est après tout le monde que j'apprendrais que telle desserte a été modifiée… Et c'est pareil pour l'association locale qui s'occupe des transports. Ce n'est pas satisfaisant. Si la loi le prévoit déjà, ce n'est pas appliqué. Je suis prêt à retirer cet amendement, mais encore faudrait-il nous expliquer, madame la ministre, comment vous entendez assurer ce minimum d'information. Pour l'instant, ce n'est pas terrible.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La loi est récente. Une importante concertation avait été organisée avec les élus et les associations d'usagers pour précisément mettre en place des comités de desserte. Le Sénat les a supprimés en les fusionnant avec les comités des partenaires ; je vous proposerai de revenir sur cette suppression. Il faut laisser la procédure se mettre en place. Je vous propose d'échanger d'ici à la séance pour vérifier que les dispositions législatives existent et regarder avec la FNAUT ce qui ferait peut-être obstacle à ce qu'elles entrent en vigueur dans des conditions satisfaisantes.

M. Hubert Wulfranc. Notre collègue a raison. J'étais hier avec la direction SNCF Réseau de Normandie. La SNCF dit évidemment qu'elle applique les décisions de la région. Or que découvre-t-on ? Si l'on estime nécessaire de rouvrir des toilettes publiques dans certaines gares au vu du niveau de fréquentation attendu, les élus des villes concernées sont tenus de passer convention avec la SNCF pour en assurer le fonctionnement, autrement dit mettre du personnel à disposition pour l'entretien desdites toilettes ! C'est « l'amendement pissotières », me direz-vous *(Sourires)*, mais c'est un exemple parmi d'autres des problèmes pratiques liés à l'usage du service public du train sur son territoire qu'un maire découvre à l'occasion d'une interpellation auprès de la direction de la SNCF ! Ce sont pourtant des sujets qui nécessiteraient que l'information soit passée plus en amont jusqu'aux élus locaux, et non à ceux qui font les lois. Cela fait sourire mais c'était un élément de la prise de parole de M. Didier Le Reste hier soir devant le rassemblement des 300 Stéphanais et Osseliens pour la défense de leurs gares et l'amélioration des conditions d'usage des voyageurs sur Rouen-Sud.

Mme la présidente Barbara Pompili. La question des toilettes à disposition du public est loin d'être négligeable, je vous rejoins sur ce point.

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

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD1495 de M. Fabrice Brun, CD1390 de M. Bertrand Pancher et CD1335 du rapporteur.

M. Fabrice Brun. L'amendement CD1495 réaffirme la pertinence du couple région-intercommunalités dans l'organisation des mobilités. Dans cette optique, il prévoit que les communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre ne puissent plus être AOM au-delà du 31 décembre 2020. Toutefois, à titre d'exception et pour des raisons géographiques, les communes dites isolées, non membres d'un EPCI à fiscalité propre, pourront rester AOM sur leurs territoires respectifs.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1390 est défendu.

M. Bruno Millienne, rapporteur. La nouvelle rédaction de l'article portant la liste des AOM comprend, outre des intercommunalités, des syndicats mixtes et les pôles d'équilibre territorial et rural (PETR), deux catégories de communes : d'une part, les quatre îles maritimes composées d'une seule commune

et, d'autre part, les communes membres d'une communauté de communes et qui ont décidé de ne pas transférer à celle-ci leur compétence d'AOM afin de pouvoir continuer à organiser des services de mobilité qu'elles ont mis en place.

Pour la seconde catégorie, l'amendement CD1335 vise à préciser qu'en tout état de cause elles ne pourront pas demeurer des AOM au-delà du 1er juillet 2021, par coordination avec les dispositions du paragraphe II de l'article L. 1231-1 : le 1er juillet 2021 est l'échéance à laquelle les régions exerceront de droit la compétence d'AOM sur le territoire des communautés de communes qui ne se seront pas emparées de cette compétence.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne peux pas être favorable aux amendements CD1495 et CD1390, qui remettraient en cause la possibilité que nous avons donnée, après une large concertation, aux communes qui organisent déjà des services de transport régulier de continuer à le faire au-delà du 30 juin 2020. La philosophie générale du texte est de laisser le maximum de marges de manœuvre aux collectivités pour s'organiser comme elles le jugent souhaitable.

Avis favorable, par contre, sur l'amendement CD1335 du rapporteur qui pose clairement le principe que les communes ne sont plus AOM après le 1er juillet 2021 : une lecture extensive du projet de loi aurait pu prêter à confusion dans le cas des communes qui continuent à exercer les services existants, et donc laisser penser qu'il pourrait y avoir deux autorités organisatrices cohabitant sur le même territoire.

M. Fabrice Brun. L'actuelle rédaction de l'article risque, par certaines dispositions, d'aboutir à une situation contraire à l'objectif initial que nous poursuivons tous, avec des territoires où la lisibilité des offres de mobilité serait mise à mal. Je regrette votre avis défavorable.

*La commission **rejette** successivement les amendements CD1495 et CD1390.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CD1335.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD262 du rapporteur.*

Ensuite de quoi, la commission se saisit des amendements identiques CD1387 de M. Bertrand Pancher, CD1680 de M. David Lorion et CD1735 de Mme Florence Lasserre-David.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1387 nous est suggéré par le Groupement des autorités responsables de transport (GART), qui nous explique qu'il existe un risque de rupture de desserte scolaire sur le ressort territorial d'une AOM. C'est pourquoi mon amendement CD1387 prévoit que la région reste compétente pour organiser les services de transport scolaire à l'intérieur du ressort

territorial de l'EPCI concerné. L'objectif est d'assurer la continuité du transport scolaire.

M. David Lorion. Mon amendement CD1680 vient d'être défendu : il s'agit simplement de trouver une AOM qui pourvoie au service lorsqu'une autre autorité ne met pas en œuvre cette organisation des transports.

Mme Florence Lasserre-David. Du fait du caractère sécable de cette compétence d'organisation de la mobilité, mon amendement CD1735 permet d'éviter la rupture de desserte scolaire si l'autorité compétente choisissait de ne pas s'en saisir. La responsabilité en reviendrait à la région.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sur la méthode, je vais reprendre l'attache du GART, avec lequel nous discutons depuis dix-huit mois en concertation avec les associations d'élus ; c'est ce qui a débouché sur les rédactions qui vous sont présentées. Je pense vraiment que cette demande est d'ores et déjà satisfaite, le principe étant que la région est, depuis la loi NOTRe, l'autorité en charge de l'organisation des transports scolaires. Jusqu'à présent, quand une AOM se mettait en place, elle récupérait systématiquement la compétence en termes de transport scolaire. Le projet de loi prévoit qu'elle sera libre de reprendre ou non cette compétence ; bien évidemment, si elle ne la prend pas, la région la gardera. Je vous propose donc le retrait de ces amendements. Nous tâcherons de refaire le point avec le GART d'ici à la séance pour comprendre d'où viennent ces amendements.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis que Mme la ministre, et même étonnement, car je pensais que les choses étaient claires : la région ayant autorité sur les transports scolaires, il n'y avait pas selon moi de sécabilité possible.

Mme Valérie Lacroute. En effet, l'article L. 1231-3 précise les services organisés par la région et le contenu des services d'intérêt général, parmi lesquels le service de transport scolaire. Ces amendements ne sont donc pas nécessaires, aussi bien pour les AOM locales que pour l'AOM régionale.

M. Bruno Millienne. Juste un trait d'humour : cela ressemble à des *fake news*…

Les amendements sont ***retirés.***

La commission est saisie de l'amendement CD1456 de M. Julien Dive.

M. Julien Dive. Dans sa grande sagesse, l'article 1er prévoit que les intercommunalités qui ont des services sur leurs territoires pourront remonter l'information à la région. Il s'agit de cadrer les choses : plutôt qu'une information par lettre avec accusé de réception, par SMS au président de région ou par une publication Facebook, mon amendement CD1456 prévoit un conventionnement afin de permettre l'organisation libre de la mobilité dans les communes qui

souhaitent exercer cette compétence, tout en garantissant la cohérence territoriale et une articulation plus large des transports à l'échelle de l'intercommunalité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ce serait de nature à semer le doute sur la nature de la compétence que nous avons souhaité laisser à la commune quand elle l'exerçait déjà : l'idée de passer par une convention avec la région laisse entendre que la région récupérerait cette compétence et la redéléguerait à la commune, ce qui n'était pas l'esprit du texte. J'ai tout à l'heure donné un avis défavorable à un amendement, et vous l'avez rejeté, qui voulait empêcher une commune de continuer à exercer la compétence mobilité. Là, c'est un peu le même esprit : il faudrait que la commune conventionne avec la région. Je vous propose le retrait, sinon avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Julien Dive. Il s'agit simplement de mettre un peu d'ordre. Une commune peut changer d'avis. La convention n'est pas un frein en soi. Je vais retirer mon amendement mais je pense qu'un peu d'ordre ne fait pas de mal.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD1336 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de clarification. En cas de prise de la compétence d'AOM par une région, les communes, qui ne seront plus AOM, pourront toutefois continuer à prélever le versement « mobilité » pour maintenir les services de transport préexistants qu'elles ont organisés. L'objectif est de ne pas remettre en cause les services existants.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable. Cela précise le cadre dans lequel les communes continuent à organiser des services de mobilité.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD1341 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le présent amendement clarifie le fait que lorsqu'une commune membre d'une communauté de communes exerce sa compétence d'AOM à travers un syndicat mixte auquel elle a adhéré, isolément de la communauté de communes qui ne prend pas la compétence, ledit syndicat mixte reste compétent sur le territoire de la commune. La région devient compétente sur le reste du périmètre de la communauté de communes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit là encore de laisser le maximum de marges de choix possible aux collectivités. Cette précision me semble utile. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD263 du rapporteur.*

Ensuite de quoi, la commission examine les amendements identiques CD831 de M. Martial Saddier, CD914 de M. Bertrand Pancher, CD2231 de Mme Valérie Rabault et CD2418 de M. Benoit Simian.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD831 de notre collègue Martial Saddier vise à supprimer l'alinéa 16 qui prévoit une réversibilité possible en cas d'accord entre la région et la communauté de communes.

M. Bertrand Pancher. Je ne comprends pas le choix du Sénat car il complexifie l'organisation retenue. Mon amendement CD914 propose de supprimer cette disposition.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD2231 est défendu.

M. Benoit Simian. L'amendement CD2418 également.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage l'objectif de revenir sur le troisième cas de réversibilité introduit par le Sénat contre l'avis du Gouvernement, mais vos amendements posent un problème rédactionnel dans la numérotation des alinéas, ce qui aurait pour effet de supprimer le deuxième cas de réversibilité. Je vous propose un retrait.

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'exposé sommaire me semblait en effet bizarre étant donné le contenu de l'alinéa 16.

Mme Valérie Lacroute. Je parlerai plus loin d'un troisième cas de réversibilité ; mais pour l'instant, en supprimant l'alinéa 16, vous supprimeriez en fait la réversibilité en cas de fusion avec une autre communauté de communes ou en cas de création d'un syndicat mixte. Ce n'est pas cet alinéa que vous souhaitez supprimer, chers collègues.

*Les amendements sont **retirés**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD264 du rapporteur.*

Elle examine ensuite l'amendement CD544 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à introduire un peu de souplesse dans la gouvernance en matière de mobilité. L'idée est d'imaginer une période expérimentale de quelques années s'agissant de l'exercice de la délégation par une communauté de communes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons prévu un certain nombre de cas de réversibilité. Au-delà de la question du troisième cas introduit par le Sénat, sur lequel des amendements reviendront

ultérieurement, nous souhaitons qu'il s'agisse d'une vraie réversibilité, et non à titre expérimental. Avis défavorable.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD2008 de Mme Nathalie Sarles.

Mme Nathalie Sarles. Il s'agit d'assouplir le processus de transfert de la compétence d'organisation de la mobilité au profit des EPCI en proposant de donner la possibilité à la communauté de communes sur le territoire duquel la région est devenue AOM de lui demander le transfert de droit de la compétence d'organisation de la mobilité sans qu'il y ait obligation de fusionner et de créer un syndicat mixte.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends l'idée de permettre à l'intercommunalité de récupérer la compétence mais, dans les discussions que nous avons pu avoir, les régions qui se substituent à l'intercommunalité dans le cas où celle-ci ne prend pas la compétence, nous alertent sur le fait qu'elles auront du mal à s'impliquer et à développer des services de mobilité si l'intercommunalité est susceptible de la reprendre régulièrement… Il faut de la stabilité dans l'organisation. C'est ce qui nous conduit à proposer la suppression du troisième cas de réversibilité et donc à être défavorable à ce quatrième cas.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission est saisie des trois amendements identiques CD1334 du rapporteur, CD1066 de M. Guillaume Vuilletet et CD2580 de Mme Aude Luquet.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je ne vais pas m'étendre puisqu'il s'agit du troisième cas de réversibilité, introduit par le Sénat dont Mme la ministre vient de parler. Nous souhaitons plus de stabilité pour pouvoir offrir plus d'efficience dans l'organisation des mobilités. L'amendement CD1334 demande donc la suppression de l'alinéa 18.

M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois. Il convient effectivement de limiter les cas de réversibilité. Il est en effet important de garantir une certaine stabilité dans l'engagement que prennent les régions et les territoires qui seront les futures AOM. D'où notre amendement CD1066 de suppression de l'alinéa 18.

Mme Aude Luquet. Tout a été dit et mon amendement CD2580 a été défendu. C'est une question de stabilité et de vision à long terme, pour organiser les mobilités de manière pérenne.

Mme Valérie Lacroute. Sachant que l'adoption de ces amendements fera tomber mon amendement CD2178, je me permets de vous alerter. L'argument de

la stabilité me gêne. L'objectif du Sénat est de privilégier la décentralisation. Les grandes régions ont l'organisation des transports sur leur ressort régional et les AOM sur leur ressort territorial. Imaginons qu'une communauté de communes transfère les compétences à la région sur le ressort régional, que la région assure en même temps les services pour la communauté de communes ; au bout d'un certain temps la communauté de communes s'organise et devient capable de prendre la compétence d'organisation de lignes régulières sur son ressort territorial. En supprimant cette réversibilité, on ne permettra pas à une collectivité d'organiser les transports sur ce ressort territorial. Les régions sont tout de même de grands territoires. Si, une fois bien organisée, la collectivité est capable de reprendre l'organisation des transports sur son ressort territorial, je trouve un peu dommage de ne pas permettre cette réversibilité : cela signifie qu'on laisse tout au niveau de la région.

Je peux donner des exemples de communautés de communes qui sont un peu jeunes et ne veulent pas, dans un premier temps, prendre le transport parce que cela fait des compétences supplémentaires ; elles vont laisser la région le faire et, au bout de quelques années, elles seront un peu mieux organisées et pourraient reprendre le transport local. C'est dommage de ne pas permettre cette réversibilité comme l'a prévu le Sénat, à partir du moment où les deux sont d'accord. Cela ne veut pas dire que la communauté de communes prendra les compétences de la région : elle lui permettra de se décharger. Je pense que l'amendement du Sénat a été pensé dans ce sens-là. Cela vaut en tout cas la peine d'y réfléchir pour la séance. La crainte de la région est qu'on la dépossède de ses compétences, mais ce n'est pas l'objectif.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame Valérie Lacroute, les compétences dont vous parlez sont par définition décentralisées, et relèvent de la région ou des intercommunalités. J'entends votre souhait de garantir la plus grande proximité ; c'est bien dans cet esprit que le projet de loi a été rédigé. Il me semble toutefois qu'il faut écouter les régions lorsqu'elles disent qu'elles vont devoir s'impliquer et investir pour se substituer aux intercommunalités qui ne le souhaiteraient pas. Afin de prendre en compte la nécessaire réflexion des communes, le Sénat a prévu un délai supplémentaire sur lequel le Gouvernement ne propose pas de revenir. Il faut entendre le besoin de stabilité exprimé par les régions ; par ailleurs, les autres cas de réversibilité demeurent si les périmètres intercommunaux évoluent ou si les intercommunalités s'organisent au sein d'un syndicat mixte. En tout état de cause, l'intercommunalité peut au besoin demander à la région de redéléguer la compétence : il est possible, je vous l'assure, de déléguer au département et à l'intercommunalité.

L'arbitrage, qui a fait l'objet de longs échanges entre les différentes associations de collectivités, consiste effectivement à ménager une certaine souplesse au processus tout en garantissant un peu de stabilité dont les régions sont demandeuses.

Mon avis est favorable aux amendements identiques CD1334, CD1066 et CD2580, dont l'adoption fera tomber les suivants.

*La commission **adopte** les amendements identiques CD1334, CD1066 et CD2580.*

*En conséquence, les amendements CD545, CD2178 et CD265 **tombent**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements identiques CD375 de M. Vincent Descoeur, CD830 de M. Martial Saddier, CD913 de M. Bertrand Pancher, CD2232 de Mme Valérie Rabault, CD2419 de M. Benoit Simian, et l'amendement CD2732 de Mme Monica Michel.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD375 vise à ce que le transfert de compétences dévolues aux régions en direction des communautés de communes ait lieu après l'accord explicite de ces régions.

M. Gérard Menuel. L'amendement CD830 a le même objet. La rédaction de l'alinéa 19 proposée par ces amendements est plus claire que celle du texte et rappelle ce qu'est la loi NOTRe, notamment en ce qui concerne la compétence dévolue aux régions.

M. Bertrand Pancher. L'objet de mon amendement CD913 est d'instaurer une obligation d'accord du conseil régional pour le transfert des services de transports publics réguliers ou scolaires demandé par la région à la communauté de communes. La communauté de communes peut prendre la compétence, et c'est très bien ; mais cela doit se faire dans le cadre d'un accord passé avec la région afin que celle-ci reste réellement le chef de file et l'organisateur de ces transports.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD2232 est défendu.

M. Benoit Simian. Mon amendement CD2419 participe du même esprit : il s'agit d'éviter le risque de fragmentation de la compétence mobilité, et donc de prévoir l'autorisation des régions dans le cas de ces transferts aux intercommunalités afin de garantir une architecture claire du dispositif.

Mme Monica Michel. Mon amendement CD2732 précise qu'il est nécessaire, lors de la prise de compétence en matière d'organisation de la mobilité par les communautés de communes, que celles-ci s'emparent de l'intégralité des compétences ; cette précision endigue tout risque de fragmentation de la compétence mobilité en germe dans la notion de transfert de compétences à la carte.

Il prévoit également un délai pour le transfert de compétence entre la région et la communauté de communes ou à la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui en fait la demande.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je rappelle la situation de départ : lorsqu'une autorité organisatrice de la mobilité se met en place, elle récupère obligatoirement les compétences exercées par la région sur son territoire. Nous avons donc voulu donner de la souplesse en permettant, si l'intercommunalité ne souhaite pas prendre ces compétences, que celles-ci restent à la région. Mais de là à subordonner la reprise de cette compétence à l'accord de la région, ce serait instituer une forme de tutelle de la région sur l'intercommunalité, une forme de droit de veto sur la capacité à exercer la compétence, qui ne me semble pas appropriée.

C'est pourquoi je propose le retrait de ces différents amendements ; à défaut, mon avis sera défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis que Mme la ministre ; je précise que mon amendement CD1339 pourrait satisfaire votre demande puisqu'il prévoit le transfert non pas de l'une ou l'autre des compétences, mais d'un bloc de compétences.

*La commission **rejette** les amendements identiques CD375, CD830, CD913, CD2232, CD2419 ainsi que l'amendement CD2732.*

Mme la présidente Barbara Pompili. Je suspends les travaux pour un quart d'heure.

La commission se saisit des amendements CD3113 et CD1339 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'amendement CD3113 est un amendement de clarification, par cohérence avec la formulation de l'actuel article L. 3111-5 du code des transports. Le projet de loi prévoit que la reprise de services organisés par la région se fait à la demande d'une communauté de communes désormais autorité organisatrice de la mobilité, dans les cas de réversibilité tels qu'ils auront été énumérés. L'amendement propose de préciser que les services concernés sont, bien évidemment, ceux qui seront intégralement effectués sur le ressort territorial de la communauté de communes ou de la commune mentionnée au même V de l'article L. 5210-1-1.

Quant à l'amendement CD1339, dont j'ai parlé avant la suspension, il propose de supprimer la notion de reprise partielle des services régionaux internes, qui pourrait conduire à un émiettement de la compétence ; à cet effet, il prévoit un transfert en bloc plutôt que partiel.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement CD1339 répond d'une autre façon à la préoccupation des régions, soucieuses de ne pas voir les intercommunalités reprendre tout ou partie de la seule compétence transports scolaires. Désormais, les choses seront claires : si l'intercommunalité souhaite reprendre les compétences exercées par la région sur son territoire, elle doit le faire en bloc. Je pense que cela répond à l'inquiétude des régions, c'est pourquoi mon avis est favorable.

Je suis également favorable à l'amendement de précision CD3113.

*La commission **adopte** successivement ces amendements.*

Puis elle se saisit de l'amendement CD2581 de Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Je retire cet amendement qui a le même objet que l'amendement CD1735 de notre collègue Florence Lasserre-David, et sur lequel des explications ont déjà été apportées.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD266 du rapporteur.*

Puis elle en vient à l'amendement CD586 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Je le retire : c'était la conséquence d'un autre amendement, déclaré irrecevable.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD267 du rapporteur.*

Ensuite, elle étudie l'amendement CD1271 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement introduit une définition élargie de la notion de mobilité qui tient compte du changement d'approche des mobilités introduit par le projet de loi. C'est une vision que porte la filière de la construction automobile, qui répond à une finalité d'intérêt général pour tous les citoyens, et du rôle que jouent désormais les constructeurs automobiles puisque leur offre n'est plus circonscrite aux voitures, mais s'étend à des services de mobilité. En ce sens, ils constituent une catégorie concourant à l'offre publique de transport, et apparaissent comme des partenaires des pouvoirs publics compétents en matière de mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis moi-même persuadée que les évolutions technologiques, numériques et sociétales vont faire évoluer le rôle des autorités organisatrices de la mobilité et conduire à une plus forte articulation entre le public et le privé. L'intention du Gouvernement n'est pas de remettre en cause leur compétence d'organisation de ces services ; je

juge donc préférable de conserver la rédaction actuelle qui donne aux AOM la compétence d'organiser des services. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Bertrand Pancher. Je retire cet amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD1559 de M. Vincent Thiébaut.

M. Vincent Thiébaut. Une collectivité qui s'est vue confier des compétences élargies au titre du droit à la différenciation territoriale est appelée à jouer un rôle particulier dans les mobilités de demain. C'est le cas par exemple de la collectivité européenne d'Alsace – et j'ai conscience d'être en avance d'une phase – qui, du fait de sa spécificité transfrontalière et des compétences particulières qui lui seront reconnues par la « loi Alsace », se verra notamment transférer l'ensemble du réseau routier national non concédé.

Elle devient ainsi la collectivité de référence pour les transports routiers et doit piloter à ce titre les mobilités routières sur son ressort territorial – dans le respect bien évidemment des compétences de la région ainsi que des dispositions de la loi NOTRe.

L'objet de mon amendement CD1559 est d'anticiper l'émergence de ces collectivités à venir, qui pourront être dotées de compétences particulières au titre du droit de différenciation dont la venue est proche.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous sommes effectivement un petit peu en avance de phase… Je rappelle que la collectivité européenne d'Alsace est institutionnellement assimilée à un département, et dispose à ce titre de compétences similaires. Le projet de loi d'orientation des mobilités n'a pas souhaité revenir sur l'architecture issue des lois MAPTAM et NOTRe en organisant les mobilités autour d'un couple englobant intercommunalité et région.

Dans l'attente de la révision constitutionnelle qui pourrait conduire, le cas échéant, à une plus forte différenciation, je vous propose de retirer cet amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis : retrait ou défavorable.

M. Vincent Thiébaut. Ce sera un peu plus qu'un département puisqu'elle se verra concéder l'ensemble des infrastructures routières. Je mets par ailleurs à profit l'occasion qui m'est donnée pour aborder la question des problématiques transfrontalières, dans la mesure où j'avais déposé plusieurs amendements qui n'ont pas été retenus en application de l'article 40 de la Constitution, et qui proposaient de déléguer des compétences aux eurodistricts, jamais cités dans le projet de loi. Pourtant, le traité d'Aix-la-Chapelle, que nous avons signé en

novembre dernier, dispose dans son article 13 que la République française et la République fédérale d'Allemagne sont invitées, dans le cadre de l'organisation des politiques transfrontalières, à transférer des compétences aux eurodistricts pour pouvoir organiser les transports collectifs et les transports publics. Or la France n'a toujours pas pris de disposition législative propre à permettre la mise en œuvre de ce traité.

Pour ce qui concerne mon amendement, j'ai bien compris qu'il est très en amont de phase ; je le retire donc pour l'instant. Mais vous pourriez acter aussi ce point, qui est bloquant pour la mise en œuvre du traité d'Aix-la-Chapelle.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Faciliter l'organisation de mobilités transfrontalières me paraît être un objectif très important. Nous avons déjà la possibilité d'agir par le biais de groupements européens de collectivités territoriales. Je suis prête à ce que nous y réfléchissions d'ici la séance publique en complément d'un certain nombre d'amendements d'ores et déjà prévus ; nous verrons s'il est possible d'avancer dans ce sens. Toutefois, on se heurte assez vite à des règles de nature constitutionnelle, d'où la nécessité de passer par des traités entre États. Mais à cette réserve près, je suis tout à fait favorable à ce qu'on puisse approfondir ces sujets.

M. Vincent Thiébaut. Nous ne parlons pas de traités entre États, puisqu'il est d'ores et déjà possible de passer des conventions. Le sujet est bien celui de la valorisation des eurodistricts, mais je me propose de vous faire parvenir les amendements qui ont été rejetés au titre de l'article 40, qui répondent justement à cette problématique soulevée par l'article 13 du traité d'Aix-la-Chapelle.

Mme la présidente Barbara Pompili. En effet, l'article 40 de la Constitution s'applique aux amendements d'origine parlementaire, mais pas à ceux du Gouvernement. Voyons donc ce qu'il est possible de faire d'ici à la séance publique.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD268 du rapporteur.*

Puis, elle examine les amendements identiques CD1756 de Mme Florence Lasserre-David et CD2733 de Mme Monica Michel.

Mme Florence Lasserre-David. Mon amendement CD1756 prévoit que les communautés de communes ne pourront organiser le transport scolaire en tant qu'autorités organisatrices de premier rang dans leur ressort territorial qu'à la condition d'organiser de manière effective un service régulier de transport, comme cela est déjà le cas dans toutes les autorités organisatrices de la mobilité existantes.

Mme Monica Michel. Dans les faits, de très nombreuses lignes de transports réguliers sont mixtes : scolaires et non scolaires. Dans un souci de continuité du service public, il est souhaitable de lier les missions d'organisation

des transports publics réguliers et d'organisation des transports scolaires dans le libellé des compétences des autorités organisatrices de la mobilité. C'est pourquoi mon amendement CD2733 propose de compléter l'alinéa 27 à cette fin et de supprimer l'alinéa 29.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sur le fond, je partage votre préoccupation de voir les collectivités s'emparer pleinement de leurs compétences et apporter les solutions les plus exhaustives aux besoins des territoires. En pratique, comme vous le soulignez, les collectivités organisent le plus souvent à la fois du transport scolaire et du transport régulier. Toutefois, selon les spécificités des territoires, on peut tout à fait imaginer d'autres modèles s'appuyant sur du transport scolaire, des services de mobilité active partagés ou du transport à la demande.

Je répète que l'esprit du texte est de laisser le maximum de latitude aux collectivités pour s'organiser de façon à bien prendre en compte les différences qui peuvent exister entre les territoires. Au demeurant, le fait de regrouper les deux compétences comme vous le proposez ne changerait rien sur le plan juridique. C'est pourquoi je demande le retrait de ces amendements afin de laisser le plus de latitude possible.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis d'accord avec Mme la ministre. Qui plus est, il me semble, mais c'est à vérifier, que cet amendement aurait des conséquences non souhaitables sur le dispositif du versement mobilité.

*Ces amendements sont **retirés**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD1342 du rapporteur.*

Puis elle est saisie de l'amendement CD1300 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement a pour objet d'étendre à toutes les autorités organisatrices de mobilité, et non plus exclusivement aux communes, le droit d'organiser des services d'installation, d'exploitation et d'entretien d'infrastructures de recharge, notamment pour les véhicules électriques. La pente est rude pour les constructeurs automobiles pour atteindre leurs objectifs en matière de nouvelles mobilités électriques. Le dispositif ne peut fonctionner que si les propriétaires de ces véhicules disposent de bornes de recharge, et s'il est bon de pousser les communes à le faire, il faut aussi inciter toutes les structures concernées, notamment les AOM, à faire en sorte que ces bornes soient régulièrement entretenues.

L'entretien de ces équipements est un réel problème : imaginons que la carte mise à la disposition d'automobilistes ne soit pas fiable à cause de bornes non entretenues… La question de la maintenance est essentielle.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage votre préoccupation, mais un amendement viendra ultérieurement, qui répond à

cette question en prévoyant un schéma directeur des infrastructures de recharge pouvant être mis en œuvre par un établissement public de coopération intercommunale (EPCI), par une autorité organisatrice de la mobilité ou par une autorité organisatrice de distribution de l'énergie. Je vous suggère donc un retrait au bénéfice de cet amendement ultérieur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD2724 de M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. Je suis persuadé que les dispositions relatives à la gouvernance dont nous discutons actuellement sont bonnes et permettront de combler les zones blanches de mobilité. Néanmoins, 25 % des Français ont refusé une offre d'emploi ou de formation parce qu'ils ne pouvaient pas s'y rendre. Parmi ces 25 %, des gens ont besoin d'un accompagnement personnalisé, c'est ce qu'on appelle, selon les chambres du Parlement, la mobilité « solidaire » ou « inclusive ». Cette compétence doit être mise en avant. Mon amendement CD2724 propose de la remonter dans le premier bloc de compétences des AOM afin qu'elles puissent offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé en matière de transport aux personnes les plus vulnérables et les plus fragiles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait cette préoccupation, mais vous propose de retirer votre amendement au bénéfice de l'amendement CD1352, placé à l'article 6 du projet de loi, qui aboutit au résultat que vous souhaitez avec une vision plus large du conseil-accompagnement vers la mobilité des publics fragiles.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis ; je considère par ailleurs qu'il est cohérent de laisser le traitement de toutes les questions de mobilité solidaire dans la même section.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD1332 du rapporteur.*

Elle examine ensuite l'amendement CD600 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Afin d'établir une cartographie détaillée des gares routières, cet amendement vise à ce que les régions élaborent un schéma régional des gares routières, ce qui faciliterait notamment le développement des liaisons longue distance par autocar autorisé par la libéralisation du voyage en autocar en application des dispositions de la loi dite Macron.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'entends la préoccupation de disposer d'une vision claire de l'organisation des gares routières, mais je pense que votre amendement est d'ores et déjà satisfait par le contenu des

schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ; les schémas de gares routières y ont naturellement place.

Je précise, par ailleurs, que le projet de loi renforce la position de chef de file de la région dans le domaine de la mobilité en leur confiant un rôle particulier pour ce qui touche aux gares et aux pôles d'échanges multimodaux.

Je vous demanderai donc de bien vouloir retirer votre amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission se saisit des amendements identiques CD2136 de M. Alain Perea et CD251 de M. Damien Pichereau.

M. Alain Perea. Mon amendement CD2136 ajoute après le mot, « organiser » les mots, « ou contribuer au développement ». La possibilité serait ainsi vraiment offerte aux autorités organisatrices de la mobilité non seulement de l'organiser, mais aussi d'y contribuer. On sait très bien combien, dans les territoires, les entreprises ou autres structures sont capables de s'organiser par elles-mêmes. Les autorités publiques pourraient donc les aider, notamment par le biais de subventions ou de cofinancement, au lieu de rester simplement placées devant l'alternative d'organiser ou de ne rien faire.

M. Damien Pichereau. Mon amendement CD251 vient d'être excellemment défendu par notre collègue Alain Perea.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces enjeux de logistique urbaine sont effectivement très importants ; à mesure que l'on arrive à réduire la place de la voiture en ville, il ne faudrait pas que le développement anarchique des camionnettes, en lien avec le développement du e-commerce, vienne anéantir les efforts déployés sur les transports de personnes. Il est donc essentiel de progresser dans ces enjeux de logistique urbaine ; je suis tout à fait favorable à la disposition que vous proposez, qui permet effectivement d'affirmer, peut-être de façon plus complète, le rôle des autorités organisatrices dans ce domaine.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis également favorable.

*La commission **adopte** les amendements.*

Puis elle se saisit de l'amendement CD2031 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud'homme. Par cet amendement, le groupe La France insoumise souhaitait apporter au débat de cette commission la question de la gratuité des transports. Aujourd'hui on dispose de nombre d'exemples, en France comme à l'étranger, qui ont suffisamment de recul pour que l'on puisse regarder ces expériences avec un intérêt particulier ; je pense à Niort, mais aussi récemment

à Dunkerque, Compiègne, Neuves-Maisons, Carhaix-Plouguer, Gap, Aubagne, Manosque ou Libourne dans mon département.

La gratuité permet bien sûr de rendre réel un droit à la mobilité pour tous, mais peut aussi avoir d'autres vertus. Ainsi à Aubagne, un des plus anciens exemples, la gratuité a eu des effets positifs pour les agents du service public, notamment les conducteurs, mais aussi pour les citoyens et pour l'environnement. Les chauffeurs, d'abord réticents, ont vu leurs conditions de travail s'améliorer grâce à une baisse du nombre des conflits avec les usagers, et ont donc pu se concentrer sur leur cœur de métier. Les déplacements en transports en commun ont fortement augmenté, et les trajets en voiture individuelle ont diminué ; presque tous les usagers sont satisfaits.

Côté finances, la gratuité des transports en commun a un coût inférieur à la pollution de l'air ; on oublie bien souvent ces externalités négatives et les 6 700 morts prématurées causées notamment par cette pollution. Elle permet encore de faire des économies sur la gestion de la billetterie qui représente un poste important, notamment sur ces transports. La gratuité apaise les tensions, réduit les barrières sociales, change le rapport des gens aux transports en commun, et permet, *in fine*, d'allier les questions sociales et environnementales.

On peut aussi relever à cet égard que l'on parle de zones à faibles émissions (ZFE), qui n'auraient plus lieu d'être si les transports étaient gratuits et que la qualité de l'air assurée par la suppression massive de nombre de voitures qui transportent des personnes seules et encombrent nos villes inutilement.

Cet amendement permet ainsi d'étudier d'une manière plus large la question de la gratuité des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il n'est pas besoin d'inscrire dans la loi le principe de la gratuité : les autorités organisatrices ont tout à fait la possibilité de réfléchir à leur politique tarifaire sans qu'un texte législatif précise qu'elles peuvent ou doivent le faire.

Ces sujets de gratuité sont quelque peu compliqués, nous devrions peut-être partager le fait que les transports ne sont pas gratuits ; ce qui est donc visé, c'est finalement de faire payer plus le contribuable que l'usager, étant entendu qu'il existe par ailleurs des dispositifs de tarifs sociaux, de tarification solidaire, obligatoires et largement mis en œuvre sur tout le territoire. C'est un débat délicat, mais certains exemples montrent que cette politique peut avoir du succès ; toutefois, je propose qu'on laisse les collectivités, comme la loi leur en donne la responsabilité, libres de pratiquer la politique tarifaire qu'elles souhaitent.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis également défavorable à cette mesure au nom de la libre administration des collectivités. Mais de plus, monsieur Loïc Prud'homme, si nous étions vraiment certains des coûts liés aux externalités tels que vous les présentez, si nous disposions de chiffres concrets prouvant que la

gratuité des transports ferait gagner de l'argent parce qu'elle ferait accéder plus de gens aux transports publics, ce qui n'est pas forcément partout le cas malheureusement, on pourrait se poser la question. Encore faudrait-il disposer d'éléments plus stables et constants.

Je suis donc défavorable à cette proposition, mais comme je serai défavorable également à certains amendements qui suivent et qui, eux, demandent d'interdire la gratuité des transports… En fait les collectivités font comme bon leur semble, et si effectivement elles s'y retrouvent, pourquoi pas ? Mais il ne faudrait pas faire davantage encore peser la charge sur les contribuables, voire sur les entreprises.

M. Loïc Prud'homme. Nous allons faire un peu de sémantique ; si le terme « gratuité » écorche vos oreilles, je peux le comprendre ; parlons alors de transport sans billetterie si cela vous est plus agréable à l'audition… En tout cas, la question est bien celle des externalités négatives, monsieur le rapporteur : il est facile de mesurer combien coûte la prolifération des affections respiratoires et des maladies chroniques. Et si des ZFE sont mises en place, c'est bien parce que l'on sait que ces externalités négatives ont un poids certain.

Notre collègue Damien Pichereau évoquait les gens qui n'ont pas accès à l'emploi à cause de problèmes de transport : la gratuité règle aussi cette question du coût social, qu'il faut également prendre en compte.

Enfin, madame la ministre, le contribuable paie certes pour un service public, mais c'est aussi lui qui paie le coût de ces externalités négatives que vous refusez de voir. Quand on parle du coût de santé, ce sont bien tous les contribuables qui le paient ; vous refusez simplement d'admettre que la pollution de l'air n'est pas intégrée dans le coût des transports.

M. Hubert Wulfranc. Cet amendement propose d'« étudier la pertinence d'une mise en œuvre de la gratuité des transports publics afin de garantir pour tous le droit au transport ». Nous rencontrons fréquemment des résistances de la part des autorités organisatrices de transport à mettre en débat la seule idée d'étudier la capacité d'organiser la gratuité des transports publics dans un territoire. Introduire ce principe dans la loi apparaîtrait comme un affichage politique tout à fait positif.

Votre argument, légitime, est communément employé par les autorités organisatrices de transport : il faut effectivement bien payer, rien n'est gratuit et il faut donc trouver des sources de recettes supplémentaires, ou à tout le moins qui compensent ce qui ne rentre pas dans les caisses par le biais de la billetterie. Mais il y a contribuable et contribuable, et sitôt que l'on utilise ce mot, on nous ressert la même antienne, estimant avoir argumenté au fond.

Pour notre part, nous considérons qu'il est possible d'aller chercher des recettes chez des contribuables, en particulier dans le monde de l'entreprise *(Sourires)*, à travers ce fameux versement transport que vous transférez aujourd'hui sous le terme de versement mobilité. Or nous estimons qu'une des

responsabilités sociales de l'entreprise doit porter sur les enjeux de ce que vous appelez la mobilité – et que vous ciblez d'ailleurs sur la mobilité professionnelle –, et que les entreprises doivent contribuer davantage à l'effort de solidarité en direction des publics les plus fragiles dans leur droit au transport.

M. Damien Pichereau. Quel magnifique débat politique en effet ! Comment fait-on du transport gratuit aujourd'hui ? On peut maximiser les recettes en prélevant le maximum sur les entreprises sur lesquelles on augmente la pression sociale ; ce n'est pas le choix que nous faisons. Nous sommes plutôt d'avis de baisser les impôts pour tous, y compris pour les entreprises.

On peut aussi diminuer les dépenses. À Niort, lorsque la gratuité des transports a été instituée, on a supprimé cinq lignes de bus. Autrement dit, on est allé dire à des gens que non seulement ils ne bénéficieront pas du bus gratuit, mais qu'il leur faudra reprendre leur voiture et payer leur essence ! Je ne pense pas que cela soit la meilleure méthode.

Un autre moyen pourrait consister à diminuer la rémunération des chauffeurs ou autres… En tant que fils de chauffeur de car, c'est quelque chose qui me dérangerait personnellement.

Il n'existe pas de solution idéale pour la gratuité ; les collectivités territoriales peuvent faire ce choix, mais faut-il l'inscrire dans la loi ? Non. Nous préférons réfléchir à la tarification solidaire. J'ai rappelé que 25 % des Français ne peuvent pas ou ont du mal à se déplacer, parfois pour des raisons de budget ; la tarification solidaire répond parfaitement à ces situations. Il s'agit parfois de personnes qui n'ont pas été acclimatées aux transports en commun, c'est alors le rôle des services d'accompagnement, dont nous parlerons à l'article 6, d'intervenir.

Je pense donc que cette question sociale est totalement couverte, et qu'un tel amendement n'est pas utile.

M. Bruno Duvergé. Rien n'empêche les territoires d'organiser la gratuité des transports ; certains l'ont fait. Tout dépend de la topographie et de la sociologie de la collectivité. Dans le cadre des travaux de la mission d'information sur les freins à la transition énergétique, nous avons passé une journée à Dunkerque où la communauté urbaine a institué la gratuité des bus. Et tout se passe très bien : la circulation routière en semaine a baissé de 30 % et la fréquentation des transports en commun a augmenté de 50 % en semaine, et doublé le week-end. C'est donc un très bon exemple ; si d'autres collectivités veulent le faire, qu'elles aillent voir et se décident elles-mêmes.

M. Loïc Prud'homme. La richesse de ces discussions montre qu'il était utile de poser ce débat sur le transport sans billetterie. Monsieur Damien Pichereau, si la généalogie garantit la pertinence d'un propos, alors moi aussi je peux me revendiquer d'un grand-père qui a été chauffeur de bus il y a bien longtemps et qui avait également le sens du service public…

S'agissant des prix, monsieur Damien Pichereau, il n'est question de réduire le salaire de personne ; la billettique coûte très cher, le contrôle des billets aussi. Quant à votre exemple de lignes supprimées, j'allais citer la ville de Dunkerque avant que notre collègue Bruno Duvergé ne le fasse, mais c'est plus de lignes, c'est plus d'agents qui orientent les voyageurs ; je l'ai moi-même expérimenté en me rendant à Dunkerque où j'ai été orienté par ces agents d'accueil ; j'y ai senti un autre rapport à la ville et aux déplacements en ville.

En ce qui concerne les entreprises, on sentait un peu de moquerie lorsque M. Hubert Wulfranc a évoqué le fait que les entreprises seraient soumises à un peu plus de contribution. Mais cette affaire n'est pas contre les entreprises. J'ai rencontré le président de la Chambre de commerce et d'industrie de mon département ; tous les employeurs seraient ravis que les salariés arrivent enfin à l'heure et détendus pour prendre leur poste. La circulation routière est devenue telle que les entreprises n'en peuvent plus, réclament des solutions alternatives et seraient prêtes à contribuer ; car les retards, les heures perdues chaque jour dans les transports, leur coûtent bien plus cher qu'une hausse tout à fait proportionnée du versement transport.

M. Benoit Simian. Je voudrais intervenir dans ce débat en tant que rapporteur spécial du budget « Transports ». Nous avons déjà débattu dans l'hémicycle d'une proposition de loi de votre groupe, monsieur Loïc Prud'homme, qui a été massivement rejetée. On voit bien à travers toutes les études qu'il n'est pas vertueux de rendre le transport gratuit.

Je souscris par ailleurs totalement aux propos du rapporteur : il faut respecter la libre administration des collectivités. Je ne crois pas, monsieur Prud'homme, que décider depuis Paris d'une tarification gratuite pour la ville de Bordeaux fasse plaisir au nouveau maire de Bordeaux, M. Nicolas Florian. Je vous invite donc à présenter votre programme aux élections municipales en Gironde, mais ce n'est pas ce soir le débat ici à Paris : je crois que sur ce type de sujet, il faut être profondément girondin…

M. Hubert Wulfranc. Lorsque vous prévoyez que, dès lors que la faiblesse économique d'un bassin de vie le justifie, la faculté est donnée d'examiner une baisse du versement mobilité, vous voulez en décider à Paris, par la loi – sans que l'on sache d'ailleurs quels sont les critères retenus pour définir la faiblesse économique dans un bassin de vie. Et bien évidemment, la baisse du versement transport qui en découlera privera d'autant de recettes l'ordonnancement des transports dans ledit bassin de vie. Où allez-vous trouver les moyens pour conserver le niveau de service auprès des usagers de ce bassin de vie ? Ainsi, ce qui est valable dans un sens ne le serait pas dans l'autre. Il n'y a pas de parallélisme des formes, mais bien un déséquilibre idéologique flagrant !

M. Loïc Prud'homme. C'est clair, et réversible !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je voudrais appeler l'attention sur le fait que le versement transport, qui deviendra demain le versement mobilité, représente 8 milliards d'euros au niveau national. C'est donc beaucoup d'argent ; et je n'ai pas entendu les représentants des employeurs souhaiter payer davantage. Je voudrais que l'on fasse attention – car il s'agit de taxes, pour parler franchement – aux enjeux de compétitivité pour nos entreprises, et nous devons aussi être attentifs à l'acceptabilité de ce versement transport, demain versement mobilité, qui joue un rôle essentiel pour la politique de déplacements en France.

Les entreprises ont déjà l'impression de payer beaucoup et participent à hauteur de 35 % à 40 %, en moyenne au financement de la mobilité ; elles participent également, par ailleurs, aux frais de déplacement de leurs salariés en remboursant les abonnements de transports en commun.

Lorsqu'on les interroge sur leur capacité à mieux accompagner la mobilité de leurs salariés, précisément dans les zones où il n'y a pas de transports en commun, mais où demain il pourrait y avoir des offres de vélo ou de covoiturage, prenons garde à l'acceptabilité de toutes ces sollicitations. Nous devons donc aborder ces sujets de gratuité avec beaucoup de prudence au regard des contextes locaux et des différents acteurs amenés à contribuer.

M. Loïc Prud'homme. Je signale à Mme la ministre que les entreprises contribuent déjà à hauteur de 96 heures de temps perdu par an et par employé…

M. Bertrand Pancher. Il ne faut pas oublier qu'en matière de transports, c'est le contribuable ou l'usager qui paie, et personne d'autre. Il ne faut pas non plus oublier que, de tous les pays d'Europe, c'est en France que l'usager paie le moins pour les transports. Lorsque l'on compare les systèmes de financement de nos politiques de transport, on s'aperçoit que l'usager français paie beaucoup moins qu'ailleurs – même si je sais bien que comparaison n'est pas raison ; du coup, c'est le contribuable qui est massivement appelé à financer les politiques de transport.

Je ne prétends pas que la gratuité est une mauvaise chose, mais je pense qu'il faut la laisser au libre choix des collectivités en fonction des stratégies locales. Mais faire de la gratuité, l'alpha et l'oméga de toute politique de transport ne manquera pas de poser la question des moyens de financer tout cela.

Mme Valérie Lacroute. Puisque le débat est lancé, nous allons nous aussi contribuer à la réflexion…

Je considère effectivement que c'est une fausse bonne idée que de vouloir « faire entrer la notion de gratuité dans le débat ». Je rappelle que le Groupement des autorités responsables de transport (GART) est en train de mener une étude sur l'opportunité de mettre en place la gratuité.

Je rappellerai aussi qu'effectivement le versement transport, qui va devenir le versement mobilité, est un élément essentiel de l'organisation des transports, et je pense que l'objectif est plutôt de développer le transport que d'offrir sa gratuité.

Les employeurs participent à cette offre de transport et il vaut mieux que ce versement mobilité serve à développer des transports, de la mobilité de toute sorte, et pas seulement des transports en commun.

Je crois par ailleurs qu'il faut laisser aux collectivités locales, à travers des tarifs sociaux, le choix de proposer éventuellement cette gratuité. En effet, instituer la gratuité dans un réseau de transport, c'est du coup l'offrir à l'usager qui est en capacité de payer. Or j'ai cru comprendre que vous défendiez plutôt l'usager qui n'a pas les moyens de payer son transport ; et là vous allez permettre à tous les usagers de bénéficier d'un transport gratuit. Il me semble que c'est quelque peu opposé à votre philosophie, et je trouve dommage que l'on pose ce sujet de la gratuité au seul niveau de la collectivité.

Enfin, je veux bien que l'on offre la gratuité en Île-de-France, mais les transports y sont déjà bondés ; je préférerais qu'on privilégie le développement de l'offre de transport plutôt que de rajouter des passagers en offrant la gratuité. Il vaut mieux que le versement mobilité serve prioritairement à développer la mobilité sous toutes ses formes, et pas seulement les transports en commun, et laisser les collectivités le soin de proposer des tarifs sociaux et éventuellement de mettre en place la gratuité.

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

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD75 de M. Hubert Wulfranc et CD1992 de M. Alain Perea.

M. Hubert Wulfranc. En complétant l'alinéa 36, mon amendement CD75 tend à préciser la liste des principaux acteurs qui doivent être associés à l'organisation des mobilités, en mentionnant les associations de représentants d'usagers, les personnels et leurs organisations syndicales, ainsi que les opérateurs en charge d'un service de transport public.

J'ai déjà eu l'occasion de dire combien le MEDEF a été omniprésent au cours de la concertation organisée pour l'élaboration de ce projet de loi ; il se verrait placé au centre du jeu dans la gouvernance que vous proposez. Il s'agit donc d'un amendement de précaution vigilante…

M. Alain Perea. Toute autorité qui travaille dans de bonnes conditions veille à associer largement l'ensemble des acteurs. Chaque fois que la loi pose clairement ce principe de fonctionnement, cela permet d'améliorer les pratiques et la façon dont les acteurs sont associés.

Mon amendement CD1992 va moins loin que le précédent, il propose que les acteurs publics ou privés à l'origine des mobilités soient mieux associés.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, mais cet alinéa prévoit que les autorités organisatrices associent l'ensemble des forces vives du territoire à leur politique. Il est décliné à l'article 4, qui prévoit notamment la création d'un comité des partenaires qui a vocation à associer les usagers et les employeurs. Une fois de plus, il faut faire confiance aux collectivités, qui sauront associer l'ensemble des parties prenantes concernées. Je vous propose de retirer ces amendements.

M. le rapporteur. Même avis.

L'amendement CD1992 est ***retiré****.*

La commission ***rejette*** *l'amendement CD75.*

Elle examine ensuite l'amendement CD1563 de M. Vincent Thiébaut.

M. Vincent Thiébaut. Dans un souci de préservation de l'environnement et de la santé publique, cet amendement propose d'ajouter des objectifs à l'action des autorités organisatrices de la mobilité. Les AOM devront favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives, et contribuer au respect des objectifs de lutte contre la pollution de l'air, contre le changement climatique et contre l'étalement urbain.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien la préoccupation exprimée, mais je pense que cet amendement est largement satisfait. Différents amendements traduisent cette même préoccupation, et je vous propose de retirer le vôtre au bénéfice d'un amendement précisément consacré à la lutte contre l'étalement urbain, qui me semble un enjeu extrêmement important.

M. le rapporteur. Même avis : un amendement placé un peu plus loin répond aux préoccupations exprimées ici, notamment sur l'étalement urbain.

M. Vincent Thiébaut. Je retire donc mon amendement, non sans surprise : la rédaction que je propose mentionne bien la lutte contre l'étalement urbain…

L'amendement est ***retiré.***

Puis la commission ***adopte*** *l'amendement rédactionnel CD2996 du rapporteur.*

Elle en vient aux amendements identiques CD2489 de Mme Fabienne Colboc et CD2582 de Mme Aude Luquet.

Mme Fabienne Colboc. Mon amendement CD2489 a pour objectif de préciser que chacune des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) contribue

aux objectifs de protection de l'environnement sonore, au même titre que la lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air.

Mme Aude Luquet. Mon amendement CD2582 répond au même objectif : la pollution sonore doit être prise en compte au même titre que la pollution de l'air par les autorités organisatrices de la mobilité et la région.

J'ai donné quelques chiffres à l'occasion de la présentation de l'amendement CD2579 ; je voudrais en rappeler d'autres, fournis par l'Agence européenne pour l'environnement : 125 millions d'Européens subissent des niveaux sonores supérieurs à 55 décibels, de jour comme de nuit, seuil au-dessus duquel le bruit est considéré nocif pour la santé. En Île-de-France, plus de 100 000 années de vie en bonne santé seraient ainsi perdues chaque année à cause des nuisances sonores.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est effectivement un enjeu très important, mais nous avons déjà adopté, au début de l'examen du texte, un amendement sur la lutte contre la pollution sonore. Je ne suis pas sûr qu'en le mentionnant à chaque paragraphe, l'objectif soit renforcé… Je partage complètement votre préoccupation, mais elle me semble satisfaite par l'amendement adopté tout à l'heure. Je propose donc le retrait.

M. le rapporteur. J'avais cosigné l'amendement CD2582, mais c'était avant que nous ne décidions, au début de cette réunion, de placer la pollution sonore au tout début de ce texte. Pour ma part, j'estime que ces amendements sont satisfaits ; je demande également leur retrait.

Mme Aude Luquet. Je retire donc l'amendement CD2582, ainsi que deux amendements situés un peu plus loin, CD2815 et CD2816.

Les amendements sont ***retirés.***

La commission examine l'amendement CD1113 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement vise à ajouter les actions de lutte contre l'étalement urbain aux compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Plus il y a de l'étalement urbain, plus il y a de mobilités contraintes. Les deux politiques sont intimement liées. De plus, mon amendement permettra de lutter plus efficacement contre l'artificialisation des sols, dû pour 42 %, en France, à l'étalement urbain.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est important d'ajouter cet objectif car les options retenues au cours des dernières décennies, notamment la construction de lotissements et de centres commerciaux qui affaiblissent les commerces de centre-ville, se traduisent ensuite par des besoins de mobilité qui pèsent sur le pouvoir d'achat de nos concitoyens et entraînent des émissions de gaz à effet de serre et de polluants très préjudiciables. Cet enjeu de

lutte contre l'étalement urbain mérite en effet de figurer parmi les objectifs des autorités organisatrices.

M. le rapporteur. Avis totalement favorable à cet amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Nous partageons tous l'objectif de lutter contre l'étalement urbain et de densifier les villes et les villages. Chacun d'entre nous, dans ses fonctions, essaie de le mettre concrètement en œuvre. Mais il faut faire attention, nous sommes en train de parler de mobilité, il s'agit vraiment d'une conséquence au deuxième degré, ce n'est pas une compétence directe des AOM. Il ne faut pas mélanger les choses et laisser croire que les AOM vont être compétentes pour lutter contre l'étalement urbain. C'est peut-être l'un des buts recherchés, et assurer une meilleure mobilité permettra de densifier, et donc réduire l'étalement urbain. Mais c'est une conséquence, non une compétence.

Aujourd'hui, les collectivités communales et intercommunales ont déjà des compétences : les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) sont décidés par les communautés de communes et les différents EPCI ; les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) s'y ajoutent, ainsi que les schémas de cohérence territoriale (SCoT). Nous allons perdre tout le monde !

Sur le fond, nous sommes tous d'accord, mais il ne faut surtout pas que les AOM s'imaginent avoir une compétence, et encore moins que les collectivités s'imaginent que les AOM l'ont, car plus personne ne fera rien.

Mme Valérie Lacroute. Effectivement, il ne faut pas se tromper. Nous partageons tous le même objectif, mais les collectivités luttent contre l'étalement urbain avec les outils d'urbanisme que sont les PLU, les PLUi ou le SCoT. Ce ne sont pas les autorités organisatrices de mobilité qui vont le faire : cela doit rester la mission des collectivités, avec leurs outils d'urbanisme. Elles y sont d'ailleurs obligées, puisque le SCoT prévoit de reconstruire la ville sur la ville, avec une densification autour des gares.

Ce sont les outils d'urbanisme qui permettent de lutter contre l'étalement urbain, pas les AOM, car je ne vois pas comment elles pourront formaliser cela dans leur politique de transport. À moins que vous n'ayez un autre objectif en tête, les outils d'urbanisme suffisent pour lutter contre l'étalement urbain.

M. Damien Pichereau. Revenons au texte : il n'est pas question d'attribuer une compétence aux AOM, mais de prévoir que l'AOM contribue aux objectifs de lutte contre la pollution de l'air et contre l'étalement urbain. Elle a un rôle à jouer, je ne pense pas qu'il soit gênant de le mentionner. Ce n'est pas sa compétence première ; nous indiquons seulement qu'elle contribue à la lutte contre l'étalement urbain ainsi qu'à la lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air.

Mme Valérie Lacroute. C'est dangereux.

M. Matthieu Orphelin. Il s'agit d'un simple ajout pour affirmer le lien entre les deux politiques. Rappelons les chiffres de l'étalement urbain et de l'artificialisation des sols en France : 300 hectares sont artificialisés chaque jour, et la cause principale en est l'étalement urbain. On ne peut donc pas dire que les outils actuels soient suffisants pour contrer l'étalement urbain.

M. Jean-Marie Sermier. Soit vous ne cherchez pas à nous comprendre, soit nous avons mal expliqué notre position. Vous nous dites que parmi les objectifs des AOM, il y aura la prise en compte de l'étalement urbain. Or c'est une compétence clairement donnée aux collectivités communales et intercommunales.

Monsieur Matthieu Orphelin, vous nous dites que les outils ne sont pas très efficaces, preuve en est que le phénomène de l'étalement urbain se poursuit. Oui, l'étalement urbain existe encore, mais moins qu'il y a dix ans. C'est incontestable. Et les outils commencent seulement à produire leurs effets, car les PLUi sont en train de se mettre en place. Toutes les communautés intercommunales de France travaillent sur leurs PLUi. Les SCoT également ne sont pas en place depuis tant d'années.

Une logique est à l'œuvre, et au sein de cette commission du développement durable, nous sommes parfaitement légitimes pour travailler au renforcement des outils existants et la vérification des résultats des instruments mis en place. Mais ne donnons pas aux AOM un quelconque rôle de direction en la matière ; sinon, franchement, les élus locaux ne vont plus rien y comprendre et nous allons les décourager en leur disant que ce n'est pas leur PLUi qui réglera ce problème, mais je ne sais quel organisme.

Concrètement, quelle action pourra mener l'AOM pour éviter l'étalement urbain ? Elle peut prévoir des transports, mais ce ne sera qu'une conséquence très lointaine de l'étalement urbain. Nous sommes en train de faire fausse route.

Ne dites pas que nous ne partageons pas les objectifs ; le groupe Les Républicains est unanime pour les soutenir, mais c'est une mauvaise façon de les mettre en place.

M. Hubert Wulfranc. Il me semble en effet qu'il y a là un problème. Bien évidemment, la lutte contre l'étalement urbain est une politique prioritaire, mais j'entends la confusion entre cause et conséquence.

Pour ma part, j'essaie de tirer les conclusions d'une telle situation. Par exemple, chez moi, un contournement, auquel je me suis opposé, va se faire, qui nécessairement élargira le périmètre de périurbanisation autour de Rouen. La métropole, favorable à cet ouvrage, pourrait se voir préconiser d'éviter l'étalement urbain et, en conséquence, ne pas prévoir de lignes pour desservir des zones d'urbanisation certes décidées par les communes, mais aussi dans un PLUi qui est de sa compétence. Il y a là un risque de malentendu qu'il convient de lever, même si je comprends la nécessité de cette politique publique prioritaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il ne s'agit pas du tout de mettre en concurrence les différentes collectivités dans la lutte contre l'étalement urbain, mais au contraire de rappeler que leurs actions doivent être cohérentes et concourir à cet objectif. Si l'on prend l'exemple des zones déjà urbanisées, telle que la petite couronne en Île-de-France, c'est bien par la réalisation de réseaux de transports de qualité, par exemple le réseau du Grand Paris Express, que l'on va permettre de réurbaniser cette zone et lutter contre l'étalement urbain.

Je suis convaincue que la politique de mobilité, notamment pour la reconstruction de la ville sur la ville, peut jouer un rôle très important dans la lutte contre l'étalement urbain.

Il s'agit ici simplement d'affirmer que chacun, dans son rôle, en particulier les AOM, doit soutenir l'action des collectivités compétentes en matière d'urbanisme et favoriser la reconstruction de la ville sur la ville.

Mme Valérie Lacroute. On ajoute tout de même une compétence aux AOM : les actions de lutte contre l'étalement urbain.

M. Damien Pichereau. Non, ce n'est pas dans le bloc de compétences !

Mme Valérie Lacroute. Vous risquez de voir les services de l'État, notamment la direction départementale des territoires qui élabore les SCoT et les PLUi avec les collectivités, poser des questions sur cet ajout. Cela vaudrait la peine d'en débattre d'ici à la séance publique.

Mme la présidente Barbara Pompili. Pour la clarté de nos débats, je vais vous lire le texte de l'alinéa 37 si l'amendement que nous débattons venait à être adopté : l'autorité organisatrice de la mobilité « contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air et contre l'étalement urbain. »

Tout le monde est maintenant au clair sur les modifications apportées par cet amendement.

M. Damien Pichereau. Ce n'est pas contraignant, c'est très bien !

M. Jean-Marie Sermier. J'ai une question très simple, madame la ministre. Concrètement, quand cette autorité décidera, dans une collectivité rurale, de mettre en place une ligne de transport entre une ville centre et un village, on pourrait considérer qu'elle contribue ainsi à l'étalement urbain. Tôt ou tard, quelqu'un attaquera l'AOM au motif qu'elle aura décidé d'une ligne de bus pour desservir des hameaux, et ainsi contribuer à l'étalement urbain. Que répondez-vous à cela ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense qu'en mettant en place une ligne de bus, et en faisant comme nos voisins, qui installent

les lotissements autour des pôles d'échange multimodaux plutôt que loin de toute connexion avec les transports en commun, nous contribuerons à un aménagement plus harmonieux et nous lutterons contre l'étalement urbain.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD74 de M. Hubert Wulfranc et CD1114 de M. Matthieu Orphelin.

M. Hubert Wulfranc. Mon amendement CD74 devrait recueillir l'assentiment de tout un chacun, puisque nous proposons, dans un souci de préservation de l'environnement et de la santé publique, de confier aux AOM la mission de favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives.

Nous nous situons pleinement et sans ambiguïté dans le champ des politiques publiques qui doivent être assurées par des assemblées élues, et d'une brûlante actualité puisque des lignes auto-train viennent d'être supprimées par la SNCF.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je partage votre désarroi à ce sujet, monsieur Hubert Wulfranc !

M. Matthieu Orphelin. L'amendement CD1114 va dans le même sens : il s'agit de favoriser les actions de report modal.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements sont satisfaits, puisque toutes les compétences données aux AOM tendent à développer des solutions alternatives à la voiture individuelle. Cette précision me semble un peu superflue, je propose le retrait de ces amendements.

M. le rapporteur. Même avis.

M. Matthieu Orphelin. Je retire mon amendement à ce stade.

M. Hubert Wulfranc. Je maintiens le mien, à ce stade ! *(Sourires.)*

*L'amendement CD1114 est **retiré**.*

*La commission **rejette** l'amendement CD74.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD269 du rapporteur.*

Elle examine ensuite les amendements identiques CD1391 de M. Bertrand Pancher, CD2168 de Mme Valérie Lacroute, CD2377 de M. Stéphane Demilly et CD2734 de Mme Monica Michel.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1391 nous a été inspiré lors d'une rencontre avec le groupement des autorités responsables de transport

(GART). Selon ce dernier, définir la compétence d'organisation de la mobilité régionale en précisant qu'il s'agit d'organiser des services « d'intérêt régional » permet d'éviter la confusion avec le rôle que joue la région lorsqu'elle intervient en tant qu'AOM par substitution d'une AOM locale.

Mais la notion d'intérêt régional elle-même n'est pas définie, ce qui risque d'entraîner des difficultés d'interprétation juridique. Cet amendement définit donc l'intérêt régional, par opposition à l'intérêt local.

Mme Valérie Lacroute. Mon amendement CD2168 vise simplement à préciser ce que recouvre un service d'intérêt régional, pour éviter confusion avec les services des AOM locales. C'est pratiquement un amendement rédactionnel.

M. Stéphane Demilly. Le terme de services « d'intérêt régional » est sujet à interprétation, comme celui de contribution. Cette absence de définition risque d'engendrer des difficultés d'interprétation juridique et de porter à confusion, notamment lorsque la région n'agit pas en tant qu'AOM régionale mais en tant qu'AOM « par substitution » d'une AOM locale.

Afin que la nouvelle organisation proposée soit claire et lisible, mon amendement CD2377 propose de mieux définir ces services.

Mme Monica Michel. Dans un souci de continuité du service public, il est souhaitable de lier les missions d'organisation des transports publics réguliers et d'organisation des transports scolaires dans le libellé des compétences des autorités organisatrices de la mobilité.

Mon amendement CD2734 prévoit que les communautés de communes ne peuvent organiser le transport scolaire en tant qu'autorités organisatrices de premier rang dans leur ressort territorial qu'à la condition d'organiser de manière effective un service régulier de transport. Cela est déjà le cas dans toutes les autorités organisatrices de la mobilité existantes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je m'étonne que le GART souhaite relancer le débat, puisque dans le consensus qui s'était établi entre les différentes associations de collectivités, nous avions convenu qu'il n'était pas utile de donner ces précisions mais qu'il était souhaitable de laisser à la région le soin de définir l'intérêt régional.

Je vous propose de retirer ces amendements au bénéfice d'une discussion que nous mènerons, d'ici à la séance, avec le GART et les autres associations d'élus.

M. le rapporteur. Même avis. Je veux bien que l'on définisse la notion d'intérêt régional à Paris, mais il est différent d'une région à l'autre. Comment le définir à Paris pour qu'il soit univoque partout sur le territoire ? Laissez aux régions la possibilité de définir elles-mêmes ce qu'est l'intérêt régional.

Mme Valérie Lacroute. L'objet de ces amendements est simplement de prévoir que l'intérêt régional se situe hors de l'intérêt local. Je ne sais pas comment l'exprimer clairement. Je reconnais que les régions peuvent avoir des services d'intérêt régionaux différents, mais ce n'est pas l'objet de l'amendement.

Les services définis au niveau régional et au niveau local sont les transports scolaires, les transports publics, le transport à la demande. Mais le transport à la demande au niveau local n'est pas le transport à la demande au niveau régional. Notre amendement établit simplement une distinction. Nous pouvons le retirer pour en discuter, quitte à le présenter à nouveau en séance publique.

Les amendements sont ***retirés.***

La commission ***adopte*** *l'amendement rédactionnel CD270 du rapporteur.*

Elle en vient à l'amendement CD3117 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à supprimer l'intégration du plan régional de mobilité dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

L'adjonction n'est pas utile puisque le SRADDET intègre déjà la problématique des transports et des mobilités. Ce schéma met en effet en œuvre les objectifs de planification régionale des infrastructures de transport ainsi que l'articulation entre les différents modes de déplacement. Il détermine également les règles permettant de favoriser la cohérence des services de transport public avec lesquels les plans de déplacements urbains, qui deviendront plans de mobilité, doivent être compatibles.

Par ailleurs, à supposer que l'on considère qu'il s'agit d'un autre champ ouvert au SRADDET et à la région, il convient de laisser les régions, en application du principe de libre administration des collectivités territoriales, gérer leurs plans et schémas comme elles le souhaitent, sans qu'il soit nécessaire de l'inscrire dans la loi.

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

L'amendement est ***adopté****.*

En conséquence, l'amendement CD1490 de M. David Lorion ***tombe****.*

La commission examine l'amendement CD1343 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement permet à la région de déléguer, non seulement l'organisation d'un ou plusieurs services de mobilité, mais aussi une des attributions inhérentes à la fonction d'autorité organisatrice de la mobilité, telle que le conseil en mobilité, les missions d'accueil physique du public, de

promotion ou d'information sur les solutions de mobilité existant sur le territoire, etc.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement donne plus de souplesse aux régions pour déléguer les missions qu'elles jugeront souhaitables. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD2735 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel. Il est proposé d'insérer, après l'alinéa 48, une disposition nécessaire pour sécuriser les délégations allant au-delà des limites administratives d'un EPCI.

Cette obligation garantit également aux régions de ne pas déstabiliser l'organisation des réseaux de transports scolaires dans les territoires. La cartographie des autorités organisatrices du transport scolaire de premier rang et de deuxième rang – par délégation de la région – bénéficiera d'une meilleure lisibilité à l'échelle des futurs bassins de mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est satisfait par le droit en vigueur, puisque la délégation de compétence d'une collectivité vers l'autre intervient par voie conventionnelle, et donc à l'initiative de l'une ou l'autre, pour répondre à un besoin et sur un champ qui, par nature, est hors compétence.

M. le rapporteur. Même avis.

*L'amendement est **retiré.***

La commission examine l'amendement CD1479 de Mme Stéphanie Do.

Mme Stéphanie Do. Cet amendement permet d'inclure l'ensemble des modes de déplacement qualifiés comme « les moins polluants », à l'instar des véhicules à assistance électrique, dans le champ des dispositions de la présente section.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette notion de « mobilités les moins polluantes » ne renvoie pas à une définition précise. Cet amendement n'est pas cohérent avec l'article qui définit les mobilités actives : on pourrait comprendre qu'*a contrario*, les autres mobilités, notamment les mobilités partagées, seraient plus polluantes. Je suggère le retrait de cet amendement, à défaut, avis défavorable.

M. le rapporteur. Même avis.

*L'amendement est **retiré.***

*La commission **adopte** ensuite successivement l'amendement rédactionnel CD274, l'amendement de correction CD271 et les deux amendements rédactionnels CD272 et CD273, présentés par le rapporteur.*

Elle en vient à l'amendement CD691 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement a pour objet d'inciter le secteur privé à développer de nouvelles offres de mobilité active en cas d'insuffisance de l'offre publique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'un des principaux objectifs de la LOM est de donner aux mobilités actives – la marche et le vélo – la place qui leur revient dans les transports du quotidien. C'est pourquoi le projet de loi donne aux autorités organisatrices la compétence pour intervenir sur ces mobilités actives.

Conditionner l'action de ces autorités organisatrices à la carence de l'offre privée revient de fait à les priver d'un levier d'action important, ce qui ne me semble pas justifié dans la mesure où la loi prévoit qu'elles organisent ou contribuent au développement de ces mobilités. Je vous propose le retrait de cet amendement, dont l'effet pourrait se révéler contre-productif.

M. le rapporteur. Même avis.

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

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD357 et l'amendement de clarification CD1333, présentés par le rapporteur, ce qui a pour effet de faire **tomber** l'amendement CD3009.*

*La commission **adopte** ensuite les amendements rédactionnels CD275 et CD276 du rapporteur.*

Elle en vient à l'amendement CD29 de M. Jean-Yves Bony.

M. Jean-Yves Bony. Je propose de supprimer les alinéas 77 à 81 de l'article premier. La réglementation actuelle est suffisante : elle prévoit que les services réguliers sont soumis à une convention avec l'autorité organisatrice, laquelle peut prévoir des prescriptions environnementales.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il me semble nécessaire de maintenir ces dispositions, puisque ce nouveau cadre offrirait davantage de souplesse aux autorités organisatrices en leur donnant le choix entre une publicité avec mise en concurrence et une publicité sans mise en concurrence. Les autorités organisatrices qui souhaitent appliquer la réglementation actuelle – publicité avec mise en concurrence – pourront toujours le faire. Il est important de maintenir ces différentes possibilités, je suggère le retrait de cet amendement ; à défaut, avis défavorable.

M. le rapporteur. De plus, cet amendement supprimerait tout le dispositif d'encadrement des services de bus touristiques inséré par le Sénat. Vous pouvez le trouver perfectible, nous allons essayer de l'amender, mais il constitue une base de travail qu'il faut prendre en compte. Vous noterez que, pour une fois, nous prenons la défense du Sénat !

Mme la présidente Barbara Pompili. Nos collègues sénateurs vous en seront reconnaissants !

L'amendement est ***retiré.***

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2313 de M. Jean-Marie Sermier et CD2386 de M. Damien Pichereau, lequel fait l'objet des sous-amendements CD3114 rectifié et CD3115 du rapporteur, et CD3182 de M. Jean-Baptiste Djebbari.

Mme Valérie Lacroute. Notre amendement CD2313 vise à réécrire les alinéas 78 à 81 sur l'organisation des transports touristiques, pour aboutir à une rédaction correspondant mieux à la réalité, notamment en Île-de-France.

M. Damien Pichereau. L'amendement CD2386 clarifie la liberté laissée aux autorités organisatrices de choisir le recours à une procédure de publicité, avec mise en concurrence ou non, pour l'organisation d'un service de transport essentiellement touristique.

Si l'autorité ne choisit pas de recourir à une procédure de publicité avec mise en concurrence, les opérateurs de services touristiques ne bénéficient pas de droits exclusifs et sont soumis à des prescriptions générales d'exécution qui prévoiront en particulier des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions.

M. le rapporteur. Mon sous-amendement CD3114 rectifié poursuit un objectif de clarification. L'amendement CD2386 distingue deux cas de figure : une procédure de publicité avec mise en concurrence et une procédure de publicité sans mise en concurrence. Dans le premier cas, la mise en concurrence doit aboutir à la conclusion d'un contrat par l'autorité organisatrice et un prestataire. Dans ce contrat seront incluses des mesures favorisant l'utilisation, par le prestataire, de véhicules à faibles émissions. En revanche, dans le second cas, c'est par des prescriptions générales d'exécution définies préalablement à l'attribution du service que ces mesures seront fixées.

Le sous-amendement CE3115 permet d'améliorer l'organisation des services de bus touristiques en prévoyant que l'avis conforme des gestionnaires de voirie concernés ne porte que sur l'emplacement des points d'arrêt et des zones de régulation des bus touristiques, et qu'il est requis à la fois dans la procédure de publicité sans mise en concurrence et dans la procédure de publicité avec mise en concurrence.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Mon sous-amendement CD3182 répond à un souci de précision environnementale : il impose que les bus et les cars acquis ou utilisés pour l'exploitation soient à faibles émissions. Il prévoit par ailleurs un verdissement progressif du parc de véhicules de l'exploitant.

Je retire l'amendement suivant, CD2142, qui poursuit le même objet.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements tendent à faciliter le choix entre les procédures et précise la façon dont les objectifs de verdissement des flottes s'articulent avec les différentes procédures. Ils précisent également sur quels éléments doit porter l'avis conforme du gestionnaire de voirie.

Ces amendements sont assez voisins. Je propose le retrait de l'amendement CD2313 au profit de l'amendement CD2386 auquel je donne un avis favorable, sous réserve de l'adoption des sous-amendements CD3114 rectifié et CD3115. Le sous-amendement CD3182 va dans le même sens, mais le rythme de verdissement qu'il prévoit me paraît un peu ambitieux : la pente est un peu forte. Nous reparlerons de ces objectifs de verdissement des flottes au titre III.

M. le rapporteur. Avis défavorable à l'amendement CD2313 et au sous-amendement CD3182, pour les mêmes raisons que la ministre.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Je retire mon sous-amendement afin de le retravailler en vue de la séance.

*Le sous-amendement CD3182 est **retiré**.*

Mme Valérie Lacroute. Je retire également mon amendement CD2313. C'est habile de votre part de proposer un amendement légèrement différent du mien pour ne pas adopter ma proposition… Je suis bonne joueuse, j'ai l'habitude, c'est mon deuxième mandat, je connais donc les petites subtilités !

*L'amendement CD2313 est **retiré**.*

*La commission **adopte** successivement le sous-amendement CD3114 rectifié et le sous-amendement CD3115.*

*Puis elle **adopte** l'amendement 2386, **sous-amendé**.*

*En conséquence, les amendements CD358 et CD277 **tombent.***

2. Réunion du jeudi 16 mai à 9 heures 30

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, nous poursuivons l'examen des articles du projet de loi d'orientation des mobilités. Mme la secrétaire d'État Emmanuelle Wagon sera présente avec nous en ce début de matinée, puis elle sera remplacée par Mme la ministre Élisabeth Borne. Si nous achevons l'examen de l'article 1er *bis* et des amendements qui s'y rapportent avant

son retour parmi nous, la discussion des articles 2 et 2 *bis* sera réservée, Mme la ministre tenant à être présente lors de cette discussion.

Pour l'heure, nous poursuivons l'examen de l'article 1er.

Article 1er (L.1111-1, L. 1111-2, L. 1111-3, L. 1111-4, L. 1112-4-1, L. 1211-4, L. 1221-4-1 [nouveau], L. 1231-1, L. 1231-1-1 [nouveau], L. 1231-3 [nouveau], L. 1231-4 [nouveau], L. 1231-8, L. 1231-14, L. 1231-15, L. 1231-16, L. 1241-1, L. 1241-3, L. 1241-5, L. 1241-9, L. 2100-1, L. 2111-24, L. 2121-3-1 [nouveau], L. 2141-19, L. 3111-5, L. 3111-7, L. 3111-8 et L. 3111-15 du code des transports, article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales, article L. 3261-3 du code du travail et article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République) : *Droit à la mobilité, répartition des compétences d'organisation de la mobilité entre les échelons de collectivités territoriales et attributions liées à cette compétence* **(suite)**

La commission est saisie de l'amendement CD1337 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le Sénat a introduit une disposition visant à inciter l'État à adapter les infrastructures de transport aux caractéristiques topographiques et aux besoins socio-économiques des territoires, afin d'encourager la construction d'infrastructures moins lourdes dans ceux d'entre eux qui en sont le plus dépourvus. Or, cette disposition n'est pas utile puisqu'aucune norme en vigueur n'impose à l'État de critères indifférenciés sur les infrastructures dont il est maître d'ouvrage, critères qui pourraient conduire à surdimensionner des infrastructures par rapport aux besoins. Le présent amendement a donc pour objet de supprimer les alinéas 82 et 83.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

En conséquence, les amendements identiques CD1064 de la commission des lois et CD2698 de M. Arnaud Viala ***tombent.***

La commission examine ensuite l'amendement CD2737 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Le conseil d'administration de l'établissement public Île-de-France Mobilités est actuellement composé de représentants de la région, de la Ville de Paris et des sept départements d'Île-de-France ; y siègent également, sans contribution financière, la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France et un représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale. En revanche, la métropole du Grand Paris, créée en 2016, n'y dispose encore d'aucun siège. Le présent amendement a donc pour objet d'actualiser la composition du conseil

d'administration d'Île-de-France Mobilités en y intégrant un siège pour la métropole du Grand Paris.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement tend à assurer la représentation de la métropole du Grand Paris au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, actuellement composé de vingt-neuf membres, dont quinze pour la région, cinq pour la Ville de Paris, sept pour les sept autres départements franciliens, un pour la chambre régionale de commerce et d'industrie et un autre pour les présidents d'EPCI. Les textes disposent en effet que la région Île-de-France doit détenir la majorité des sièges. Le Sénat ayant ajouté un siège pour la représentation des usagers, le nombre des membres du conseil d'administration devrait être porté à au moins trente et un, pour assurer une majorité à la région.

Cette dernière ainsi que les départements sont représentés au conseil d'administration car il s'agit des collectivités constitutives de cet établissement public, au financement duquel elles participent. Tel n'est pas le cas de la métropole du Grand Paris. En outre, l'ajout d'un représentant de cette métropole induirait une évolution du poids relatif de chaque membre dans la gouvernance d'Île-de-France Mobilités. Or, une telle évolution doit faire l'objet d'une concertation avec les acteurs. Pour ces raisons, j'émets un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. J'ajoute que vous n'êtes pas sans savoir, madame Monica Michel, que le cas de la métropole du Grand Paris n'est pas définitivement réglé : elle peut encore évoluer.

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

*Elle **adopte** ensuite successivement les amendements de coordination CD804 et CD805, tous deux du rapporteur.*

Puis elle examine l'amendement CD1743 de Mme Florence Lasserre-David.

Mme Florence Lasserre-David. L'article L. 3111-5 du code des transports précise les conditions du transfert de charges entre la région et une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) locale en cas de création de ladite AOM ou d'extension de son ressort territorial. Ainsi, depuis la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe, le produit supplémentaire du versement mobilité (VM) perçu sur le nouveau territoire doit être pris en compte dans la négociation. Or, les AOM locales éprouvent des difficultés à obtenir des organismes de recouvrement une information fiable sur la prévision de VM. L'expérience locale montre, en outre, que la prise en compte de cet élément complexifie le dialogue entre les collectivités et retarde la signature des transferts. Il est donc proposé de revenir à la rédaction antérieure à la loi NOTRe et de supprimer la référence au versement mobilité dans les dispositions de l'article L. 3111-5 du code des transports.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement vise à supprimer le dégrèvement du montant de l'évolution de l'assiette du versement transport dans le calcul de la compensation financière de la région vers l'autorité organisatrice de mobilité, en cas de transfert de service désormais intégralement situé dans le nouveau ressort territorial. Cette suppression, proposée pour des raisons uniquement opérationnelles, augmenterait considérablement la charge des régions en cas d'extension du ressort territorial.

Quant à la prévisibilité du versement transport, elle peut faire l'objet d'un correctif après transfert. Par ailleurs, une réflexion est en cours avec le Groupement des autorités responsables de transports (GART) et l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) pour améliorer l'information des autorités organisatrices de la mobilité.

Je suis donc défavorable à l'amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission est saisie des amendements identiques CD2421 de M. Benoît Simian et CD2520 de M. Pierre Morel-À-L'Huissier.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD2421 est défendu.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD2520 l'est également.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ces amendements visent à modifier le dispositif de compensation financière lié aux transferts par la région en permettant de minorer la compensation du versement transport potentiel comme si l'autorité organisatrice de mobilité prélevait désormais un versement transport au taux plafond. La minoration applicable pour les services non urbains a été prévue dans la loi NOTRe pour prendre en compte l'augmentation mécanique des ressources fiscales en cas d'extension du ressort territorial de l'autorité organisatrice de mobilité. Ce surcroît de VT s'entend à taux constant, puisque l'article correspondant du code des transports vise la seule évolution du périmètre de versement.

Or, il me semble que cet amendement amènerait à revoir substantiellement cette disposition en prenant en compte, par défaut, le versement transport potentiellement perçu à un taux maximum. Cela reviendrait à réduire d'autant la compensation financière de la région par rapport aux charges transférées et obligerait donc quasiment l'intercommunalité à lever un VT à taux plafond pour compenser cette sous-évaluation. Cela heurterait les principes de libre administration et de neutralité financière des transferts, sans compter

l'augmentation de la pression fiscale sur les territoires. Mon avis est donc défavorable.

M. Bruno Millienne. Même avis.

*La commission **rejette** ces amendements.*

Elle examine ensuite les amendements identiques CD1338 du rapporteur et CD2671 de Mme Aude Luquet.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement tend à compléter l'alinéa 93 de l'article 1er par la phrase suivante : « Dès lors qu'un service public régulier de transport routier de personnes est dédié principalement au transport d'élèves, il répond à la définition du transport scolaire et est soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants. »

Il s'agit en effet de supprimer toute ambiguïté sur la question essentielle de la sécurité des enfants, en précisant que les exigences relatives au transport en commun d'enfants s'appliquent aux services à vocation principalement scolaire, même s'ils ne transportent pas exclusivement des élèves.

Mme Aude Luquet. L'amendement CD2671 a également pour objet de préciser que les exigences de sécurité relatives au transport en commun d'enfants s'appliquent aussi aux services à vocation principalement scolaire, même si ceux-ci ne transportent pas exclusivement des élèves.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ces amendements tendent à préciser que les services transportant principalement des élèves relèvent du transport scolaire et sont, à ce titre, soumis aux règles applicables au transport en commun d'enfants. Ils complètent ainsi fort utilement la disposition introduite au Sénat, qui rappelle que le choix du type de service, scolaire ou régulier, doit être apprécié au regard des enjeux de qualité et de sécurité du transport des élèves. Avis très favorable, donc.

Mme Frédérique Tuffnell. Je tiens à remercier M. le rapporteur pour cet amendement qui résout le casse-tête auquel sont confrontés de nombreux présidents de communautés d'agglomération – qui doivent régler la question des différents services de transport : urbain, non urbain, scolaire… – en précisant les exigences de sécurité auxquelles sont soumis les services de transport concernés. J'y suis particulièrement sensible en tant qu'élue de Rochefort Océan. L'adoption de ces amendements serait donc une très bonne chose.

*La commission **adopte** ces amendements.*

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CD1480 de Mme Stéphanie Do et CD1812 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Jennifer De Temmerman. L'amendement CD1480 vise à préciser que l'ouverture des services de transport scolaire aux autres usagers ne peut se faire au préjudice des élèves. En effet, je sais, pour avoir été gestionnaire d'un collège, que lorsque ces services sont ouverts à d'autres usagers, il arrive que des élèves restent sur le carreau. Il importe donc de préciser que les enfants sont prioritaires.

Mme Laurianne Rossi. Le Sénat a précisé que les autorités organisatrices en charge des services de transport scolaire devaient « *favoriser* » l'ouverture de ces services à d'autres usagers. Or, cette ouverture répond à un véritable besoin, notamment en milieu rural, en ce qu'elle offre une solution de mobilité complémentaire. C'est pourquoi je vous propose, par l'amendement CD1812, d'aller un peu plus loin que le Sénat, en imposant l'ouverture de ces services aux autres usagers, sauf si elle est de nature à porter atteinte à la qualité et à la sécurité du transport des élèves. Je vous propose, en outre, d'étendre cette obligation aux autorités organisatrices situées dans la région Île-de-France, qui ont été exclues du dispositif adopté par le Sénat.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous informe que si l'un de ces deux amendements est adopté, il fera tomber l'amendement CD2087 de M. Anthony Cellier.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Je demanderai à Mme Jennifer De Temmerman de bien vouloir retirer l'amendement CD1480, dans la mesure où il est *de facto* satisfait par l'adoption des amendements précédents. En effet, il tend à préciser que l'incitation doit se faire sans préjudice pour les élèves en matière de sécurité et de qualité du service. Si je partage, bien entendu, cette préoccupation, j'estime néanmoins que la notion de préjudice est trop imprécise et qu'elle serait source d'interprétations restrictives. Il me semble plus pertinent de rappeler que ces transports demeurent soumis aux dispositions applicables au transport d'enfants, qui imposent que les usagers doivent voyager assis. Or, cette précision a déjà été apportée.

Quant à l'amendement CD1812, j'y suis défavorable. Là encore, je partage la préoccupation de Mme Laurianne Rossi. Toutefois, l'ouverture de ces services à d'autres usagers, si elle peut être encouragée, ne doit pas, me semble-t-il, devenir obligatoire car une telle obligation conduirait à dénaturer la vocation scolaire des services. Par ailleurs, je suis, bien sûr, favorable à la suggestion de retenir les mêmes points de vigilance pour le transport scolaire en Île-de-France, qui fait en effet l'objet d'articles distincts du code des transports ; mais cette question pourra être traitée en séance publique.

En tout état de cause, en rendant obligatoire, sauf exception, l'ouverture des transports scolaires, cet amendement porterait atteinte au libre choix des autorités organisatrices, voire insécuriserait leur décision. Le caractère automatique de l'ouverture pourrait ainsi aller à l'encontre de l'objectif poursuivi.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis que Mme la secrétaire d'État.

*L'amendement CD1480 est **retiré**.*

*La commission **rejette** l'amendement CD1812.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2087 de M. Anthony Cellier.

M. Anthony Cellier. Les mobilités du quotidien sont au cœur du projet de loi. L'article 1er prévoit ainsi que « *l'autorité organisatrice des services de transports scolaires favorise l'ouverture de ces services à d'autres usagers* ». Cette ouverture permettrait en effet à certaines personnes de se déplacer plus facilement, notamment en milieu rural, où les transports en commun sont rares. Cependant, il apparaît indispensable de l'encadrer afin de garantir la sécurité des enfants qui utilisent ces transports quotidiennement. C'est pourquoi nous proposons, par cet amendement, que cette ouverture bénéficie en particulier aux personnes en perte d'autonomie et qu'un décret en Conseil d'État précise l'identification des voyageurs, le type de transports scolaires concernés et les heures d'ouverture de ces services.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Sénat a introduit dans le projet de loi une incitation à ouvrir les transports scolaires à d'autres usagers que les enfants afin de favoriser le développement global des services de transport en milieu moins dense. Bien entendu, je souscris à cet objectif. Mais cette ouverture ne saurait se limiter aux personnes en perte d'autonomie. Je signale, à ce propos, que ce 16 mai est le jour de l'opération « DuoDay » et qu'à ce titre, Arthur, qui est un étudiant en situation de handicap mais est bien plus que cela, m'accompagnera tout au long de cette journée.

Enfin, il me semble qu'un décret qui définirait de façon uniforme les usagers et les types de transport scolaire concernés ainsi que les heures d'ouverture méconnaîtrait non seulement la diversité des situations mais aussi la capacité, voire la légitimité, qu'ont les décideurs locaux de les apprécier. Avis défavorable, donc.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Stéphane Demilly. Cet amendement concret permettrait aux personnes vivant en milieu rural de profiter des bus scolaires pour se rendre dans les bourgs. Il me semble qu'il s'agit d'une excellente initiative.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous sommes d'accord sur le principe, mais ce n'est pas l'objet de l'amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

*Puis elle **adopte** l'amendement de coordination CD359 du rapporteur.*

Elle examine ensuite l'amendement CD2862 de M. Benoît Simian.

Mme Laurianne Rossi. L'article L. 3111-5 du code des transports dispose qu'une convention entre les autorités organisatrices concernées fixe les modalités du transfert et les conditions de financement des services de transport non urbains transférés, en tenant compte notamment d'une éventuelle modification du périmètre de l'assiette du versement transport. Toutefois, la rédaction de cette disposition étant imprécise, cet amendement rédactionnel vise à affirmer les principes fixés dans la loi NOTRe sur les compensations financières entre autorités organisatrices lors des transferts de compétences.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement a pour objet de minorer la compensation financière, due par la région aux autorités organisatrices de mobilité lors du transfert des services scolaires, du surcroît de versement transport perçu par ces autorités, comme c'est le cas actuellement uniquement pour les services non urbains. En ce qui concerne ces derniers, cette minoration a été prévue dans la loi NOTRe pour prendre en compte l'augmentation mécanique des ressources fiscales en cas d'extension du ressort territorial de l'AOM. Ce surcroît de versement transport s'entend à taux constant, puisque l'article correspondant du code des transports vise la seule évolution du périmètre géographique du versement. Pour le transport scolaire, en effet, les compensations financières prévues à l'article L. 3111-8 du code des transports sont intégrales. La disposition que vous proposez reviendrait à réduire la compensation due par la région au titre du transport scolaire du montant du versement transport, obligeant l'AOM à recourir au versement transport pour financer le transport scolaire. C'est, selon moi, en contradiction à la fois avec l'équilibre trouvé lors de la loi NOTRe et avec la position du Gouvernement, qui souhaite que le versement transport soit fléché en priorité sur les services réguliers. Pour ces raisons, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

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

Puis elle est saisie des amendements identiques CD1340 du rapporteur et CD2090 de M. Anthony Cellier.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le Sénat a introduit dans le projet de loi une procédure de consultation des autorités organisatrices du transport scolaire par les représentants de l'Éducation nationale afin de favoriser le décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires. Or, une telle procédure existe déjà dans le code de l'éducation. L'amendement CD1340 vise donc à supprimer cet ajout inutile.

M. Anthony Cellier. La consultation prévue aux alinéas 96 à 98 est en effet redondante avec l'article D. 213-29 du code de l'éducation, qui réglemente les consultations de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est cependant nécessaire que le pouvoir réglementaire s'engage à ce que cet article soit mis à jour afin que le département n'apparaisse plus comme l'AOM.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

Mme Valérie Lacroute. Même si cette procédure est prévue dans le code de l'éducation, on constate, sur le terrain, qu'à chaque rentrée scolaire, voire dès le mois de juin, certains établissements modifient leurs horaires sans consulter les autorités organisatrices de transport. La disposition adoptée par le Sénat me paraît donc judicieuse dès lors qu'elle impose une concertation entre l'Éducation nationale et l'autorité organisatrice de transport scolaire ou la SNCF. C'est une mesure de bon sens. Il est regrettable que l'on prive les AOM de la possibilité d'avoir, sur cette question, des échanges avec les établissements scolaires, car c'est un problème récurrent.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'entends bien votre remarque, madame Valérie Lacroute. Mais cette mesure est d'ordre réglementaire. Il faut donc forcer l'Éducation nationale à respecter l'accord. Dans ma circonscription, nous avons dû batailler dur, mais nous y sommes parvenus.

Mme Valérie Lacroute. Certes, mais si l'on peut inscrire dans la loi des mesures qui facilitent la concertation des acteurs pour le bien des enfants, il est dommage de ne pas le faire.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous partageons tous votre objectif, madame la députée. Il est nécessaire que l'Éducation nationale et les autorités organisatrices se concertent, mais ce n'est pas une mesure d'ordre législatif. Il nous faut donc trouver un autre moyen d'enjoindre aux uns et aux autres d'organiser cette concertation.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je me permets d'ajouter qu'il est pénible pour les parents de devoir râler lorsque les bus scolaires n'arrivent pas à l'heure prévue – c'est du vécu !

*La commission **adopte** ces amendements.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement de coordination CD1345 du rapporteur.*

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques CD832 de M. Martial Saddier, CD2179 de Mme Valérie Lacroute, CD2420 de M. Benoît Simian et CD2508 de M. Pierre Morel-À-L'Huissier, et l'amendement CD2738 de Mme Monica Michel.

M. Martial Saddier. La loi NOTRe a transféré la compétence transports des départements aux régions. La question du financement de ce transfert a suscité de nombreuses discussions. Trois ans plus tard, on constate que ce financement doit faire l'objet d'ajustements sur lesquels, du reste, les départements sont, dans de nombreux cas, d'accord. Tel est l'objet de l'amendement CD832, qui permettrait de régler certaines situations délicates dans l'intérêt des territoires concernés et de leurs habitants.

Mme Valérie Lacroute. Comme l'a indiqué M. Martial Saddier, l'amendement CD2179 vise à réparer un oubli de la loi NOTRe en précisant les conditions de la compensation financière des transferts de compétences.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD2420 est défendu.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD2508 tend également à combler une lacune de la loi NOTRe concernant les compensations financières des transferts de compétences entre les départements et les régions. Cette mesure est très attendue.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. L'alinéa 73 de l'article 1er du projet de loi prévoyait une modification de l'article 133 de la loi NOTRe, relatif à la compensation par les départements aux régions du transfert de la compétence en matière de transports scolaires. Ce transfert a eu lieu au 1er septembre 2017, mais des contentieux sont apparus qui portent sur la prise en compte du montant des ressources allouées par les départements aux autorités compétentes en matière d'organisation du transport urbain en tant que charges financières devant être transférées aux régions.

Cet alinéa a été supprimé par le Sénat, lors de l'examen du texte en commission, au motif que la rédaction ne correspondait plus au droit en vigueur et qu'elle aurait une portée rétroactive. Par l'amendement CD2738, nous vous proposons une rédaction formellement différente afin de sécuriser la notion de compensation intégrale, et ce, conformément à la volonté du législateur.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Sur les amendements identiques, qui tendent à compléter l'article 133 de la loi NOTRe en précisant les modalités de la compensation entre collectivités liée au transfert de la compétence mobilité, l'avis du Gouvernement est favorable. En effet, ces amendements permettent de garantir une parfaite mise en œuvre du principe de neutralité financière des transferts de compétences entre collectivités. Compte tenu des différends entre collectivités liés à une lecture restrictive de la loi, cette précision paraît nécessaire.

Quant à l'amendement CD2738, il a un objectif similaire, mais il me semble qu'il est satisfait par les amendements précédents. Je demanderai donc à Mme Monica Michel de bien vouloir le retirer.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis que Mme la secrétaire d'État.

*L'amendement CD2738 est **retiré**.*

M. Martial Saddier. Je tiens à remercier Mme la secrétaire d'État et M. le rapporteur. Ces amendements sont en effet très importants. Lors de l'examen de la loi NOTRe, il était difficile de connaître à l'euro près le montant de la compensation des transferts de compétence, surtout pour des transports urbains ou interurbains qui étaient à l'époque à l'état de projet. Mais ces transports sont actuellement mis en service – c'est le cas notamment dans la région Auvergne-Rhône-Alpes – et, sans ces ajustements, la situation serait financièrement intenable.

M. Jean-Marie Sermier. Nous nous sentons encouragés, en tant que membres d'un groupe minoritaire, à contribuer à enrichir ce texte puisque, pour une fois, l'un de nos amendements reçoit un avis favorable du rapporteur et du Gouvernement. En tout état de cause, au-delà de la question financière, cet amendement contribuera à apaiser et à fluidifier les relations entre départements et régions, que ce contentieux avait rendues difficiles.

*La commission **adopte** les amendements CD832, CD2179, CD2420 et CD2508.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2118 de M. Lionel Causse.

M. Lionel Causse. Il s'agit de faciliter le transfert de la compétence mobilité aux intercommunalités. Actuellement, ce transfert peut être empêché par une commune dont la population est supérieure au quart de la population totale de la communauté, par un tiers des conseils municipaux des communes intéressées représentant la moitié de la population totale ou par la moitié des conseils municipaux des communes représentant un tiers de la population.

Or, une commune dont la population est supérieure au quart de la population de la communauté peut, c'est souvent le cas, développer ses propres transports collectifs, au détriment des petites communes, ce qui peut conduire à la création des fameuses zones blanches contre lesquelles nous nous efforçons de lutter. Par l'amendement CD2118, nous proposons donc que le transfert de la compétence mobilité aux intercommunalités puisse, par dérogation, être décidé à la majorité simple du conseil communautaire.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement soulève une question sensible. Il vise en effet à autoriser le transfert, à la majorité simple, de la compétence mobilité à la communauté de communes, en dérogeant au droit commun, qui prévoit une majorité qualifiée. La règle actuelle, définie au II de l'article L. 5211-5 du code général des collectivités territoriales, permet effectivement la constitution de ce que vous appelez une minorité de blocage au

sein du conseil communautaire, mais elle préserve l'équilibre et le consensus entre communes pour les modifications structurelles de l'intercommunalité. Il est donc difficile de permettre de déroger, pour la seule compétence mobilité, aux règles de droit commun. Dès lors, l'avis du Gouvernement est, hélas, défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Lionel Causse, j'aurais souhaité aller dans votre sens, tant je comprends votre préoccupation. Mais, j'en suis désolé, mon avis est défavorable. Néanmoins, je vous communiquerai une information lors de l'examen de l'amendement suivant.

M. Lionel Causse. Dans les intercommunalités, comme au niveau européen, l'unanimité est quasiment indispensable pour avancer. J'espère que le Gouvernement, qui critique les règles communautaires, sera tout aussi offensif pour modifier celles qui sont applicables aux intercommunalités.

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

Puis elle examine l'amendement CD2549 de M. Lionel Causse.

M. Lionel Causse. Par cet amendement, nous proposons de supprimer uniquement la possibilité pour une commune dont la population est supérieure au quart de la population de la communauté d'empêcher le transfert de la compétence transports de l'intercommunalité. C'est, me semble-t-il, le minimum que nous puissions faire.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Cette piste me paraît intéressante, mais la rédaction de l'amendement ne nous paraît pas satisfaisante. Le Gouvernement vous propose donc, si le rapporteur est d'accord, d'y retravailler afin d'aboutir un amendement sur lequel nous puissions nous accorder en séance publique. Je vous suggère donc de retirer l'amendement CD2549.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Une réflexion est en cours pour faire évoluer le seuil des 25 %, ce qui irait plutôt dans votre sens. Je vous suggère donc de retirer votre amendement et je vous propose de vous associer à cette réflexion.

M. Lionel Causse. Je retire l'amendement et je reste à votre disposition pour participer à ces travaux. Je vous remercie de m'avoir entendu.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission est saisie de l'amendement CD3118 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il s'agit de supprimer la prise en compte de l'objectif de désenclavement par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Le désenclavement des territoires fait en effet, par nature, partie intégrante des thématiques obligatoirement traitées par le SRADDET, qui est un document

prospectif d'aménagement du territoire dont l'ambition est d'assurer une plus grande égalité entre les territoires.

En outre, le SRADDET, comme tout document de planification, doit respecter les lois et règlements en vigueur, y compris l'objectif de désenclavement tel qu'il sera mentionné au II de l'article L. 1111-3 du code des transports à l'issue de la publication de la loi. Je vous propose donc de supprimer l'alinéa 105, qui est inutile.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

M. Loïc Prud'homme. La pédagogie est l'art de la répétition, dit-on. Il me semble donc important que l'objectif de désenclavement figure noir sur blanc dans la loi. Du reste, nous souhaiterions, quant à nous, qu'il soit renforcé afin que chaque habitant de ces territoires puisse avoir accès, en moins de vingt minutes, aux services publics, notamment de transport. Je voterai donc contre cet amendement, même si je me félicite, puisque vous avez fait référence à cette notion, que la planification écologique gagne du terrain au sein de notre commission.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'amendement CD692 de Mme Pascale Boyer **tombe**.*

La commission examine ensuite l'amendement CD1603 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. Le Fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA) est la principale aide de l'État aux collectivités en matière d'investissement. Pour pouvoir en bénéficier, la collectivité ou le groupement ou syndicat de collectivités doit être propriétaire de l'équipement en faveur duquel la dépense est engagée. Ainsi, un parc naturel régional (PNR) qui signerait une convention avec une collectivité, la SNCF ou la RATP pour construire, aux abords des gares, des abris à vélos ou des maisons de l'éco-mobilité ne serait pas éligible au FCTVA. Cet amendement vise donc à sécuriser l'éligibilité au FCTVA des projets dont les parcs naturels régionaux sont maîtres d'ouvrage sans nécessairement avoir la propriété de l'équipement.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Je partage l'idée selon laquelle il convient de développer les déplacements alternatifs, notamment en favorisant les liaisons douces. Les PNR sont des acteurs importants de cette politique. Néanmoins, cette mesure apporterait une faible plus-value à ce que permet le droit actuel, dont les collectivités peuvent se saisir pour limiter les nuisances sonores dans certains secteurs.

Par ailleurs, elle remettrait en cause un principe fort de la gestion des collectivités locales, à savoir que le remboursement par l'État de la TVA sur les investissements ne peut se faire que lorsque la collectivité territoriale intervient sur son propre patrimoine. Les parcs naturels régionaux et les parcs nationaux, lorsque les chartes de ces territoires sont saisies de cette problématique, peuvent offrir un appui technique et juridique pour inciter les gestionnaires de voirie à agir de manière coordonnée, par exemple pour lutter contre la circulation anarchique d'engins à moteur sur certains chemins ruraux. Avis défavorable, donc.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

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

Puis elle est saisie de l'amendement CD2098 de M. Lionel Causse.

M. Lionel Causse. Il s'agit d'aligner les règles de majorité auxquelles est soumise la création de syndicats mixtes de transport sur celles qui s'appliquent à la création des autres syndicats mixtes. C'est une question de cohérence.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable. Une telle mesure est de nature à contribuer à la structuration des territoires en grands syndicats, en facilitant l'adhésion des territoires périurbains et ruraux ainsi que les régions à la gouvernance de ces structures.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 1er **modifié**.*

Article 1er *bis* A (*nouveau*) (article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales) : *Restrictions de circulation sur les îles mono-communales*

La commission est saisie de l'amendement CD2673 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Certaines îles mono-communales interdisent déjà les voitures : Bréhat, Sein, Batz, Molène, Houat, Hoëdic, l'Île-aux-Moines… Toutefois, la loi impose que cette interdiction soit limitée à une partie seulement du territoire de la commune. Cet amendement tend donc à sécuriser les maires qui souhaitent protéger leur île. La grande majorité des habitants de ces îles ont compris qu'un véhicule personnel ne leur était pas indispensable. Il reste à en convaincre les propriétaires de résidences secondaires…

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la commission. L'amendement vise à sécuriser les interdictions de circulation sur l'ensemble du territoire d'une commune. Je

comprends tout à fait le souhait de certains maires de pouvoir interdire la circulation automobile sur l'ensemble de l'île, mais je rappelle que toute interdiction de circuler doit être proportionnée dans le temps et dans l'espace.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis très favorable, car je comprends très bien cette problématique.

M. Jean-Marie Sermier. C'est un amendement important. Peut-être faut-il préciser le nombre des îles concernées. Et qu'en sera-t-il de celles dont les élus ne sont pas demandeurs d'une telle mesure ? Il me semble nécessaire que cet amendement fasse l'objet d'une étude d'impact.

M. Jimmy Pahun. C'est une possibilité qui leur est offerte.

M. Loïc Prud'homme. Ce flou nous convient parfaitement. Ainsi, lorsque nous aurons pris la direction de l'Île-de-France, nous pourrons recourir à cet amendement pour y restreindre la circulation automobile. Je vous remercie, monsieur Jimmy Pahun ! Je crois que je vais voter cet amendement.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement m'a été suggéré par l'association Les îles du Ponant, qui doit représenter les trois quarts ou les huit dixièmes de l'ensemble des îles mono-communales françaises. Je crois qu'on peut leur faire confiance.

Mme Valérie Lacroute. Si cette interdiction est appliquée, les touristes qui se rendront dans ces îles devront laisser leur véhicule sur le continent pendant plusieurs jours. Une concertation est-elle prévue avec les communes sur le territoire desquelles ces voitures seront stationnées ?

M. Damien Pichereau. L'amendement ne vise que les îles mono-communales. Il s'agit donc uniquement de petites îles. En outre, ce n'est qu'une possibilité offerte aux élus locaux. Nous pouvons leur faire confiance et voter cet amendement sans crainte.

Enfin, le littoral dispose déjà d'infrastructures de parking prévues pour accueillir les voitures avant l'embarquement, pour l'île d'Yeu ou pour Noirmoutier par exemple.

M. Jean-Pierre Vigier. Pourquoi pas, mais je partage les interrogations de ma collègue Mme Valérie Lacroute : comment gère-t-on les véhicules sur le continent et comment organise-t-on les déplacements sur ces îles ? Sous quelle forme ? Qui s'en charge ? Il faudra forcément une nouvelle organisation des déplacements. Il conviendrait de disposer d'une étude d'impact répondant à ces questions.

Mme Sandrine Le Feur. Je souhaite rassurer mes collègues : ma circonscription comprend une île. Les communes où les voitures se garent ont déjà des infrastructures puisque la majorité des touristes laisse déjà sa voiture sur le continent. En effet, ces îles sont très petites, on y circule très bien à pied ou à vélo.

M. Jean-Marie Sermier. Je ne conteste pas qu'il s'agit d'une bonne idée. Nous ne doutons pas non plus que notre collègue est bien informé, pour ce qui est des îles qu'il connaît. Mais ces dispositions ne risquent-elles pas d'en concerner d'autres ? Que se passe-t-il en termes de sécurité, pour les ambulances ? Qu'en est-il des tracteurs ou des motos ? Nous avons besoin de réponses. Vous nous indiquez que les maires s'en saisiront. Vous le savez bien, sur une île, comme sur une autre commune, certaines personnes vont demander l'application immédiate de cette possibilité – d'autant que l'on arrive en période préélectorale pour les élections municipales – alors que d'autres ne seront pas du même avis. Nous risquons de créer un problème démocratique, sans assurance juridique. Nous ne sommes pas contre l'amendement, mais souhaiterions disposer d'une étude d'impact.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'entends toutes vos remarques. Monsieur Jean-Marie Sermier, cette disposition existe déjà pour certaines zones sur ces îles. Nous l'ouvrons à l'intégralité des îles mono-communales, qui sont au nombre de quatre : les îles d'Yeu, de Bréhat, de Sein et d'Ouessant.

En outre, si vous êtes déjà allés dans ces îles, vous le savez : la circulation motorisée y pose un problème particulier. Nous souhaitons avancer en matière de lutte contre la pollution. J'imagine mal les élus de ces îles imposer ces dispositions sans convaincre la population ! Quant aux infrastructures de parking, elles existent déjà puisque les îles souhaitent un minimum de circulation.

Enfin, s'agissant de la sécurité, même dans les zones à faibles émissions (ZFE), les pompiers et la police peuvent circuler. Je comprends vos réticences mais, malgré tout, je soutiens l'initiative.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Pour éclairer nos débats, j'ajouterai que l'amendement consiste à compléter l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales : en l'état actuel du droit, le maire peut interdire certaines voies, portions de voies ou secteurs de la commune à la circulation. Demain, il pourra l'interdire sur la totalité. Dans tous les cas, le maire peut simplement la soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès.

Le code dispose déjà que cela ne s'applique pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et que cela ne peut s'appliquer de façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles, de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels.

Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la commission, car la faculté est déjà ouverte au maire, qui peut interdire ou aménager les conditions de circulation, mais uniquement sur une portion du territoire de la commune. L'amendement permettrait de le faire sur tout le territoire.

M. Jean-Pierre Vigier. Je vous remercie. Nous avions besoin de ces précisions.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Après l'article 1er

La commission en vient à l'amendement CD2110 de M. Lionel Causse.

M. Lionel Causse. Je retire cet amendement, c'est une déclinaison de celui que nous allons retravailler avec le Gouvernement et le rapporteur.

*L'amendement est **retiré**.*

Article 1er *bis* B (*nouveau*) (article L. 1111-1 du code des transports) : *Inscription de la mobilité active et de la lutte contre la sédentarité dans les grands objectifs de la politique des transports*

Puis la commission examine, en discussion commune, les amendements CD2122 de Mme la présidente Barbara Pompili, les amendements identiques CD645 de M. Gérard Menuel, CD1909 de M. Fabien Lainé et CD2488 de M. Damien Pichereau, ainsi que l'amendement CD452 de M. Jean-Charles Larsonneur.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD2122 vise à inscrire le droit des citoyens à la mobilité active dans le code des transports et à inscrire la lutte contre la sédentarité dans la liste des objectifs que doit respecter le système des transports. D'autres amendements vont dans le même sens.

Il s'agit d'un important enjeu de santé publique. Nous savons combien la sédentarité est mauvaise pour la santé. Pourtant, notre société est de plus en plus sédentaire. Dans les années soixante-dix, 10 % des trajets domicile-travail étaient effectués à vélo. Aujourd'hui, seuls 2 % des actifs se rendent au travail en vélo, selon les chiffres fournis par le dernier plan vélo.

Les mobilités actives combinent des avantages environnementaux et des bénéfices en termes de santé publique. Marcher, utiliser le vélo, la trottinette, les rollers – pour les plus casse-cou – pour effectuer ses déplacements quotidiens permet de réduire le temps passé assis de façon passive dans les transports. D'où la volonté que toutes les formes de mobilités actives et la lutte contre la sédentarité soient reconnues dans le projet de loi.

M. Gérard Menuel. Vous avez raison madame la présidente, parmi les offres de mobilité, la pratique du vélo est vertueuse pour la santé et positive en termes de lutte contre les effets négatifs de la sédentarité. C'est l'objet de l'amendement CD645.

Mme Florence Lasserre-David. L'amendement CD1909 vise à promouvoir la mobilité active et la lutte contre la sédentarité.

M. Damien Pichereau. Nous sommes particulièrement attentifs à la lutte contre la sédentarité – il est important de le dire alors que nous allons rester plusieurs heures assis en commission ! *(Sourires.)*

Votre amendement ajoute un droit à la mobilité active. Il est donc plus ambitieux que notre amendement CD2488. En conséquence, nous allons le retirer au profit d'un vôtre, madame la présidente.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous en remercie, monsieur Damien Pichereau.

*L'amendement CD2488 est **retiré**.*

M. Stéphane Buchou. L'amendement CD452 est défendu.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Comme vous le savez, jusqu'à présent, le Gouvernement avait une position restrictive sur l'ajout des objectifs au droit à la mobilité et aux systèmes de transport, déjà relativement complets.

Néanmoins, le sujet des mobilités actives est très important pour le Gouvernement, de même que la lutte contre la sédentarité. Nous nous en remettons donc à la sagesse de la commission et de sa présidente concernant l'amendement CD2122 – le plus complet. Nous demandons le retrait des autres.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est avec un grand plaisir que je vous annonce que je suis favorable à l'amendement CD2122.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous remercie pour les mobilités actives !

*La commission **adopte** l'amendement CD2122.*

*En conséquence, les amendements CD645, CD1909 et CD452 **tombent**.*

Après l'article 1er

La commission en vient à l'amendement CD1115 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement, cosigné par plusieurs collègues de la commission, vise à enrichir la définition du droit à la mobilité, afin d'y ajouter le droit d'être accompagné dans l'utilisation des moyens de transport disponibles. C'est très important.

Nous avons déjà eu cette discussion sur beaucoup d'autres lois et de telles dispositions ont systématiquement été intégrées depuis le début du quinquennat. En effet, pour une partie de la population – les publics fragiles –, la mise à disposition de solutions ne suffit pas. Il faut prévoir un accompagnement afin qu'elles s'approprient les solutions et l'information, prennent en main les droits et la tarification sociale, et soient aptes à l'utilisation des solutions disponibles.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur le député, je vous remercie pour l'attention que vous portez à l'accessibilité des transports pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, en particulier en ce jour de *DuoDay*. Le Gouvernement a souhaité renforcer cet axe d'action dans le projet de loi.

Vous proposez d'instaurer un droit à l'accompagnement individualisé en tant que de besoin. Vous avez raison, il est très important de soutenir l'aide humaine pour faciliter l'usage des transports. D'ailleurs, le projet de loi renforce le droit des accompagnateurs des personnes handicapées ou à mobilité réduite, en généralisant les tarifications préférentielles.

À l'article 6, le projet de loi prévoit la mise en place d'un plan d'action solidaire à l'échelle des bassins de mobilité. C'est plutôt dans ce cadre qu'un accompagnement totalement individualisé pourrait être mis en place. En conséquence, je souhaite le retrait de votre amendement pour que vous le redéposiez à l'article 6. Sinon, j'y serai défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Matthieu Orphelin, je vous remercie d'évoquer ce sujet dès à présent. Mais, vous le savez, les articles 6 et 7 vont représenter des avancées très importantes en la matière, notamment concernant les aidants. En outre, la notion de « besoin » présente dans votre amendement mériterait d'être précisément définie.

Mme Laurianne Rossi. Je suis cosignataire de cet amendement porté par mon collègue M. Matthieu Orphelin. Il est important car, au-delà des personnes à mobilité réduite et des aidants, il concerne l'ensemble de nos concitoyens et, surtout, les Français les plus fragiles, les plus éloignés du numérique. En complément de toutes les offres de mobilité que cette loi permettra de proposer aux Français, son objectif est de les accompagner quotidiennement vis-à-vis des tarifications et de l'utilisation des solutions disponibles – notamment numériques. Nous souhaitons offrir la mobilité à chaque Français en tout point du territoire, mais en les orientant vers des alternatives à la voiture, par le biais d'outils et d'un accompagnement dédié.

M. Damien Pichereau. Au-delà des personnes à mobilité réduite, notre objectif est bien d'accompagner les personnes les plus vulnérables vers la mobilité. En effet, 25 % des Français déclarent avoir déjà refusé une offre d'emploi et de formation parce qu'ils ne pouvaient pas s'y rendre. Nous répondons à cette problématique à l'article 6, dont les dispositions vont être renforcées par des amendements. Il n'est pas nécessaire de le préciser ici.

M. Matthieu Orphelin. Comme l'a dit Mme Laurianne Rossi, cet amendement ne vise pas les personnes en situation de handicap, mais les personnes fragiles. Je vais le maintenir car il est très important et nous l'avons prévu dans d'autres lois depuis le début du quinquennat. Dès que des moyens informatiques étaient nécessaires pour les usagers, nous avons porté une attention particulière à ceux qui sont le plus en difficulté. J'espère vous avoir convaincus de le voter, chers collègues.

M. Loïc Prud'homme. Je suis à la fois surpris et ravi. Je suis surpris que cet accompagnement individualisé ne mentionne pas explicitement le maintien des guichets physiques. Mais sans doute que, même s'il a quitté le groupe majoritaire, M. Matthieu Orphelin y a encore quelques attaches idéologiques ! On fait tout ce qu'il faut pour fermer les guichets et, ensuite, on dépose un amendement pour s'étonner que les gens ne soient pas accompagnés…

Je soutiendrai peut-être cet amendement en séance, en le sous-amendant avec la mention du maintien et du rétablissement des guichets physiques. Votre objectif d'accompagner les gens dans cette jungle de la mobilité 2.0 est louable. Les guichets physiques doivent permettre aux gens d'accéder à des solutions de transport où qu'ils soient sur le territoire. Ne tournons pas autour du pot. Appelons un chat, un chat et un guichet, un guichet lorsqu'il est utile.

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

Puis elle passe à l'amendement CD854 de M. Fabrice Brun.

M. Martial Saddier. Il est défendu.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre amendement vise à compléter les objectifs de la politique globale des transports dans le code des transports, en précisant qu'elle favorise le développement de pôles d'échanges multimodaux accueillant l'ensemble des modes de transport terrestre. Le Gouvernement partage pleinement l'ambition de développer des pôles d'échanges multimodaux adaptés au flux de passagers et pouvant accueillir différents modes de transport terrestre en fonction des besoins locaux d'intermodalité, sous l'égide des collectivités concernées.

Mais la rédaction de votre amendement est ambiguë. Elle pourrait laisser penser que tous les modes terrestres prévus par le code des transports doivent systématiquement cohabiter. C'est l'inverse de l'objectif recherché et cela pourrait

freiner le développement de pôles d'échanges offrant une pluralité de services. En outre, la portée normative de l'amendement est discutable. Pour ces raisons, j'en demande le retrait. Sinon, mon avis sera défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Martial Saddier. Madame la secrétaire d'État, je vous remercie pour cette explication très précise de mon amendement ! Je vais jouer le jeu, je vais le retirer. Mais pourrions-nous trouver la bonne rédaction d'ici à la séance ?

L'amendement est ***retiré.***

La commission examine ensuite les amendements identiques CD810 de M. Martial Saddier, CD1731 de Mme Florence Lasserre-David et CD2284 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Martial Saddier. C'est un amendement très important. Dans de nombreux pays européens, la loi offre une base légale afin que les autorités organisatrices de transport puissent travailler avec le monde associatif. Le cadre juridique donne notamment un statut aux personnes qui conduisent les véhicules.

L'amendement vise à ouvrir un champ législatif aux différentes autorités organisatrices de transport afin qu'elles puissent, le cas échéant, travailler avec le monde associatif en vue d'améliorer les transports collectifs. C'est très important dans les zones rurales ou très rurales où l'on pourrait ainsi mettre en place des systèmes de transport – ce que l'on ne pourrait pas faire sans la participation du monde associatif.

Mme Florence Lasserre-David. Mon amendement est identique. Ce serait un signal fort en direction de la ruralité. Il s'agirait d'une solution positive : les différents acteurs pourraient être impliqués et des navettes mises à disposition de bénévoles organisés en association. Le besoin existe, tout comme l'envie de trouver des solutions localement. Facilitons donc les choses !

M. Jean-Marie Sermier. Ce dispositif très intéressant fonctionne dans certains pays, notamment aux Pays-Bas où 1 200 conducteurs bénévoles organisés en associations conduisent pratiquement cent cinquante bus appelés « bus de quartier ». En France, nous pourrions utilement développer des bus de quartier, mais aussi des bus de territoire dans les zones peu denses.

En effet, il est très difficile d'y organiser des transports en commun : des lignes de bus fonctionnent dans les petites communes, mais les bus passent une à deux fois par jour et ne correspondent jamais aux horaires des clients potentiels. Dans le schéma associatif, dans un village, une communauté de conducteurs peut utiliser un bus mis à disposition par la collectivité, l'autorité organisatrice des transports ou, dans le cadre d'une délégation de service public (DSP), par une entreprise. Les conducteurs reçoivent une formation particulière pour savoir gérer les passagers. Le bénévolat permet un coût de transport extrêmement faible et

répond parfaitement aux attentes. Ainsi, une fois par jour, le bus peut emmener les personnes âgées faire leurs courses dans les magasins, voir un match de football ou une pièce de théâtre. Cela mériterait d'être testé.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Vous avez raison, le sujet est important. Vous proposez de développer des solutions de transport scolaire ou à la demande en zone peu denses, en permettant aux autorités organisatrices de la mobilité de recourir à des associations, qui pourront elles-mêmes conventionner avec des entreprises de transport public pour des prestations de conseil, d'assistance technique ou de mise à disposition de matériel roulant.

Nous partageons votre objectif, mais les amendements se contentent d'énoncer des modalités déjà utilisables à droit constant – le recours à des particuliers ou à des associations en cas de carence de l'offre pour le transport scolaire et à la demande et la signature de conventions entre deux parties, dans le respect du droit actuel.

Si l'objectif est de mettre à disposition des cars, des bus ou des plateformes numériques, il convient d'analyser finement les conséquences en matière de commande publique, de droit du travail ou de responsabilité, afin de ne pas fragiliser une idée qui pourrait montrer toute sa pertinence pour développer l'offre de transport dans les territoires ruraux, en s'appuyant sur les acteurs en place.

Le Gouvernement propose un cadre national d'expérimentation à l'article 14 du projet de loi. Il est ciblé sur les territoires peu denses et vise, le cas échéant, à lever les freins aux solutions innovantes qui s'avéreraient pertinentes. L'article 14 habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance et nous allons élargir la rédaction de cet article par un amendement que nous avons déposé.

Sous réserve du retrait des amendements, je suis favorable à étudier plus avant la demande sur la base d'une expérimentation que nous pourrions prévoir à l'article 14. Elle aurait alors une base législative sur laquelle s'appuyer, alors que vos amendements ne semblent pas répondre réellement à la question posée. Nous vous offrons de travailler en commun pour configurer une expérimentation sur la base de l'habilitation à légiférer prévue à l'article 14.

M. Bruno Millienne, rapporteur. En l'état actuel du droit, rien n'empêche de mettre en œuvre ce que vous demandez. Nous devons retravailler vos amendements, afin de les rendre opérationnels partout. J'ai bien noté que le Gouvernement est prêt à des expérimentations utiles dans le cadre de l'article 14. Ces amendements sont très importants mais nous devons les sécuriser, notamment au niveau assurantiel. Je vous demande de bien vouloir les retirer.

M. Jean-Pierre Vigier. Madame la secrétaire d'État, je vais vous suivre. Nous le voyons dans les territoires ruraux, notamment dans les petites communes : il suffit qu'une collectivité locale fasse l'investissement et un tissu d'associations et de bénévoles peut apporter ce service de qualité et de proximité. La demande est réelle. Il s'agirait vraiment d'une avancée en termes d'aménagement du territoire.

M. Martial Saddier. Madame la secrétaire d'État, je vous remercie pour vos propos. Nous n'avons pas de désaccord de fond et sommes tous d'accord pour dire que nous devons absolument avancer sur le sujet.

Vous nous indiquez que le cadre légal existe. Certes, mais cela ne marche pas ! Comme d'habitude dans notre pays, le cadre légal existe, mais ne fonctionne pas, contrairement à d'autres pays européens. Je vois la main tendue et je n'ai aucune raison ne pas vous faire confiance, mais la machine est tellement lourde – marchés publics, code du travail, etc. – que j'ai peur : malgré votre bonne volonté, n'allez-vous pas vous retrouver prisonnière d'un système qui bloque tout ? C'est ce que je crains si nous ne l'inscrivons pas dans la loi. Enfin, l'expérimentation doit être menée dans chaque région, et non au niveau national.

Mme Valérie Lacroute. Je souhaite compléter les propos de mon collègue M. Martial Saddier. Notre amendement – c'est tout son intérêt – n'écarte pas l'entreprise de transport, au contraire. Il permet à des bénévoles de conduire ces véhicules, tout en s'appuyant sur l'expertise et le conseil technique d'une entreprise de transport.

Vous parlez de marchés publics et d'appels d'offres, mais le dispositif n'écarte pas l'entreprise de transports qui fonctionne sur le territoire. Simplement, dans certains territoires très diffus, ni le transport en commun, ni le transport à la demande ne sont des réponses pertinentes. Il faut passer au niveau inférieur : un transport encore plus souple et moins onéreux pour la collectivité. Leur permettre de travailler avec une association, c'est aussi faire de l'insertion professionnelle et sociale. Il ne faudrait donc pas reporter l'expérimentation pour des prétextes juridiques.

M. Jean-Marie Sermier. Je vais retirer mon amendement mais souhaiterais être éclairé : vous indiquez qu'en l'état actuel de la législation, ce service peut être organisé, même s'il faut sans doute en améliorer l'encadrement. Ce coup de projecteur permettra d'enclencher certaines opérations expérimentales dans les territoires, mais peut-on commencer à mettre en place ces services en l'état actuel de la législation ? Nous n'avions pas cette vision des choses. Cela apporterait déjà une forme de réponse. Certains territoires sont prêts à s'organiser avec leurs prestataires ; une grande entreprise française le fait déjà aux Pays-Bas. Nous pourrions leur indiquer de ne pas attendre la fin de l'examen du projet de loi pour se lancer.

M. Hubert Wulfranc. Des « bus de territoire » fonctionnent déjà dans le cadre de services publics locaux. Ces prestations sont produites de longue date par certaines collectivités de communes. Certes, elles se situent en milieu urbain un peu dense, comme chez moi, où un agent public en a la charge. Ce type de service permet par exemple d'amener les personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées au cimetière, faire leurs courses ou à la sortie du club des anciens. Mais cela a un coût : notre Mobilobus représente une dépense de 46 000 euros pour le budget du centre communal d'action sociale (CCAS). Le ticket coûte 1,20 euro, soit 27 000 euros de recettes annuelles. Le service est donc déficitaire. Un service public, doté d'un agent qualifié et compétent, est financé par la redistribution de la fiscalité locale. C'est un choix politique !

Madame la secrétaire d'État, je vous invite donc à faire attention : avec le bénévolat, il ne faut pas que le chauffeur conduise pour des cacahuètes ! Je ne suis pas contre, mais il faut réunir les conditions de la sécurité et d'une prestation de qualité. Si vous souhaitez expérimenter, faites au préalable un état des lieux des expériences locales qui marchent. Elles sont l'émanation d'un choix politique et ont un coût, dès lors que la prestation répond aux différents enjeux de ce type de transports de proximité.

M. Jean-Marie Sermier. À l'issue de l'intervention de notre ami M. Hubert Wulfranc, je souhaiterais apporter une précision : ce type d'opération ne fonctionne que sur la base du bénévolat. Cela n'a bien sûr pas vocation à remplacer tous les emplois salariés ! Il s'agit d'opérations extrêmement ponctuelles sur des territoires bien précis, sans possibilités de mobilité. Ils peuvent utilement trouver des solutions ensemble, grâce à un prestataire qui met à disposition le matériel – bus ou minibus – et toutes les assurances. Il n'y a donc aucun risque. Le bénévolat ne saurait remplacer les lignes régulières, qui fonctionnent parfaitement bien. Cette expérimentation ne vise pas à transformer tous les chauffeurs en bénévoles !

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement partage votre objectif : il s'agit de donner la possibilité aux entreprises de transport et aux associations de contractualiser dans des zones peu denses afin de mobiliser des bénévoles dans certains cas très précis.

En l'état actuel du droit, en cas de carence d'offres de transport scolaire ou à la demande, il est déjà possible d'établir des conventions entre les entreprises de transport et des particuliers ou des associations. L'amendement précise simplement le cadre, mais ne va pas au bout de la logique. Il dispose uniquement que les conventions entre l'autorité organisatrice et l'association, et entre l'association et l'entreprise, déterminent les missions et les responsabilités de chacun. Or cette question de responsabilité est importante et il me paraît difficile de laisser à une simple convention entre l'entreprise et l'association la détermination des missions et des responsabilités.

C'est pourquoi nous proposons de traiter ce sujet dans le cadre de l'habilitation à légiférer par ordonnances de l'article 14. Monsieur Martial Saddier, pour donner plus de crédibilité à mon propos, je vous informe que le Gouvernement s'engage à lancer un appel à manifestation d'intérêt sur ce thème, sur la base de l'ordonnance, qui permettra à chacune des régions ou chacun des territoires qui le souhaite de proposer son propre système. Les expérimentations seront ensuite lancées sur cette base. Nous souhaitons donc aller plus loin que le droit existant et que votre amendement, dans un cadre expérimental mais sécurisé, et qui pourra être régionalisé.

M. Martial Saddier. Au regard des propos de madame la secrétaire d'État, je vais jouer le jeu. Mais peut-être que pour vous rendre service, nous aurions eu intérêt à adopter cet amendement, afin d'exercer une pression amicale sur vos collaborateurs… Cela dit, à ce stade, je n'ai aucune raison de remettre en cause votre bonne foi. Je retire donc mon amendement.

*Les amendements sont **retirés**.*

Article 1er *bis* (article L. 1241-4 du code des transports et article 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) : *Possibilité pour Île-de-France Mobilités d'avoir recours à la déclaration de projet prévue par l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD355 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 1er* bis ***ainsi modifié**.*

Mme la présidente Barbara Pompili. Les articles 2, 2 *bis* et les amendements portant articles additionnels après ces articles sont réservés. Nous passons donc à l'article 3.

Article 3 : *Création d'un établissement public local remplaçant le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) : habilitation à légiférer par ordonnance*

La commission examine l'amendement CD2700 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Marie Sermier. L'article 3 prévoit la création d'un établissement public local qui associe différents acteurs locaux – notamment la métropole lyonnaise et la région Auvergne-Rhône-Alpes. Toutefois les modalités de cette mise en place ne répondent pas aux attentes des administrés. Cette mesure doit être prise dans une plus grande concertation. C'est le sens de l'amendement déposé par M. Arnaud Viala et plusieurs collègues.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Sans surprise, le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement qui propose de supprimer l'article d'habilitation qui vise à pérenniser le SYTRAL, au motif d'un manque de concertation des parties prenantes.

Au contraire, le Gouvernement, soucieux de la concertation, indispensable à cette transformation, propose de procéder par ordonnance, afin de laisser un an pour mener à bien les consultations nécessaires. Mme Elisabeth Borne a déjà saisi le préfet en lui demandant de prendre l'attache des acteurs concernés pour anticiper la concertation et préparer dans les meilleurs délais et les meilleures conditions cette ordonnance.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Jean-Marie Sermier, Mme la secrétaire d'État l'a rappelé, la concertation aura lieu. Cet amendement tient plus de la posture que de la réalité.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En tant que député du Rhône, je m'étonne de cet amendement. Si cela posait vraiment problème, les collègues de votre groupe qui sont députés du Rhône seraient cosignataires de l'amendement. Il n'y a localement aucun souci. Je suis député de la région et connais bien le sujet – aussi bien que les signataires de l'amendement : la concertation a toujours eu lieu et elle a à nouveau lieu.

De surcroît, beaucoup de communautés de communes et d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) situés hors du périmètre du SYTRAL demandent son élargissement afin de bénéficier de ses services, raisonnant ainsi en termes de bassin de mobilité, au-delà de toutes les frontières administratives et politiques, dans le sens de l'intérêt général, et non des intérêts partisans.

M. Jean-Marie Sermier. M. Jean-Luc Fugit indique qu'il connaît le dossier, mais ce n'est pas parce qu'on connaît le dossier qu'on doit avoir le même avis. Ce n'est pas organisé aussi démocratiquement que nous le souhaiterions, puisqu'une ordonnance est prévue. Il nous semble important de mettre les collectivités, les maires, les présidents d'EPCI, le président de la métropole et le président de la région autour de la table pour trouver une solution. Cela ne se fait pas par ordonnance !

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

*Elle **adopte** ensuite les amendements de précision juridique CD283 et CD284 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 3 **modifié**.*

Chapitre II
Renforcement de la coordination des autorités organisatrices de mobilité au service de l'intermodalité

Section I
Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité

Article 4 (articles L. 1215-1 [nouveau], L. 1215-2 [nouveau], L. 1231-5 [nouveau], L. 1231-10, L. 1231-11, L. 1241-1 et L. 2121-9-1 du code des transports, articles L. 1111-9, L. 1427-1 [nouveau] et L. 3232-1-1 du code général des collectivités territoriales et article 53 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte) : *Modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité : rôle de chef de file de la région, contrat opérationnel de mobilité, comité des partenaires, aménagement des gares*

La commission examine l'amendement CD1719 de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement porté par notre collègue M. Vincent Descoeur prévoit qu'après le mot « tarification » soient insérés les termes « , sans contrevenir aux services de mobilité réglementé, », dans un objectif de sécurisation juridique du dispositif.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement vise à préciser les contours du chef de filât de la région et l'association des représentants des acteurs professionnels au comité des partenaires. Le Gouvernement souhaite limiter le socle du comité des partenaires aux financeurs – c'est-à-dire aux employeurs, *via* le financement mobilité – et aux représentants des usagers, pour une meilleure prise en compte de leurs besoins. Il souhaite laisser toute liberté aux collectivités pour déterminer la présence des autres acteurs. En outre, nous ne souhaitons pas rentrer dans le détail de la définition du contour du chef de filât de la région. Je suis donc défavorable à cet amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

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

Elle passe aux amendements identiques CD2183 de Mme Valérie Lacroute, CD2588 de Mme Aude Luquet et CD2679 de M. Stéphane Demilly.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD2183 vise à intégrer la question des aires de covoiturage dans les contrats opérationnels de mobilité. Il est important que la stratégie de déploiement et d'implantation de ces aires soit pensée à l'échelle régionale et donc abordée dans les contrats opérationnels de mobilité. En effet, les aires de covoiturage se développent progressivement et doivent être intégrées dans la stratégie régionale.

Mme Aude Luquet. Pour compléter les propos de ma collègue Mme Valérie Lacroute, je précise que la coordination de la région permettra un développement plus large et plus uniforme des aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire. Sans cette coopération entre les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) coordonnée par la région, des disparités pourraient apparaître entre les collectivités les plus volontaires et celles qui le sont moins. C'est l'objet de l'amendement CD2588.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD2679 vise à enrichir le contenu des contrats opérationnels de mobilité prévus à l'article 4, en précisant que la stratégie de déploiement et d'implantation des aires de covoiturage est élaborée à l'échelle régionale et qu'elle doit donc faire partie intégrante des débats présidant à l'élaboration de ces contrats.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Vos amendements visent à ajouter la réalisation d'aires de covoiturage dans le deuxième item du chef de filât de la région. Vous avez raison, le maillage en aires de covoiturage est un enjeu de coordination à l'échelle des bassins de mobilité – c'est principalement le cas en milieu rural pour assurer le rabattement. C'est pourquoi la rédaction actuelle vise explicitement les aires de mobilité en milieu rural, qui comprennent les aires de covoiturage.

Je vous propose donc de retirer ces amendements, considérant que leur objectif est déjà satisfait par la rédaction actuelle. L'alinéa 9 précise que nous couvrons la création, l'aménagement, le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité en milieu rural, ainsi que le système de rabattement et de diffusion associé à ces aires ou à ces pôles.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je demande également le retrait car ils sont satisfaits, comme l'a expliqué Mme la secrétaire d'État.

Mme Valérie Lacroute. Je le maintiens, car il est important de le préciser. « Échanges multimodaux », « aires de mobilité » ne signifient pas forcément covoiturage.

*La commission **rejette** ces amendements.*

Elle examine ensuite l'amendement CD365 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. À l'alinéa 9, je souhaite substituer aux mots « rabattement et de diffusion associé à » les mots « transport vers et à partir de ». Ni la notion de rabattement, ni celle de diffusion de voyageurs ou de marchandises ne sont définies. Il est donc préférable de préciser que la région doit organiser le transport vers les pôles multimodaux, et à partir de ces pôles vers d'autres destinations.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Tout à fait favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle en vient à l'amendement CD2790 de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Marie Sermier. M. Vincent Descoeur soutient un amendement visant à ce que les acteurs professionnels de la mobilité soient associés au comité des partenaires.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. J'avais compris que cet amendement visait à préciser le chef de filât de la région, notamment les modalités du système de rabattement et de diffusion que nous avons simplifiées dans l'amendement précédent. Il me semble trop précis et n'apporte pas vraiment de plus-value au regard de l'objectif poursuivi. Je vous demanderai de bien vouloir le retirer. À défaut, j'y serai défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'avais compris la même chose. J'ai donc le même avis.

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

La commission examine les amendements identiques CD1528 de M. Philippe Chalumeau, CD2428 de M. Benoît Simian et CD2587 de Mme Aude Luquet.

Mme Jennifer De Temmerman. Le présent amendement précise le rôle de chef de file de la région en matière de mobilité et institue des contrats opérationnels de mobilité entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM), syndicats mixtes de transport et départements, éventuellement en lien avec des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et des partenaires extérieurs. Ces contrats sont définis à l'échelle de bassins de mobilité devant couvrir l'ensemble du territoire de la région.

Il ajoute une mission au rôle de chef de file de la région en matière de mobilité, à savoir la définition et la gestion des infrastructures de recharge électrique et de stations d'avitaillement en hydrogène et en GNV/bioGNV. Il prévoit également d'ajouter cette mission comme l'une des actions communes des AOM définies au travers des contrats opérationnels de mobilité.

Mme Frédérique Lardet. L'amendement CD2428 est défendu.

Mme Aude Luquet. Comme nous l'avons dit précédemment, il y a une nécessité de coordination un peu plus large avec la région. Sans cette coordination, nous pourrions voir réapparaître des disparités entre les collectivités les plus volontaires et celles qui le seraient moins avec pour conséquence une offre très réduite des stations d'avitaillement.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Avec Mme Elisabeth Borne, nous partageons votre objectif de mettre en œuvre un maillage du territoire en matière d'infrastructures de recharge électrique et de stations d'avitaillement. Néanmoins, il ne me semble pas nécessaire d'y consacrer un item spécifique au sein du chef de filât dont la vocation est de s'intéresser aux différentes formes de mobilité. De plus, il est nécessaire d'associer à de telles démarches, les gestionnaires de voirie pour un déploiement efficient. Le contrat opérationnel de mobilité qui les associe pourra mieux satisfaire à cet enjeu. Retrait sinon avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Cela a vocation à être intégré dans le contrat opérationnel de mobilité. Je suis d'accord avec vous sur l'objectif mais je pense qu'il est plus judicieux de le mettre dans les contrats opérationnels de mobilité.

*La commission **rejette** les amendements.*

Puis elle passe à l'amendement CD309 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Cet amendement entend faciliter la mobilité du quotidien et prioriser le report modal sur les modes actifs, dont le vélo. C'est donc un amendement pro-vélo.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement est également pro-vélo. Néanmoins, cet amendement vise à donner à la région, en qualité de chef de file de la mobilité, la charge d'organiser la définition d'un schéma régional des véloroutes. Si je partage votre objectif de créer un maillage territorial en matière de voies cyclables, le chef de filât de la région n'est pas un document de planification et il n'a donc pas vocation à intégrer l'élaboration d'un schéma directeur qui, en plus, n'est pas défini par la loi. Le Gouvernement est pro-vélo mais défavorable à cet amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Comme précédemment, je dirais que ces sujets trouveront leur place dans les contrats opérationnels, monsieur Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je suis pro-vélo mais convaincu par vos arguments, donc je vais retirer mon amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD664 de M. Éric Alauzet.

Mme la présidente Barbara Pompili. Étant la seule cosignataire présente, je vais le défendre. La région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité. Dans ce cadre, cet amendement propose que la région définisse avec les AOM les axes communs de promotion de mobilité active.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement vise à ajouter au chef de filât, la politique commune de promotion des mobilités actives dont nous avons déjà parlé. Le projet de loi confie à la région l'organisation des modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité en ce qui concerne toutes les formes de mobilité. Elles comprennent, comme vous venez de le voter, les mobilités actives. Quand bien même le développement des mobilités actives est un enjeu fort, il ne paraît pas opportun d'y dédier un item au sein des dispositions du chef de filât, au risque d'appeler à étendre cette liste pour intégrer toutes les autres formes de mobilité. Je demande donc le retrait de cet amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vais le retirer. Nous verrons à lui apporter d'éventuelles précisions pour le représenter en séance.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, l'amendement CD2180 de Mme Valérie Lacroute et CD2742 de Mme Monica Michel.

Mme Valérie Lacroute. L'élaboration des cartes de bassins de mobilité va se faire en concertation entre les autorités organisatrices de mobilité, les syndicats mixtes du type de ceux prévus par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) et les départements. Pour donner un caractère vraiment consensuel à ces cartes, l'idée est de faire en sorte qu'elles soient adoptées à une majorité au moins des deux tiers des partenaires associés.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Cet amendement vise à donner plus de légitimité démocratique à la définition des bassins de mobilité par les régions en introduisant le vote à la majorité des deux tiers des assemblées délibérantes des EPCI concernés.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ces amendements visent à soumettre la carte des bassins de mobilité à un vote favorable par une majorité des deux tiers des assemblées délibérantes, à la place de la demande d'avis prévu dans le projet de loi. Le principe des bassins de mobilité est d'établir

un périmètre de coordination entre la région et les AOM afin d'avoir un système de mobilité efficient du point de vue de l'usager. L'objectif du Gouvernement est de laisser les collectivités libres de se concerter, et ce, sans imposer de dispositions trop rigides entre la région et les collectivités pour aboutir à un cadre de coopération efficace. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends bien l'objectif que vous poursuivez mais je trouve que le fait de transformer la concertation en codécision pourrait alourdir le processus et je ne suis pas persuadé que ce soit plus efficace. À défaut d'un retrait, j'émettrai un avis défavorable à ces amendements.

Mme Valérie Lacroute. Cela n'alourdira en rien le processus puisque, de toute façon, l'avis implique aussi une délibération. Mais il serait important d'avoir un vote et non pas seulement un avis. Ce dernier n'a pas le même caractère officiel et l'on y met souvent un peu tout. Il peut être favorable, défavorable ; il peut donner lieu à des réserves. En actant cette cartographie de façon claire, le vote permettrait aux collectivités de lui donner un caractère plus solennel. Je maintiens donc mon amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'alourdissement est lié à l'obligation d'obtenir la majorité des deux tiers. Si elle n'est pas obtenue, cela peut bloquer le processus.

Mme Valérie Lacroute. Justement !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Plus on bloque, moins on avance.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Puis elle examine les amendements identiques CD1850 de M. Pierre Morel-À-L'Huissier, CD2385 de Mme Frédérique Lardet et CD2743 de Mme Monica Michel.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD1850 est défendu.

Mme Frédérique Lardet. Cet amendement a été proposé par l'Assemblée des communautés de France (AdCF). Dans un souci de cohérence de l'action publique, il n'est pas envisageable qu'une intercommunalité à fiscalité propre comporte plusieurs bassins de mobilité, sauf accord formel de son assemblée délibérante. En revanche, dans certaines situations et contextes territoriaux, il sera pertinent de regrouper plusieurs intercommunalités à fiscalité propre au sein d'un même bassin de mobilité.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Dans un souci de cohérence de l'action publique, il n'est pas envisageable qu'une intercommunalité à fiscalité propre comporte plusieurs bassins de mobilité. En revanche, dans certaines situations et contextes territoriaux, il sera pertinent de regrouper plusieurs intercommunalités à fiscalité propre au sein d'un même bassin de mobilité.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ces amendements visent à éviter qu'un EPCI soit découpé entre plusieurs bassins de mobilité, sauf accord de celui-ci. Le Gouvernement n'y est pas favorable parce que le principe des bassins de mobilité est vraiment d'établir un périmètre de coordination entre la région et des AOM, afin d'avoir un système de mobilité efficient du point de vue de l'usager. Nous voulons laisser les collectivités se concerter, sans imposer de discussions trop rigides entre la région et les collectivités, pour aboutir à un cadre de coopération efficace. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Laissons les collectivités s'organiser à ce stade. Vous envisagez le cas d'un EPCI qui pourrait être séparé en plusieurs bassins de mobilité. On pourrait avoir l'autre cas, celui où le bassin de mobilité dépasse l'EPCI. Laissons la concertation se faire entre les collectivités.

*Les amendements CD2385 et CD2743 sont **retirés**.*

*La commission **rejette** l'amendement CD1850.*

Puis elle passe à l'amendement CD589 de Mme Pascale Boyer.

Mme Frédérique Lardet. Cet amendement est défendu.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Demande de retrait ou avis défavorable. Cet amendement vise à préciser que l'action commune des autorités organisatrices de mobilité doit être en accord avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – SRADDET. Nous partageons bien évidemment le souci de cohérence sous-jacent à cet amendement, mais cet ajout dans la loi n'apparaît pas approprié parce que le chef de filât n'est pas vraiment assimilable à une démarche de planification. Il ne semble donc pas opportun de créer par la loi une articulation entre ces deux démarches.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements identiques CD378 de M. Vincent Descoeur et CD839 de M. Martial Saddier et l'amendement CD2181 de Mme Valérie Lacroute.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD378 est un amendement de simplification. Personne ne conteste l'idée de définir le bassin de mobilité mais il se trouve que certaines régions ont déjà réalisé ce travail. Il faudrait le prendre en compte au moment de la promulgation de la loi. Les régions n'ont pas à financer des cabinets d'études inutilement quand elles ont déjà fait le travail.

M. Martial Saddier. C'est un amendement de bon sens. Il faut éviter de faire deux fois le même travail, comme vient de le dire mon collègue M. Jean-Marie Sermier.

Mme Valérie Lacroute. Mon amendement va dans le même sens que les deux précédents. Certaines régions, notamment l'Île-de-France, ont déjà entrepris de définir les bassins de mobilité. Il ne faudrait pas les obliger à relancer cette procédure alors que les bassins de mobilité sont définis. L'amendement prévoit que la procédure doit cependant être mise en œuvre dans un délai de trois ans à compter de la promulgation de la loi. Cela permet aux collectivités d'avoir un peu de temps pour engager la procédure.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement n'est pas favorable à ces amendements et je vais essayer de vous expliquer pourquoi.

La procédure envisagée est déjà réduite à l'essentiel puisque c'est une procédure de concertation avec les autorités concernées. Lors du débat sur de précédents amendements, nous avons d'ailleurs discuté de l'éventualité d'en faire une procédure plus forte.

Il va sans dire que si une région a déjà défini sa cartographie de bassins de mobilité et a déjà mené une concertation – c'est-à-dire que la concertation existe et que les avis sont rendus –, alors la nouvelle étape ne sera pas nécessaire. En revanche, si une région avait défini ses bassins de mobilité sans concertation, il nous paraît important qu'elle fasse cette concertation sur les bassins de mobilité dans le cadre de la loi.

Le Gouvernement vous propose de retirer ces amendements. Ils sont satisfaits si la concertation a déjà eu lieu, sinon la concertation est nécessaire.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*La commission **rejette** successivement les amendements identiques puis l'amendement CD2181.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD285 du rapporteur.*

Puis elle en vient à l'amendement CD3116 rectifié du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le présent amendement vise tout d'abord à élargir le contenu des contrats opérationnels de mobilité à l'ensemble des modalités de l'action commune des autorités organisatrices de mobilité, qui

sont listées et pour lesquelles la région est chef de file. Chaque contrat portera ainsi, outre la coordination des services notamment autour des pôles d'échanges multimodaux, sur la dimension d'accompagnement et de capitalisation du savoir-faire, à la fois sur les bonnes pratiques et pour aider à la mise en place de nouveaux services ou infrastructures.

Il vise également à associer de manière obligatoire les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges multimodaux présents sur le bassin de mobilité, qui sont des partenaires incontournables pour améliorer concrètement le fonctionnement des nœuds de connexion entre les services de mobilité.

Il insiste enfin sur la nécessaire articulation entre services et infrastructures, afin d'organiser ensemble les conditions favorables au développement des mobilités à l'échelle d'un bassin de mobilité.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis très favorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Merci, madame la secrétaire d'État, pour cet avis très favorable. Il y aura une mise en cohérence avec certains aspects du titre III dont je suis le rapporteur.

Mme la présidente Barbara Pompili. *A priori*, il est compatible avec le titre III.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CD366 du rapporteur, CD841 de M. Martial Saddier et CD2182 de Mme Valérie Lacroute.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est un amendement de clarification.

M. Martial Saddier. En cas d'adoption, l'amendement du rapporteur risque de faire tomber les suivants et notamment le mien qui relève du même état d'esprit. Il s'agit de faire en sorte que la région puisse associer les partenaires incontournables pour les contrats opérationnels de mobilité : les communes, les intercommunalités, les différents gestionnaires de voirie.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'adoption de l'amendement du rapporteur ferait, en effet, tomber les autres. C'est une nouvelle rédaction de la deuxième phrase de l'alinéa 14 sur laquelle porte aussi l'amendement de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. L'objectif est d'associer les partenaires, notamment les gestionnaires de voirie. Je ne vais pas donner l'exemple de certains territoires où le gestionnaire de voirie, en l'occurrence la commune, n'est pas associé. On constate parfois des difficultés de mise en œuvre de transports sur une voirie qui n'est pas gérée par l'AOM. Il semble indispensable d'associer tous les partenaires.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Je suis favorable à l'amendement du rapporteur. Je demande le retrait des autres amendements au profit de celui du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je demande aussi le retrait des autres amendements au profit du mien.

Mme Valérie Lacroute. Je trouve que votre amendement n'est très précis, monsieur le rapporteur. Vous écrivez : « Peuvent être partie au contrat les autres établissements publics de coopération intercommunale ou tout autre partenaire. » Je ne sais pas bien ce que vous entendez par « tout autre partenaire ». Il me semble qu'il faudrait rajouter les gestionnaires de voirie. La rédaction que vous proposez est assez imprécise et je ne suis pas sûre qu'elle nous permette d'aboutir à ce que nous souhaitons.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons écrit « tout autre partenaire » précisément pour ne pas être trop restrictifs. Nous pouvons ainsi inclure tous ceux dont nous considérons qu'ils pourraient être partie au contrat avec les autres EPCI. Nous voulons aussi, encore une fois, respecter le principe de libre administration.

Mme Valérie Lacroute. Je crains que cette rédaction très large permette à certains partenaires de ne pas venir autour de la table. Nous rencontrons actuellement cette difficulté à Paris – il fallait que je cite le cas. Il faut obliger tous les partenaires à se mettre autour de la table. Avec la formulation retenue, si l'un des partenaires n'a pas envie de venir, il ne viendra pas. Or les gestionnaires de voirie doivent absolument être là.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'ai peine à penser, madame Valérie Lacroute, que les gestionnaires de voirie ne viendraient pas autour de la table. Si je reprends votre amendement, il est de même facture. Que voulez-vous dire par « ou tout autre partenaire » ?

*La commission **adopte** l'amendement CD366.*

*En conséquence, les amendements CD841 et CD2182 **tombent**.*

La commission est saisie des amendements identiques CD2478 de Mme Valérie Lacroute, CD2669 de Mme Aude Luquet et CD2788 de M. Stéphane Demilly.

Mme Valérie Lacroute. Dans le but de permettre une meilleure couverture de toutes les questions de mobilité par les contrats opérationnels, le présent amendement propose de les enrichir de quelques dispositions. La gestion des gares de voyageurs, notamment, doit être traitée dans le cadre des contrats opérationnels. Nous précisons la composition du tour de table.

Mme Aude Luquet. Il s'agit effectivement d'enrichir les prérogatives de la région en y associant les gestionnaires de gares, de manière à renforcer la concertation.

M. Stéphane Demilly. Cet amendement vise à enrichir le contenu des contrats opérationnels de mobilité, prévus à l'article 4, en précisant que la gestion des gares de voyageurs doit être traitée dans ce cadre.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ces amendements sont satisfaits : l'amendement du rapporteur, qui prévoit d'intégrer tout autre partenaire, permet de couvrir le cas particulier des gestionnaires de gares. Ces derniers sont des acteurs importants mais il ne me semble pas nécessaire de les mentionner en particulier dans cette énumération. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*L'amendement CD2669 est **retiré**.*

*Les amendements CD2478 et CD2788 sont **rejetés**.*

Mme la présidente Barbara Pompili. Avant de poursuivre, nous allons remercier Mme la secrétaire d'État pour sa participation à nos travaux et accueillir Mme la ministre des transports.

La commission examine, en discussion commune, l'amendement CD840 de M. Martial Saddier, qui fait l'objet du sous-amendement CD3211 de M. Damien Pichereau, l'amendement CD2745 de Mme Monica Michel et les amendements identiques CD1745 de Mme Florence Lasserre-David, CD2184 de Mme Valérie Lacroute et CD2382 de M. Stéphane Demilly.

M. Martial Saddier. C'est un amendement de souplesse. Nous pensons qu'il faut laisser la latitude la plus large possible en ce qui concerne le contenu du contrat opérationnel de mobilité conclu entre les différents partenaires. Nous proposons aussi de mettre une sorte de clause de revoyure à mi-parcours pour que l'on puisse faire un état des lieux du déroulé de ce contrat opérationnel de mobilité. Nous ne voulons pas d'un cadre national trop rigide. Les contrats de mobilité peuvent être très différents d'un territoire à l'autre.

M. Damien Pichereau. Si nous partageons l'objectif de cet amendement qui va dans le bon sens en offrant plus de flexibilité, nous proposons de conserver le bilan annuel, présenté aux comités des partenaires, prévu initialement dans le projet de loi. Il s'ajouterait à l'évaluation à mi-parcours.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité, le bilan annuel obligatoire présente une certaine lourdeur pour les régions. Il est donc proposé de le supprimer et de le remplacer par une évaluation à mi-parcours, en fixant une durée de six ans pour le contrat, avec modalités de révision.

Mme Florence Lasserre-David. Cet amendement concerne les régions qui signeront des contrats opérationnels de mobilité. Elles se trouveront dans l'obligation de réaliser un bilan annuel de l'ensemble de ces contrats. Or ce caractère annuel ne nous semble pas réaliste. Il nous semble préférable de revenir à une évaluation au bout de trois ans, comme prévu par l'article 4 du projet de loi.

Mme Valérie Lacroute. Je suis totalement d'accord avec mes collègues. Je pense qu'il faut laisser un peu de souplesse. Il me semble plus judicieux de prévoir une évaluation à mi-parcours de contrats d'une durée de six ans. Le bilan annuel alourdit alors qu'il n'y a pas forcément des évolutions importantes tous les ans. Si c'est pour présenter la même chose que l'année précédente, par facilité, il vaut mieux en rester à trois ans.

M. Stéphane Demilly. Dans un souci de simplification, je propose aussi de supprimer la référence à la notion de bilan annuel. Certaines régions, en raison de leur taille, pourraient être signataires de plus d'une dizaine de contrats opérationnels de mobilité. L'obligation de faire un bilan annuel de l'ensemble de ces contrats ne semble pas réaliste au regard des moyens humains de ces collectivités.

Mon amendement précise que les contrats opérationnels sont en vigueur pour une durée de six ans, ce qui coïncide avec la durée des mandats électoraux des exécutifs de la plupart des collectivités signataires. L'évaluation au bout de trois ans, prévue par l'alinéa 17, sera ainsi une évaluation du contrat à mi-parcours, pouvant mener à une révision du document si les résultats l'exigent.

L'évaluation à mi-parcours est bien suffisante. On passe parfois plus de temps à faire des bilans qu'à être réellement dans l'action.

Mme la présidente Barbara Pompili. Précisons que si l'amendement CD840 sous-amendé est adopté, il fera tomber tous les amendements suivants jusqu'à l'amendement CD1077 inclus. Madame la ministre, vous avez la parole pour donner l'avis du Gouvernement sur ces amendements.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Je suis favorable à tout ce qui peut permettre de donner de la souplesse aux collectivités, notamment pour apprécier la durée des contrats qui peut être, de façon pertinente, différente selon les territoires.

En revanche, il est utile de prévoir un bilan annuel, sachant qu'il n'y a rien de prescriptif sur la nature du bilan. Cela me semble une bonne idée de rendre compte, par exemple, d'enjeux de qualité de service, du bon fonctionnement des mécanismes de coopération qui ont pu être mis en place. Nous constatons l'existence d'une très forte demande de transparence, d'évaluation des politiques. Le bilan annuel va dans ce sens.

Je suis favorable à l'amendement CD840 sous-amendé, et défavorable à tous les amendements qui tendent à supprimer le bilan annuel.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends bien votre problématique par rapport au bilan. C'est presque de la sémantique : en fait, vous avez peur que le bilan soit un document de je ne sais combien de pages, faisant le point, étape par étape, de tout ce qui a été fait. Ce n'est pas du tout ce que nous avons à l'esprit. Nous voyons plutôt le bilan comme une espèce de compte rendu sur les points qui ont progressé et sur ceux qui restent à améliorer, sans entrer dans les détails. En revanche, l'évaluation effectuée au bout de trois ans doit être vraiment détaillée. Comme la ministre, je suis favorable à l'amendement CD840 sous-amendé, et défavorable aux autres.

M. Martial Saddier. Merci, madame la ministre et monsieur le rapporteur, d'avoir émis un avis favorable à mon amendement. En ce qui concerne le sous-amendement qui prévoit un bilan annuel, je pense que vous avez compris notre crainte et les précautions d'usage. Nos propos feront foi mais il faudra aussi une sorte de circulaire relative au contrôle de légalité sur le plan local. Dans cette salle, personne ne remet en cause la bonne volonté. Néanmoins, il ne faudrait pas que, dans deux ans, une préfecture demande un pavé de cinquante pages aux régions pour un contrôle de légalité. C'est quand même un peu comme cela que les choses dérivent au fil du temps. Je ne vais pas m'opposer au sous-amendement si cela permet de faire passer mon amendement, mais sachez que nous redoutons tous une dérive potentielle concernant les exigences sur le contenu de ces délibérations chaque année. Une solution serait peut-être de prévoir plutôt une information.

M. Stéphane Demilly. Le rapporteur a utilisé le terme de compte rendu qui me semble moins lourd et plus judicieux que celui de bilan.

M. Jean-Marie Sermier. Je constate une dérive assez problématique. Hier soir, lors des débats sur l'Agence nationale de la cohésion des territoires – ANCT –, nous avons ajouté des dispositions qui vont créer des obligations qui paraissent parfaitement naturelles et auxquelles les uns et les autres sont évidemment favorables. Hier soir, c'était sur le débat participatif. On a toujours supposé que les élus étaient capables d'organiser des consultations pour tel ou tel projet.

Ici, nous faisons la même chose. Dans les collectivités, on trouve des personnes très compétentes. Dans une démocratie, il y a une majorité et une opposition qui n’est pas là pour jouer les pots de fleurs. L’opposition porte la contradiction, demande des comptes à la majorité. Des bilans sont faits, des propositions sont mises sur la table, des rapports annuels peuvent être proposés. Cela se fait naturellement dans toutes les structures démocratiques. L’ajout de cette obligation part sans doute d’une bonne intention mais il va fragiliser toutes les décisions des collectivités. Ces décisions pourront faire l’objet de recours par les préfets dans le cadre du contrôle de légalité ou par des opposants qui ne sont pas élus. Nous sommes dans une République où de plus en plus de gens sont capables d'aller porter le fer, y compris au tribunal administratif, pour embêter la collectivité. Il ne s’agit même pas de faire des propositions. C'est vraiment dommage. Il faut y faire attention. Vous dites tous qu’il faut arrêter d’accumuler les normes, et de sur-transposer quand il s'agit de l'Union européenne. Ici, on s'oblige à des choses que tout le monde fait déjà naturellement.

Mme Sandra Marsaud. Je voudrais en profiter pour parler de l'amendement CD2145, proposé par M. Lionel Causse, et qui risque de tomber. Cet amendement vise à remplacer les comités des partenaires par des observatoires des mobilités avec une composition et des missions plus larges. On a pu voir de tels observatoires dans d’autres domaines comme le logement. Ils ont un vrai rôle de concertation et sont chargés de missions beaucoup plus fines, précises et opérationnelles. L’amendement propose de créer des observatoires régionaux et un observatoire national des mobilités dans le but de recueillir et de coordonner l’ensemble des données collectées.

M. Damien Pichereau. Tel qu’envisagé, le bilan n’est pas un pavé obéissant à des normes. L’idée est de réunir les personnes autour de la table tous les ans, comme cela se fait souvent dans le cadre d’un contrat qui nécessite des discussions régulières. Nous devons écrire dans le marbre qu’un bilan est effectué tous les ans, pour faire avancer ensemble ce contrat opérationnel de mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis extrêmement sensible à vos craintes de contraintes administratives excessives. Ce n’est évidemment pas le sens de ce que nous souhaitons faire. Vous aurez noté que je donne des avis défavorables à chaque fois qu'il s'agit de compliquer la vie des collectivités ou d'enfermer leur action dans des cadres trop stricts.

Néanmoins, je pense qu'il faut aussi que nous prenions en compte la demande de démocratie participative, de transparence. L'esprit de ce bilan est bien celui qui vient d’être décrit par M. Damien Pichereau. Le terme de bilan n'est peut-être pas le plus approprié. Je vous propose que, d’ici à la séance, nous réfléchissions au terme qui serait le plus adapté. Il s'agit de revenir devant le comité des partenaires. C'est très important. Il ne s’agit pas seulement des délibérations, que vous mentionnez, au sein des assemblées des différentes collectivités. Continuons à travailler d'ici à la séance pour nous assurer que nous

ne donnons pas prise à des démarches contentieuses ou à une mauvaise interprétation.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'aimerais dire un mot de l'amendement de M. Lionel Causse qui va tomber si nous adoptons l'amendement CD840 sous-amendé. Il propose de remplacer « comités des partenaires » par « observatoires des mobilités ». Or un observatoire recueille et diffuse des informations. Le comité des partenaires, lui, est une instance de dialogue et de concertation. Ce n'est pas la même chose. De toute façon, mon avis aurait été défavorable.

*La commission **adopte** le sous-amendement CD3211.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CD840 sous-amendé.*

En conséquence, les amendements CD2745, CD1745, CD2184, CD2382 tombent, de même que les amendements CD2145 de M. Lionel Causse, CD1076 de la commission des lois, CD2780 de Mme Valérie Lacroute et CD1077 de la commission des lois.

La commission est saisie de l'amendement CD2781 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement ajoute la possibilité d'une révision du contrat à tout moment lorsque l'ensemble des signataires du contrat considèrent qu'une telle révision est nécessaire, sans attendre le délai de trois ans. Cet ajout apporte de la souplesse dans la mise en place du contrat.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En fait, je crois que l'amendement que nous venons d'adopter satisfait celui-ci, puisqu'il prévoit que les partenaires du contrat définissent eux-mêmes les modalités de révision. Nous sommes tous attachés à ce principe de souplesse.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même constat, même avis.

Mme Valérie Lacroute. À ce stade, je vais le retirer.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2782 de M. Lionel Causse et CD1117 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Sandra Marsaud. Avec plusieurs collègues, j'ai cosigné cet amendement de M. Lionel Causse. Il s'agit, là encore, de proposer la création d'un observatoire des mobilités.

M. Matthieu Orphelin. Mon amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme le rapporteur, je ne suis pas favorable au remplacement du comité des partenaires par un observatoire qui renvoie à quelque chose de beaucoup plus passif.

S'agissant de l'amendement brillamment défendu par M. Matthieu Orphelin, je pense qu'il ne faut pas affaiblir la lisibilité du comité des partenaires en ajoutant tous les participants qui peuvent y être associés. La présence des entreprises et des usagers est structurante. Je fais confiance, une fois de plus, aux collectivités pour associer l'ensemble des acteurs concernés.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis défavorable à l'amendement présenté par Mme Sandra Marsaud pour des raisons que j'ai déjà données. Même avis pour l'amendement de M. Matthieu Orphelin : ces participants peuvent intégrer le comité des partenaires sans qu'il soit besoin de le préciser dans la loi.

Les amendements sont successivement ***retirés****.*

La commission examine ensuite l'amendement CD2146 de M. Lionel Causse.

Mme Sandra Marsaud. L'amendement CD2146 vise à compléter la composition des comités des partenaires en y intégrant les élus locaux concernés.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je crois qu'il faut laisser aux AOM la latitude de définir les participants au-delà de ce qui est indiqué dans le projet de loi, à savoir des représentants des employeurs et des usagers. Je vous propose de retirer cet amendement, sans quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le projet de loi indique que la liste est *a minima* afin de laisser toute latitude aux AOM pour ajouter les partenaires qu'elles souhaitent. Tous ceux qu'elles voudront inclure pourront faire partie des comités. Par conséquent, avis défavorable.

L'amendement CD2146 est ***retiré****.*

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD1432 de M. Jean-François Cesarini.

Mme Nathalie Sarles. La mobilité n'ayant pas de frontières administratives, nous proposons que des représentants de régions limitrophes puissent siéger dans ces comités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Toujours selon la même philosophie, je pense que si la question se pose et qu'il y a une concertation à réaliser avec des autorités organisatrices de territoires limitrophes, on peut faire confiance aux élus pour trouver des instances qui permettront d'échanger.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Faisons confiance aux élus locaux.

Mme Nathalie Sarles. Comme on est dans la même veine que précédemment, je vais également retirer cet amendement.

*L'amendement CD1432 est **retiré**.*

*L'amendement CD2746 de Mme Monica Michel est ensuite **retiré**.*

Puis la commission en vient à l'amendement CD2147 de M. Lionel Causse.

Mme Sandra Marsaud. Cet amendement vise à élargir les missions des comités des partenaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. On rejoint un peu les amendements relatifs au rôle d'observatoire des comités. Ces derniers pourront réaliser d'autres missions que celles mentionnées par le projet de loi, selon les contextes locaux, mais il est important de bien montrer qu'il s'agit d'abord d'instances de dialogue entre les acteurs et il convient donc de ne pas alourdir les missions obligatoires. Je vous propose de retirer votre amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Sans surprise, je demande aussi le retrait de cet amendement. Sinon, j'émettrai un avis défavorable.

*L'amendement CD2147 est **retiré**.*

*Puis, la commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD286, CD1347 et CD287 du rapporteur.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2791 de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de précision prévoit explicitement que des représentants des acteurs professionnels de la mobilité, définis par voie réglementaire, seront associés au comité des partenaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Dans un même esprit de confiance envers les collectivités territoriales, qui sauront compléter le comité des partenaires, si besoin, je vous propose de retirer votre amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même position : je demande le retrait de l'amendement ou, à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Je ne peux pas le retirer. À certains moments, vous faites confiance aux élus et à d'autres, quand il s'agit de charger la barque, c'est moins vrai. On va voir qui leur fait vraiment confiance à travers le vote.

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

*Puis, la commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD288 et CD367 du rapporteur.*

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD686 de M. Gérard Menuel et CD208 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. L'amendement CD686 vise à permettre – et à organiser – les meilleurs échanges possibles avec l'ensemble des membres du comité des partenaires. Sans rien imposer, nous donnerons aux départements, à leur demande, et aux AOM la possibilité d'intégrer le comité des partenaires.

M. Martial Saddier. Compte tenu de leurs compétences en matière d'information, de coordination et de tarification, il est important que les régions et les départements puissent être membres et ainsi participer.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements me paraissent satisfaits : le projet de loi permet à l'autorité organisatrice régionale et au département d'être associés. Je vous propose donc de retirer ces amendements.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même position.

*Les amendements CD686 et CD208 sont successivement **retirés**.*

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD2747 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. L'amendement CD2747 a pour objet de rétablir les comités de suivi des dessertes ferroviaires, qui permettent l'association des représentants des usagers, des associations représentant les personnes handicapées et des élus des collectivités territoriales concernées. Je vous propose donc de supprimer l'alinéa 33.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'avais donné un avis défavorable à l'abrogation de ce dispositif, que le Sénat a prévue à cet alinéa. Les comités de suivi des dessertes ont été très fortement demandés dans le cadre du débat sur le nouveau pacte ferroviaire, notamment lors de la concertation que j'avais engagée avec les représentants des collectivités territoriales et des associations d'usagers. Je pense qu'il est très important de ne pas supprimer ces comités qui associent l'ensemble des élus le long d'une ligne ferroviaire. Je suis donc favorable à l'amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*La commission **adopte** cet amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD2748 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Cet amendement de précision a pour objet d'identifier l'interlocuteur pertinent pour les collectivités territoriales.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement vise à identifier la future filiale de SNCF Réseau en charge de la gestion des gares comme interlocutrice pertinente des collectivités territoriales pour la question des locaux vacants. C'est, en effet, le gestionnaire des gares qui est affectataire de ces actifs. À partir du 1er janvier 2020, les missions de gestionnaire des gares seront confiées à une société filiale de SNCF Réseau. En revanche, le gestionnaire des gares de voyageurs est aujourd'hui la branche Gares & Connexions de SNCF Mobilités. L'amendement ne couvre donc pas la fin de l'année 2019. Sous cette réserve, je suis favorable au principe de l'amendement. Il me semble important de préciser le mécanisme de discussion entre les collectivités territoriales et le gestionnaire des gares. Je vous propose de retirer cet amendement : je vous présenterai un dispositif plus complet d'ici à la séance.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. L'idée évoquée par l'amendement est très intéressante, mais il faut la retravailler.

*L'amendement CD2748 est **retiré**.*

Puis la commission aborde l'amendement CD1934 de M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Le projet de loi prévoit de mettre à la disposition des collectivités territoriales des locaux de gares devenus vacants à la suite de leur fermeture. Cela concerne principalement des locaux situés dans des petites villes ou des bourgs ruraux qui disposent de faibles moyens financiers et sont parfois confrontés à des conjonctures économiques particulièrement difficiles au plan local. Si ces communes souhaitent utiliser d'anciennes gares pour aménager et dynamiser leur territoire, il ne faut pas qu'elles soient freinées par des tarifs domaniaux trop élevés. Or il faut reconnaître que la SNCF ne cède jamais ses locaux à des prix très intéressants pour des petites communes. L'amendement prévoit que les mises à disposition pourront avoir lieu à titre gracieux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien votre préoccupation, qui rejoint certaines dispositions figurant d'ores et déjà dans le projet de loi, mais je pense qu'il serait juridiquement compliqué de prévoir une obligation aussi systématique que celle que vous proposez. Je suggère donc de retravailler cet amendement dans la perspective de la séance, en lien avec le dispositif que nous avons évoqué à propos de l'amendement précédent.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*L'amendement CD1934 est **retiré**.*

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD1955 de M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Le texte permettra, je l'ai dit, de mettre des gares fermées à la disposition des collectivités territoriales qui en feront la demande, pour éviter qu'il y ait trop longtemps des friches dans les petites communes. Un délai de réponse est prévu mais il n'y a aucun dispositif en cas d'absence de réponse aux demandes. Afin d'accélérer leur traitement et de ne pas pénaliser les projets des petites collectivités, il est nécessaire d'adopter des sanctions en cas de non-réponse. Tel est l'objet de l'amendement CD1955.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, qui peut refléter une certaine dégradation des relations avec le gestionnaire des gares dans certains territoires, mais je voudrais souligner que le représentant de l'État sera partie au dispositif. Je pense que c'est à lui qu'il appartiendra de veiller au respect de la procédure et à son bon déroulement. Je vous propose donc de retirer cet amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je demande également son retrait.

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

*Puis elle **adopte** l'article 4 **modifié**.*

Article 2 (articles L. 2333-64, L. 2333-65, L. 2333-66, L. 2333-67, L. 2333-68, L. 2333-70, L. 2333-73, L. 2531-2, L. 2531-3, L. 2531-5, L. 2531-6, L. 2531-9, L. 5214-23, L. 5215-32, L. 5216-8, L. 5722-7 et L. 5722-7-1 du code général des collectivités territoriales, article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale et articles L. 1221-13 et L. 1231-12 du code des transports) : *Versement destiné au financement des services de mobilité* **(précédemment réservé)**

La commission examine l'amendement CD662 de M. Éric Alauzet.

Mme Laurianne Rossi. Dans sa rédaction actuelle, le projet de loi élargit considérablement l'utilisation du « versement transport » qui deviendra un « versement mobilité ». Celui-ci ne sera plus cantonné au financement des transports en commun mais pourra être utilisé pour l'ensemble des « services de mobilité ». Étant donné le potentiel écologique et sanitaire des mobilités actives, notre amendement vise à ce qu'elles soient explicitement intégrées dans le champ des services de mobilité financés dans ce cadre. La rédaction actuelle de l'article 2 ne l'exclut pas clairement, mais une précision nous paraît nécessaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage totalement le souhait que les collectivités territoriales et les autorités organisatrices interviennent bien dans l'ensemble du champ des mobilités et pas seulement en ce qui concerne les transports en commun. Je pense néanmoins que votre préoccupation est satisfaite : le versement transport va être remplacé par un versement mobilité au sein du code général des collectivités territoriales. Ce

dispositif servira au financement des services de mobilité, ce qui inclut les mobilités actives. Afin de ne pas créer un *a contrario* qui conduirait à comprendre que la notion de services de mobilité n'est pas incluse dès lors que l'on n'ajoute pas « et des mobilités actives », je vous propose de retirer cet amendement ; sinon, j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement CD662 est ***retiré****.*

La commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques CD1346 du rapporteur, CD2174 de Mme Valérie Lacroute et CD2584 de Mme Aude Luquet, ainsi que les amendements identiques CD1123 de M. Matthieu Orphelin, CD2107 de Mme Barbara Pompili et CD2740 rectifié de Mme Monica Michel.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mon amendement CD1346 tend à supprimer les alinéas 5 et 6 de l'article 2, ainsi que les alinéas 41 et 42 en conséquence. Le Sénat a prévu une exonération du versement transport pour les employeurs ayant conclu un accord de télétravail, à due concurrence de la part du volume horaire effectué à distance par les employés concernés, ce qui me paraît excessivement compliqué à mettre en œuvre : le calcul serait une vraie calamité. Je vous propose donc de supprimer cette disposition.

Mme Valérie Lacroute. Au-delà de la complexité du calcul, cette disposition ouvrirait surtout la porte à toutes sortes d'exonérations. Il en existe déjà pour les entreprises qui mettent en place le transport de leurs salariés ou qui leur offrent la possibilité de se loger à proximité du lieu de travail. Ajouter encore une exonération serait très dangereux. D'où notre amendement CD2174.

Mme Aude Luquet. J'ai bien compris que l'exonération prévue a pour but d'encourager le télétravail. Il y a un certain nombre d'éléments qui confirment que cela augmente la productivité, fait baisser l'absentéisme et réduit l'utilisation des surfaces immobilières. Néanmoins, on peut se demander si cette exonération est le bon outil pour un certain nombre d'entreprises. Comme l'a dit le rapporteur, cela peut produire des effets négatifs. Par ailleurs, cela affecterait directement le financement des services de mobilité. C'est pourquoi l'amendement CD2584 tend à supprimer l'exonération adoptée par le Sénat.

M. Matthieu Orphelin. Par l'amendement CD1123, nous voulons également supprimer l'exonération du versement mobilité en contrepartie du télétravail qui a été décidée par le Sénat. Il faut au contraire sanctuariser le versement mobilité.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD2107 dont je suis la première signataire va dans le même sens. Il ne faut pas non plus oublier que le versement mobilité a vocation à financer la mobilité de tous, et pas seulement celle des salariés des contributeurs. Par ailleurs, ce n'est pas parce que des personnes sont en télétravail qu'elles n'ont pas besoin de se déplacer, ne serait-ce que pour se rendre dans des centres de *coworking*.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. L'amendement CD2740 rectifié tend également à supprimer cette disposition. Il n'est pas souhaitable d'ouvrir une brèche supplémentaire en ce qui concerne le versement mobilité.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je précise que l'adoption de ces amendements ferait tomber les amendements CD2493, CD591 et CD2132.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien l'esprit des dispositions adoptées au Sénat, malgré l'avis défavorable du Gouvernement, pour encourager le télétravail. Néanmoins, comme cela a été dit, cela conduirait à un dispositif extrêmement complexe qui compliquerait encore les modalités de perception du versement mobilité – vous savez comment il est perçu par les entreprises –, étant entendu par ailleurs que les opérateurs de transport ne peuvent pas nécessairement adapter au plus juste leurs offres en fonction des décisions de télétravail qui peuvent être prises ou non. Je suis favorable à la suppression de cette mesure par les amendements CD1346, CD2174 et CD2584. Je propose de retirer en leur faveur les autres amendements en discussion, car ils sont moins complets.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis : les amendements CD1123, CD2107 et CD2740 rectifié ne supprimeraient pas les alinéas 41 et 42. C'est pour cette raison qu'ils sont moins complets.

Les amendements CD1123, CD2107 et CD2740 rectifié sont ***retirés****.*

Puis la commission ***adopte*** *les amendements CD1346, CD2174 et CD2584.*

En conséquence, les amendements CD2493 de M. Sylvain Maillard, CD591 de Mme Pascale Boyer et CD2132 de M. Alain Perea sont ***sans objet****.*

La commission examine ensuite l'amendement CD2172 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Nous proposons de permettre à la région d'instituer un versement mobilité dès lors qu'elle organise des services de mobilité en lieu et place d'une communauté de communes. C'est une question importante. Il est nécessaire que la région puisse également instaurer cette source de financement dans les conditions que je viens d'indiquer.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends la volonté de donner une ressource aux régions, mais je voudrais souligner qu'elles n'ont pas fait cette demande lors de la concertation, très large, qui a été menée au cours des derniers mois. Nous sommes en train de parler de la création de services de mobilité dans quelques territoires où les régions agiraient par substitution, pour des coûts sans rapport avec ceux qu'elles assument dans le domaine de l'organisation des transports ferroviaires, pour laquelle elles ont reçu des dotations, ou au titre des compétences qu'elles ont reprises aux départements. Comme nous devons être vigilants sur les charges nouvelles à l'égard des entreprises et qu'il n'y a pas de demande de la part des régions, je vous propose de retirer cet amendement ; sinon, j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement CD2172 est ***retiré****.*

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD1744 de Mme Florence Lasserre-David.

Mme Florence Lasserre-David. Notre amendement a pour objet de revenir à la rédaction initiale du projet de loi en conditionnant l'instauration du versement mobilité à taux plein à l'organisation de services réguliers de transport public de personnes. Il s'agit de s'assurer que le versement mobilité finance en premier lieu ce type de services.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis favorable à l'idée de conditionner le versement mobilité à l'organisation d'un service régulier de transport en commun. Cela pose, de façon corrélative, la question de la ressource dont peuvent bénéficier les autorités qui n'organisent pas de tels services, mais nous aurons l'occasion d'évoquer ce point en examinant d'autres amendements. Il faut garder en tête que le versement mobilité est un impôt très compliqué à calculer et qu'il est souhaitable de le cibler sur ce qui était sa vocation jusqu'à présent, c'est-à-dire l'organisation de services réguliers de transport en commun. J'émets donc un avis favorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

Elle aborde ensuite l'amendement CD613 de Mme Véronique Riotton.

Mme Véronique Riotton. Il est parfois difficile de trouver un accord sur le versement mobilité au sein des collectivités territoriales, ce qui peut empêcher d'utiliser ce dispositif alors qu'il pourrait être mis en place. Afin d'éviter ces situations de blocage, l'amendement CD613 conduirait à appliquer un taux minimal de 0,3 % en cas de désaccord au sein de la collectivité, ce qui permettrait au moins de conduire des expérimentations.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je peux comprendre l'esprit de cet amendement, mais je pense qu'il est important que le prélèvement ne soit pas instauré s'il n'y a pas d'accord au sein de la collectivité concernée, et cela après discussion avec le comité des partenaires. Je connais un certain nombre de situations dans lesquelles les entreprises et certains élus des collectivités ne sont pas favorables à un tel versement, et je crois qu'il ne serait pas respectueux des procédures démocratiques et de la concertation que nous souhaitons avec les entreprises et les usagers, en préalable, de « shunter » des étapes dans le cadre d'un dispositif qui s'appliquerait par défaut. Je vous propose donc de retirer cet amendement, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Votre amendement empiéterait sur la liberté des collectivités locales. S'il revient au législateur de fixer des plafonds, ce qu'il a fait, il est un peu compliqué d'imposer des taux « planchers ». Or c'est ce que vous tendez à faire. J'émets donc un avis défavorable.

Mme Véronique Riotton. Il y a parfois une difficulté quand les entreprises font pression. Je ne remets pas en cause la vocation du comité des partenaires, mais on voit bien qu'il y a des situations qui empêchent les collectivités territoriales de faire des expérimentations et de se lancer. L'idée est d'adopter un dispositif permettant d'y arriver. Comme j'entends ce que vous avez dit à propos du comité des partenaires, je retire l'amendement, mais je vais continuer à travailler sur ce sujet afin de donner la main aux collectivités. Cela me paraît important.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je crois que je vois quelle situation vous avez en tête, mais ce que vous proposez reviendrait à forcer la délibération de l'assemblée de la collectivité concernée. Il me semble que chacun doit prendre ses responsabilités. Il est certain qu'en instituant un versement mobilité dans le cas auquel vous pensez, on pourrait organiser plus facilement des services, y compris dans des territoires où il existe des enjeux importants en termes de pollution, mais je pense vraiment qu'il faut laisser la responsabilité aux élus.

L'amendement CD613 est ***retiré****.*

La commission aborde ensuite l'amendement CD690 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Par cet amendement, nous demandons que le financement des services de mobilité soit réévalué chaque année et que l'on se base sur l'évolution des exonérations prévues par la législation en vigueur.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est important d'associer le comité des partenaires et d'avoir ces délibérations au moment d'instituer un versement mobilité et d'en fixer le taux. J'ai défendu tout à l'heure l'idée selon laquelle il faut un bilan ou un compte rendu annuel sur l'organisation des services de mobilité, mais il ne me semble pas qu'il soit nécessaire de

redélibérer ou de revoir régulièrement les modalités de financement. Cela se fera si le bilan réalisé fait apparaître des évolutions importantes. Je vous propose de retirer cet amendement, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement CD690 est ***retiré****.*

Puis la commission examine l'amendement CD2173 rectifié de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement était de cohérence avec le CD2172 que j'ai précédemment retiré.

L'amendement CD2173 rectifié est ***retiré****.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2585 de Mme Florence Lasserre-David.

Mme Florence Lasserre-David. Dans le ressort territorial d'une AOM, nous proposons que le taux de versement transport (VT) majoré qui est possible grâce à l'organisation d'un transport en commun en site propre (TCSP) ne soit appliqué que dans les communes bénéficiant directement ou indirectement du TCSP, c'est-à-dire celles de l'aire urbaine.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Là encore, je vois bien quel cas vous avez en tête. Le principe est qu'il y a une forme de mécanisme de solidarité ou en tout cas un taux unique dans le périmètre de l'autorité organisatrice. Le projet de loi permettra une modulation au sein des syndicats mixtes. Vous souhaitez aller plus loin en créant une possibilité de modulation dans le périmètre de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI). Cela répondrait sans doute au cas auquel vous pensez, mais cela pourrait créer des difficultés dans d'autres EPCI. Je vous propose de retirer cet amendement, mais j'ai bien en tête la situation particulière à laquelle vous songez. Nous pourrions peut-être en reparler d'ici à la séance.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'émets un avis défavorable.

Mme Florence Lasserre-David. Je vais retirer l'amendement et nous en reparlerons donc.

L'amendement CD2585 est ***retiré****.*

La commission examine ensuite l'amendement CD2800 rectifié de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je ne partage pas tout à fait l'avis de la ministre. Je pense que l'on peut tout à fait imaginer, dans un esprit de solidarité, un taux différencié au sein d'une communauté de communes à laquelle la région s'est

substituée. Il y a, dans certains cas, des communes qui bénéficient peu, hélas, de l'installation d'entreprises et il me semble important que l'on puisse éviter de les pénaliser, tout en permettant à d'autres communes dans lesquelles de nombreuses entreprises sont installées de mettre en place une offre de transport plus importante, sans avoir à se limiter à un taux qui serait identique dans toutes les communes et qui ne permettrait pas d'augmenter l'offre de transport. Même si cela va *a contrario* de ce que vous avez pu dire, je rappelle que l'objectif final est d'augmenter l'offre de transport sur l'ensemble du territoire. Certaines communes ne bénéficient pas, malheureusement, de recettes importantes au titre du versement mobilité parce qu'elles ne comptent pas beaucoup d'entreprises. Il me semblerait judicieux, en restant dans un esprit de solidarité, que l'on puisse avoir des taux différenciés selon les communes afin de produire des recettes importantes et d'offrir plus de transports sur l'ensemble du territoire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien la préoccupation qui est la vôtre, mais l'amendement tend à permettre à la région d'instituer un versement mobilité lorsqu'elle se substitue à un EPCI, et vous savez quel avis j'ai émis tout à l'heure sur ce point. Les régions n'ont pas demandé à avoir la possibilité de percevoir un versement mobilité dans ce cas et je pense que nous devons tous garder en tête la nécessité de ne pas augmenter la pression fiscale sur les entreprises. Je suis donc défavorable à cet amendement, que je vous propose de retirer.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même position.

M. Jean-Marie Sermier. Ce n'est pas tout à fait la question, madame la ministre. Il s'agit de permettre à des communes d'avoir un taux différencié dans le cas où la communauté de communes n'a pas fait le choix d'être une autorité organisatrice de la mobilité et où la région se substitue à elle – on peut alors penser que la communauté de communes n'a pas mis en place un certain nombre de services.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement prévoit que « la région institue un taux unique sur l'ensemble du ressort territorial de la communauté de communes à laquelle elle s'est substituée » : je comprends qu'il s'agit bien de permettre à la région d'instituer un versement mobilité dans le périmètre des EPCI en cas de substitution.

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

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2835 de M. Benoît Simian.

M. Vincent Thiébaut. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme il s'agirait de nouveau de permettre aux régions, qui ne le demandent pas, d'instituer une fiscalité sur les entreprises, je vous propose de retirer cet amendement ; sinon, j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*L'amendement CD2835 est **retiré**.*

3. Réunion du jeudi 16 mai à 14 heures 30

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, nous poursuivons l'examen des articles du projet de loi d'orientation des mobilités.

Ce matin, nous avons commencé l'examen de l'article 2.

Article 2 (articles L. 2333-64, L. 2333-65, L. 2333-66, L. 2333-67, L. 2333-68, L. 2333-70, L. 2333-73, L. 2531-2, L. 2531-3, L. 2531-5, L. 2531-6, L. 2531-9, L. 5214-23, L. 5215-32, L. 5216-8, L. 5722-7 et L. 5722-7-1 du code général des collectivités territoriales, article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale et articles L. 1221-13 et L. 1231-12 du code des transports) : *Versement destiné au financement des services de mobilité* **(suite)**

La commission est saisie de l'amendement CD2515 de Mme Florence Lasserre-David.

Mme Florence Lasserre-David. Lorsque le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) comprend une ou plusieurs communes classées touristiques, l'autorité organisatrice peut choisir de majorer le taux du versement mobilité (VM) de 0,2 % sur l'ensemble de son territoire. Cet amendement vise à ce que, sur un même ressort territorial, une distinction puisse s'appliquer sur le versement transport en fonction du classement ou non de la commune en commune touristique. Les communes non touristiques pourraient ne pas se voir appliquer ces 0,2 % supplémentaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. C'est le même esprit que l'amendement dont nous avons discuté ce matin : permettre des modulations au sein d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI). Vous pointez à juste titre qu'il est possible que des majorations se cumulent, en l'occurrence une majoration pour bus à haut niveau de service (BHNS) à 0,3 % et une majoration à 0,2 % pour communes touristiques. La philosophie du texte est d'avoir des taux uniformes sur un EPCI, étant entendu que nous sommes dans une logique non de redevance, mais de taxe. Je comprends votre préoccupation ; néanmoins, je ne peux pas, pour les raisons exposées ce matin, donner un avis favorable à votre amendement. Retrait ou à défaut défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis, en cohérence avec ce que nous avons dit ce matin.

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

Puis elle examine l'amendement CD2196 de Mme Émilie Bonnivard.

M. Jean-Marie Sermier. C'est un amendement très intéressant présenté par Mme Émilie Bonnivard. Je vous renvoie à son exposé sommaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est satisfait. Je vous propose de le retirer.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. Dans la mesure où l'exposé sommaire correspond à la loi, il n'y a pas lieu de le maintenir…

L'amendement est ***retiré.***

La commission est saisie de deux amendements identiques CD1657 de M. Emmanuel Maquet et CD1740 de Mme Florence Lasserre-David.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD1657 de notre collègue M. Emmanuel Maquet vise à supprimer l'instauration d'un versement mobilité au taux de 0,3 %, dans 136 EPCI.

Mme Florence Lasserre-David. Mon amendement CD1740 vise également à supprimer les alinéas 15 et 16 de l'article 2 qui prévoient que les communautés de communes qui n'organisent pas de service régulier de transport public de personnes puissent instaurer un versement mobilité à 0,3 %.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces deux amendements sont cohérents avec l'amendement CD1396 examiné ce matin, qui correspond à la logique souhaitée par le Gouvernement de réserver le versement mobilité aux autorités organisatrices qui organisent des services de transport réguliers. Recourir à un impôt aussi complexe avec un taux très bas, c'est finalement se donner beaucoup de mal pour un rendement relativement faible. La question se pose néanmoins de la ressource dont peuvent bénéficier les autorités organisatrices qui n'organisent pas de transports réguliers si cet amendement est voté. Je veux vous assurer de l'engagement du Gouvernement pour qu'une ressource soit apportée pour cette situation : nous sommes en train d'examiner les différentes options possibles, mais tout cela est lié aux réflexions en cours sur la réforme de la fiscalité locale à la suite de la suppression de la taxe d'habitation. Entre autres orientations envisagées à ce stade, la possibilité pourrait être donnée aux élus de disposer de marges de manœuvre complémentaires sur la cotisation foncière des entreprises (CFE). L'objectif du Gouvernement est d'intégrer les dispositions qui seront retenues après concertation dans le prochain projet de loi de finances. J'émets un avis favorable sur ces amendements.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis, à cela près que nous devrons avoir en séance des précisions sur la façon dont pourront être financées ces AOM. Il faut entrer dans le dur. J'entends bien que la loi de finances arrive, qu'il y a en préparation une réforme de la fiscalité locale, mais nous voulons en savoir un peu plus.

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. Madame la ministre, vous avez en partie répondu aux questions que je me posais. Dans le Tarn, le Carmausin et le Cordais, territoires reculés où le chômage est élevé et où la problématique des transports est majeure dans l'accès à l'emploi, les intercommunalités n'ont pas la compétence transports ; elles voudraient la prendre mais n'en ont pas les moyens, surtout si on les contraint à mettre en place un service de transports publics qui ne sera jamais rentable. Dans ces territoires, il faut trouver des solutions innovantes. Une commune est par exemple en train de mettre en place un service communal de covoiturage. Leur crainte, si elles ne peuvent se saisir de cette opportunité à travers cette future loi, est de voir la région rester maître d'œuvre en matière de transport, ce qui est déjà compliqué : l'Occitanie est très vaste. Ces territoires sont en attente et cela risque de créer des frustrations, alors que je suis sûre qu'il peut exister des alternatives. Avez-vous réfléchi à des pistes pour répondre à cette demande ?

Mme Laurianne Rossi. Je suis cosignataire d'amendement CD663 de notre collègue M. Éric Alauzet qui propose un dispositif similaire et qui tombera si ces amendements sont adoptés. Il me semble particulièrement important d'introduire un nouveau critère de majoration du versement pour les autorités organisatrices de la mobilité qui s'engagent sur des mesures favorables aux mobilités partagées telles que des plateformes de covoiturage, là où elles ne peuvent assurer des services de transport réguliers de personnes. Deux garde-fous sont toutefois à prévoir : ce critère de majoration ne sera introduit que si l'AOM n'organise pas ces services de transport régulier de personnes, et avec un taux ne pouvant excéder 0,3 %. Cela va dans le bon sens pour les zones rurales peu denses, qui ont besoin de solutions rapidement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que le Gouvernement est bien conscient qu'en face de ces compétences simplifiées, il est nécessaire que les collectivités puissent avoir les ressources nécessaires. Il y a aussi une réflexion plus globale sur la fiscalité locale et il faut articuler les deux, mais l'engagement du Gouvernement est clair sur ce point.

*La commission **adopte** ces amendements.*

*En conséquence, les amendements CD663 de M. Éric Alauzet, CD2171 de Mme Valérie Lacroute et CD280 du rapporteur **tombent**.*

La commission examine les amendements identiques CD2175 de Mme Valérie Lacroute et CD2586 de Mme Florence Lasserre-David.

Mme Valérie Lacroute. Il convient de permettre aux AOM d'avoir une plus grande lisibilité sur le versement mobilité. La confidentialité, que l'on peut comprendre, pose tout de même régulièrement des problèmes aux AOM. Celles-ci sont par ailleurs souvent obligées de se tourner vers les organismes de recouvrement pour faire le point sur des rétractations ou exonérations. L'objectif de mon amendement CD2175 est d'assurer une meilleure transparence entre les AOM et les organismes de recouvrement et de leur faciliter le travail. Les informations échangées entre ces deux partenaires resteront bien entendu confidentielles.

Mme Florence Lasserre-David. L'amendement CD2586 a pour objectif d'améliorer le suivi par le partage du secret professionnel entre AOM et organismes de recouvrement, afin de permettre un échange d'informations plus exhaustif ainsi que des actions de fiabilisation des bases de VM.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends très bien l'esprit qui anime ces amendements ; c'est une préoccupation légitime et récurrente des autorités organisatrices, qui ont du mal à avoir de la visibilité sur les ressources dont elles pourront bénéficier, avec également, comme vous le mentionnez, madame Valérie Lacroute, des aléas, des évolutions qui ne sont pas toujours très compréhensibles. Des échanges sont en cours entre l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS), la direction de la sécurité sociale, le Groupement des autorités responsables de transport (GART) et mes services pour voir précisément comment répondre à ces questions, afin d'aboutir, le cas échéant, à des évolutions législatives dans la perspective du prochain projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS). J'espère pouvoir vous donner des éléments sur les avancées de ces discussions d'ici à la séance. Dans l'attente, je vous propose le retrait.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis, mais j'insiste à nouveau : il faut vraiment, madame la ministre, que l'on aboutisse à quelque chose qui donne un peu de prévisibilité aux AOM – d'autant qu'en passant des AOT aux AOM, il y a plus de choses à financer.

*L'amendement CD2586 est **retiré**.*

Mme Valérie Lacroute. Je maintiens mon amendement ; cela me donnera l'occasion de vous reposer la question en séance.

*La commission **rejette** l'amendement CD2175.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement de coordination CD450 du rapporteur.*

Puis elle examine l'amendement CD2176 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. C'est le même amendement que précédemment, mais limité au cas d'Île-de-France Mobilités.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

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

*Ensuite de quoi, elle **adopte** successivement l'amendement de coordination CD278 et les amendements rédactionnels CD360 et CD363 du rapporteur.*

La commission est saisie de l'amendement CD2235 rectifié de Mme Valérie Rabault.

M. Christophe Bouillon. La loi doit permettre une meilleure organisation des transports et de l'intermodalité. À ce titre, la région, les départements, les métropoles et les EPCI doivent pouvoir se réunir localement pour ne former qu'une seule et unique AOM, selon des modalités et un degré d'intégration propres à chaque contexte local. Les modes de financement de ces compétences doivent en conséquence être adaptés à cette forme de coopération renouvelée.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement conduirait à lever le taux plafond dans le périmètre d'un syndicat mixte « SRU ». Je ne comprends pas bien la motivation qui vous pousse à vouloir donner plus de ressources aux syndicats mixtes « SRU » au moment où nous voulons au contraire organiser les mobilités au plus près des territoires et donc à l'échelle intercommunale. Les syndicats mixtes « SRU » n'ont qu'un rôle de coordination par rapport à d'autres syndicats mixtes ; la région, dont le rôle de chef de file est réaffirmé, remplira cette fonction de coordination sur l'information multimodale, la billettique multimodale jusqu'à présent dévolue au syndicat mixte « SRU ». En tout état de cause, je ne vois pas pourquoi nous devrions renforcer les ressources de ces structures, ce qui créerait par ailleurs des charges supplémentaires pour nos entreprises. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD1431 de M. Jean-François Cesarini.

Mme Danielle Brulebois. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement propose de donner une possibilité supplémentaire de différencier le taux au sein d'un syndicat mixte, non seulement, comme c'est prévu, en fonction de la densité et du potentiel fiscal, mais en y ajoutant un critère de distance à la ville-centre qui me paraît flou. Les critères prévus à ce stade rendent bien compte des différences qui peuvent exister au sein d'un EPCI. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

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

Elle examine ensuite, en discussion commune, l'amendement CD2741 de Mme Monica Michel et les amendements identiques CD2236 de Mme Valérie Rabault et CD2566 de M. Pierre Morel-À-L'Huissier.

Mme Monica Michel. La modulation du taux du versement mobilité au sein des syndicats mixtes « SRU » est essentielle au regard de leur extension aux échelles régionales et de l'hétérogénéité des aires urbaines qui les composent. Il apparaît toutefois nécessaire de prendre également en compte la nature et l'avancement des projets de services portés directement par les syndicats mixtes, au sens de l'article L. 1231-10 du code des transports, comme critère complémentaire de modulation. C'est ce que propose l'amendement CD2741.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD2236 est défendu.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD2566 également.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements iraient dans un sens qui n'est pas conforme à l'esprit des syndicats mixtes « SRU », qui ont pour vocation la coordination des services, l'information multimodale et la coordination en termes de billettique. Le versement additionnel qu'ils perçoivent n'a pas vocation à financer des services de transport, l'organisation de services de ce type par les syndicats mixtes « SRU » étant conditionnée à une délégation de la part des collectivités membres. On s'éloignerait de l'esprit de ces structures si l'on devait aller dans le sens proposé. Retrait, ou à défaut avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Le versement mobilité est un impôt et non une redevance liée à tel ou tel service.

*L'amendement CD2741 est **retiré**.*

*La commission **rejette** les amendements CD2236 et CD2566.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD364 du rapporteur.*

Puis elle examine l'amendement CD646 de M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Cet amendement ne vise pas à interdire par exemple la minoration du versement mobilité additionnel pour les entreprises des territoires les plus en difficulté, mais on ne saurait en aucun cas s'en servir de prétexte pour réduire ou supprimer l'offre de transport sur les territoires qui en bénéficient. C'est plus un amendement d'alerte, un amendement anti-opportunité, anti-prétexte.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme vient de le rappeler M. le rapporteur, le versement n'est pas une redevance mais une taxe. Il n'y a donc pas lieu de faire le lien entre le montant prélevé à un endroit et le service rendu à cet endroit, étant entendu que les habitants bénéficient de toute façon des services qui peuvent être organisés dans d'autres communes. Votre amendement crée plutôt une confusion sur la nature même du versement transport. Retrait, ou à défaut avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission est saisie de l'amendement CD2169 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Les syndicats mixtes peuvent lever le versement destiné au financement des services de mobilité, dès lors qu'ils sont compétents pour l'organisation de la mobilité. Cependant, la rédaction actuelle ne vise que les « syndicats mixtes composés exclusivement ou conjointement de communes, de départements ou d'établissements publics de coopération intercommunale », ce qui exclut les syndicats mixtes également composés de régions. L'objet de mon amendement est d'intégrer les régions dans la rédaction et de permettre aux syndicats mixtes composés de régions de lever le versement mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable. Cet amendement corrige un oubli de la loi NOTRe qui n'a pas tiré la conséquence des nouvelles responsabilités confiées aux régions.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis favorable, pour les mêmes raisons.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD53 de Mme Annie Genevard.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de garantir que la réduction du taux du versement mobilité n'impactera pas l'offre, notamment dans les territoires peu denses. Il est important que la modulation possible n'ait pas de conséquences sur l'offre.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est le même esprit que ce que nous avons vu précédemment sur les syndicats mixtes « SRU » : je répète que le versement mobilité est un impôt et non une redevance, et n'a donc pas à être corrélé avec le niveau de service territoire par territoire. Là encore, il faut faire confiance aux collectivités : c'est bien au sein du syndicat mixte que seront discutées, dans le dialogue local, à la fois l'offre de mobilité et la participation de chacun des territoires au financement de cette offre, en tenant

compte de la capacité contributive des différents territoires. Retrait, ou à défaut avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. Au vu de ces explications, je retire l'amendement. Il sera probablement présenté de nouveau en séance pour les réentendre…

*L'amendement est **retiré**.*

La commission est saisie de l'amendement CD2170 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit de donner aux syndicats mixtes « SRU » la possibilité d'instaurer le versement mobilité dans la mesure où ils organisent effectivement des services réguliers de transport, ce que la plupart du temps ils ne font pas.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. On finit par créer de la confusion entre les différents dispositifs : nous avons à la fois des syndicats mixtes qui peuvent se constituer pour coordonner mais aussi organiser des services de mobilité, et des syndicats mixtes « SRU » qui n'avaient pas vocation à organiser directement des services de mobilité, mais seulement à coordonner les offres, l'information et la billettique. Vous êtes en train de donner aux syndicats mixtes « SRU » le rôle que jouent les syndicats mixtes tout court. Il ne me semble pas utile de doublonner les dispositifs. Je vous propose le retrait. Nous pourrons en reparler d'ici à la séance, mais je pense que vous empilez les dispositifs de façon superfétatoire.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

Mme Valérie Lacroute. Je maintiens l'amendement car il me semblait bien – je le vérifierai – que certains syndicats mixtes « SRU » pouvaient organiser des services de transport.

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

Puis elle examine l'amendement CD2841 de Mme Valérie Rabault.

M. Christophe Bouillon. L'amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même avis que précédemment. Nous ne sommes pas en train de renforcer les missions des syndicats mixtes « SRU », qui restent dans une fonction de coordination des services de l'information et de la billettique sur leurs territoires. Il n'est donc pas nécessaire d'augmenter leurs ressources, ce qui viendrait peser sur les entreprises. Avis défavorable.

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

Elle ***adopte*** *ensuite l'amendement de coordination CD279 du rapporteur.*

Enfin, elle ***adopte*** *l'article 2* ***modifié****.*

Après l'article 2

La commission est saisie de l'amendement CD41 de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à promouvoir le télétravail. Pourquoi parler du télétravail dans une loi de mobilité ? Parce qu'une personne au télétravail n'utilise pas les moyens de transport, ni la route et son automobile : cela permet de réduire les émissions de CO_2 et de décongestionner le trafic. En aidant significativement le télétravail, notamment par le biais du crédit d'impôt, nous aurions une influence directe sur la réduction de l'utilisation des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vois bien l'intérêt de parler de télétravail quand on parle de mobilité, et je partage votre souhait de développer le télétravail. Cela étant, cette proposition ne repose sur aucune évaluation préalable et conduit de fait à créer une nouvelle dépense fiscale, ce qui serait contraire aux objectifs du Gouvernement – et je pense que vous partagez le souhait de ne pas créer de dépenses fiscales supplémentaires. Au demeurant, des dispositifs permettent déjà de soutenir le télétravail ; notamment, les dépenses engagées par un salarié en matière de télétravail et qui sont remboursées par son employeur peuvent faire l'objet d'une réduction d'impôt. Par ailleurs, votre rédaction est imprécise et ne permettrait pas la mise en œuvre effective de ce crédit d'impôt. Retrait, ou à défaut avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. J'entends l'imprécision de la rédaction et le manque d'étude d'impact, mais il faut y voir un amendement d'appel. J'admets qu'il faille le retravailler d'ici à la séance. Le télétravail, on en parle beaucoup, mais il reste très difficile à mettre en œuvre faute de moyens d'appel ou de coercition. Je rappelle aussi que le télétravail peut amener à mobiliser des crédits d'État, mais permet également d'en économiser.

L'amendement est ***retiré****.*

Ensuite de quoi, la commission est saisie de l'amendement CD37 de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Marie Sermier. C'est la même logique. Si le télétravail doit fonctionner, il faut que les taxes économiques sur les emplois, notamment la contribution foncière des entreprises (CFE), soient distribuées en partie dans les

lieux de télétravail, faute de quoi les entreprises contribueront à appauvrir le territoire. C'est aussi un amendement d'appel.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous proposez un dispositif assez créatif : la CFE de l'entreprise dont les salariés sont originaires doit être payée, comme c'est la philosophie de la CFE, là où l'entreprise est implantée, et les lieux de télétravail contribueront eux aussi à fournir de la CFE à l'entreprise qui les accueille. Vous créez un pontage plutôt audacieux. Retrait ou avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. Merci de dire que c'est une proposition audacieuse. Les entreprises n'ont de valeur que par leur personnel et c'est là où est le personnel qu'est l'entreprise. Il convient de réfléchir à cette question, mais j'admets qu'il faille encore travailler à cet amendement, que je retire.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission est saisie de l'amendement CD2462 de Mme Stella Dupont.

M. Matthieu Orphelin. Je présente un amendement de notre collègue Stella Dupont qui porte lui aussi sur le télétravail.

On sait que le secteur des transports représente 11 % des émissions de CO_2 en plus que les objectifs que nous sommes nous-mêmes fixés dans la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) et, quand on regarde en détail ces 11 % en plus, on voit qu'un tiers est dû à une augmentation des besoins de mobilité, notamment la mobilité contrainte.

Certes, on trouvera toujours des gens pour dire que tous les métiers ne se prêtent pas au télétravail, mais il existe de nombreux métiers où, à raison d'un ou deux jours par semaine, il est tout à fait adapté et permettra une diminution des besoins de mobilité, donc des émissions. Le télétravail a du mal à se développer en France, même s'il a un peu accéléré ces deux dernières années, et encore plus de mal à se développer dans la fonction publique, pour tout un tas de raisons, notamment un certain nombre de freins psychologiques ou liés à l'organisation du travail dans les administrations. Un rapport a été présenté assez récemment sur ce sujet.

Mon amendement CD2462 propose simplement que ce sujet soit mis annuellement à l'ordre du jour des discussions pour voir comment les services et administrations des différentes fonctions publiques peuvent ou non mettre en place, pour les agents concernés, le télétravail.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous savez que le Gouvernement est très favorable au développement du télétravail : c'est pour cette raison que, dans le cadre des ordonnances « travail », un droit au télétravail a été instauré. De façon générale, des échanges se poursuivent entre partenaires sociaux. Je pense que tous les enjeux autour de la mobilité domicile-travail et de ce qui peut éviter des déplacements inutiles aux salariés devraient faire l'objet de négociations sociales au sein des entreprises. Je vous propose de retirer votre amendement au bénéfice des discussions plus globales qui sont en cours entre les partenaires sociaux, dont nous devrions pouvoir débattre à l'occasion de l'examen en séance.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Matthieu Orphelin. J'imagine que vous faites référence aux discussions autour des conditions de généralisation du forfait mobilité durable. Des négociations sont-elles en cours avec les partenaires sociaux sur les conditions de développement du télétravail dans la fonction publique ?

Mme Élisabeth Borne, ministre des transports. Les discussions ne concernent pas la fonction publique. Un projet de loi de réforme de la fonction publique est actuellement en débat dans votre assemblée. Je vous confirme cependant que, sur les entreprises, il nous semble important de redonner du souffle aux plans de mobilité prévu dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique ; force est de constater qu'ils ne se sont pas développés au rythme que l'on aurait souhaité. Cette réflexion devra traiter de l'ensemble des sujets et notamment de l'adaptation des horaires et du développement du télétravail.

M. Matthieu Orphelin. Je vais retirer l'amendement mais j'aimerais faire un point avec votre administration d'ici à la séance, avant, éventuellement, de le redéposer.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements identiques CD1500 de M. Fabrice Brun et CD2676 de M. Stéphane Demilly, ainsi que les amendements CD974 de Mme Frédérique Tuffnell et CD1773 de Mme Laurianne Rossi.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD1500 de M. Fabrice Brun propose de considérer le transport comme un service de première nécessité et de permettre à l'État de moduler le taux de TVA sur les transports.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD2676 vise à appliquer le taux dévolu aux services de première nécessité aux transports publics de voyageurs du quotidien, pour faire passer la TVA de 10 à 5,5 %. Les transports publics du quotidien participent aux objectifs de transition énergétique et jouent un rôle social de premier plan. Avec cet amendement, nous quitterions l'homéopathie pour envoyer un signal fort, notamment en direction de la ruralité. Certains de nos

voisins européens, Belgique, Allemagne, Suède, Norvège, Portugal et Royaume-Uni, considèrent déjà les transports publics comme un bien de première nécessité et leur appliquent des taux modulés en conséquence.

Mme Frédérique Tuffnell. Afin d'accélérer la transition écologique dans les transports, mon amendement CD974 vise à réduire le taux de TVA applicable aux services publics de transport terrestre réguliers de personnes à 5,5 %. Pour les voyageurs, une baisse de la TVA se traduirait par une augmentation de pouvoir d'achat via une baisse du prix des billets et des abonnements et les inciterait à réduire leur recours à la voiture individuelle. Pour les employeurs, entreprises ou collectivités, elle impliquerait une baisse de charges *via* le remboursement de 50 % des frais d'abonnement aux transports publics des salariés. Je rappelle que c'était le cas avant que ne l'augmentent M. Nicolas Sarkozy puis M. François Hollande. Au lendemain du Grand débat national, face aux demandes de nos concitoyens, cette baisse de la TVA serait un signal fort. Nous proposons de la gager par une hausse de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Mme Laurianne Rossi. Mon amendement CD1173 va dans le même sens : il vise à appliquer un taux réduit de TVA de 5,5 % à l'ensemble des transports publics collectifs de personnes, qu'ils soient ferroviaires, routiers, guidés ou fluviaux. J'ai déjà eu l'occasion de défendre cet amendement en tant que rapporteure pour avis, pour notre commission, à l'occasion du précédent budget.

Le taux de TVA appliqué avant 2011 était beaucoup plus bas, il a été augmenté à 7 %, puis à 10 % en 2014. Il s'agit de consacrer tout simplement les transports publics du quotidien au rang de services publics de première nécessité. Cela me semble aller dans le sens des priorités gouvernementales dans le domaine des mobilités du quotidien. Cela permettra d'accroître la capacité financière des AOM, qui auront un montant moins important à reverser à l'État sur le prix des billets et donc de les encourager à investir dans les transports en commun. Cela permettra également de réduire le coût du transport collectif pour les usagers et contribuera ainsi à améliorer le report modal vers les modes de transport collectifs et, *in fine*, le pouvoir d'achat des Français. Comme cela a été rappelé par notre collègue, cette mesure est déjà mise en œuvre dans de nombreux pays européens, en Allemagne, au Royaume-Uni, en Suède, en Norvège, au Portugal, où les transports publics sont d'ores et déjà considérés comme des services de première nécessité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. On voit bien l'intérêt qu'il pourrait y avoir à baisser la TVA sur le transport public, essentiellement en termes de signal : rappelons que lorsque le taux de TVA a été porté de 7 à 10 %, cette évolution ne s'est traduite quasiment nulle part par une augmentation du prix payé par les voyageurs puisque, dans le même temps, les entreprises de transports publics ont bénéficié du crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE), bénéfice qui a été récupéré par les autorités organisatrices.

Je comprends donc bien l'intérêt que pourrait avoir la mesure en termes de signal ; nous devons simplement avoir tous en tête que nous sommes en train de parler de centaines de millions d'euros, alors même que, par ailleurs – on le voit bien dans les discussions –, de nombreux territoires ne disposent pas des ressources nécessaires pour moderniser leurs réseaux et offrir les services de mobilité que les citoyens attendent.

C'est une question de priorités : pouvons-nous tout à la fois répondre à tous les besoins d'investissement pour remettre en état nos réseaux, développer de nouveaux services de mobilité dans les territoires où il n'y en a pas et augmenter de plusieurs centaines de millions d'euros les dépenses sur le budget de l'État – car, en définitive, c'est à cela que la mesure aboutirait – au bénéfice des plus grandes villes, qui bénéficient déjà de services de transport public de qualité ? Du reste, je rappelle que les tarifs des transports dans ces villes sont parmi les plus bas d'Europe ; sans oublier qu'il existe des tarifications sociales ou solidaires. Pour ces raisons, on peut vraiment soutenir l'idée qu'il n'y a pas de citoyens qui ne peuvent pas accéder aux transports publics en raison du prix de ces derniers ; en revanche, je maintiens qu'un grand nombre de nos concitoyens n'accèdent pas à des transports alternatifs à la voiture tout simplement parce que l'offre n'existe pas.

Si je comprends donc bien le sens de la démarche, il me semble qu'il faut faire des choix ; à défaut de pouvoir tout à la fois consacrer des centaines de millions d'euros à cet objectif et répondre à tous les besoins dans les territoires où il n'y a pas de solution alternative à la voiture, je donnerai un avis défavorable à ces amendements.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'abonde dans le sens de Mme la ministre. L'objectif de départ du projet de loi était vraiment de travailler sur le désenclavement des territoires les plus isolés et sur la disparition des zones blanches et de réaliser un maillage du territoire aussi fin que possible, pour que chacun ait accès à la mobilité. Mme la ministre l'a rappelé, et vous pouvez vérifier par vous-mêmes si vous ne nous croyez pas : les transports publics français sont parmi les moins chers d'Europe.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Et même du monde !

M. Bruno Millienne, rapporteur. En effet. Allez voir à Londres, par exemple : c'est une catastrophe. Les Britanniques paient leurs transports publics beaucoup plus cher.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Et c'est la même chose à Berlin.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends bien, moi aussi, la volonté de répondre à ce qui se passe dans la rue depuis vingt-cinq semaines mais, si on adoptait vos amendements, il faudrait aller expliquer aux gens qu'on choisit

de faire baisser la TVA, et donc finalement de manquer de ressources pour les territoires les plus délaissés – car c'est bien cela qui se passerait *de facto* : on ferait un trou dans la raquette.

Par ailleurs, l'idée du projet de loi, au départ, n'était pas de faire du transport encore plus « social » : c'était surtout de mailler les parties du territoire qui n'ont pas de transports du quotidien.

Une dernière remarque, madame Frédérique Tuffnell, à propos de votre amendement, et plus particulièrement de son gage – j'ai bien vu que les autres l'étaient sur le tabac : là aussi, d'ailleurs, on peut se demander jusqu'où on peut aller… En le gageant sur les taxes dues par les concessions autoroutières, vous savez ce qui se passerait : cela entraînerait une renégociation à la hausse des concessions, donc une compensation.

Pour toutes ces raisons, avis défavorable à l'ensemble des amendements.

M. Hubert Wulfranc. Vous comprendrez que je goûte particulièrement ces amendements. J'avais pour ma part, dans les conclusions du Grand débat présentées à M. François de Rugy il y a quelques semaines, explicitement indiqué le souhait que les élus communistes avaient de mettre en œuvre la disposition qui nous est ici proposée.

Je regrette que le rapporteur soit allé jusqu'à dire que l'esprit du projet de loi était non pas de faire du social, c'est-à-dire de la solidarité, mais de renforcer le maillage du territoire.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est aussi une façon de faire du social, monsieur Hubert Wulfranc !

M. Hubert Wulfranc. Certes, mais nous ne considérons pas, pour notre part, que l'un puisse aller sans l'autre.

Je voudrais que la réflexion soit élargie à l'ensemble des territoires où l'accès aux transports publics est, si ce n'est absent, à tout le moins compromis. Je rappelle que les précédents gouvernements, en matière de politique de la ville, ont été amenés à inscrire un volet d'accessibilité des transports en commun dans les différents plans de rénovation urbaine, ce qui montre bien que nous avons un déficit majeur en termes d'accessibilité non seulement physique, mais aussi sociale, dans un certain nombre de périmètres, qu'ils soient urbains ou ruraux très peu denses. Enfin, je souhaite que ce débat, qui a été posé par un certain nombre de groupes qui, visiblement, entendent certaines préoccupations des Français, se poursuive.

J'ai pour ma part pris connaissance du document que le Premier ministre ou ses services ont fait parvenir à chacun d'entre nous, c'est-à-dire les fameuses cent contributions de nos territoires. J'en ai fait faire une petite analyse et j'ai ainsi découvert que, pour les questions couplant les services publics

et le développement durable, la contribution des Français, aux dires de la restitution que vous-mêmes en avez faite, tend à pointer de manière tout à fait majoritaire cette préoccupation, au-delà même d'autres problématiques qui nous intéressent également dans ce Grand débat. Je vous demande donc de bien vouloir prendre en considération ce qui constitue, visiblement, une préoccupation en train de devenir fortement majoritaire sur les bancs de cette assemblée.

M. Damien Pichereau. C'est encore un beau débat que nous avons, après celui d'hier sur la gratuité des transports, mais un débat qui nous coûte assez cher : on parle de plusieurs centaines de millions d'euros, alors qu'effectivement, vous l'avez rappelé tout à l'heure, madame la ministre, les transports, en France ne sont pas plus chers qu'ailleurs – bien au contraire. Le coût de l'abonnement à Paris – qui est d'ailleurs le plus cher de France, ce qui semble assez logique puisque c'est là qu'on a le service le plus complet – n'est qu'au seizième rang en Europe. Autrement dit, quinze capitales européennes sont plus chères que Paris, avec parfois des réseaux de moins bonne qualité que le nôtre ; d'ores et déjà, il ne coûte pas très cher d'utiliser notre réseau de transports.

La disposition proposée aurait un coût énorme pour l'État, alors même que le coût pour l'usager n'est pas plus élevé qu'ailleurs. Pour continuer avec l'exemple parisien, faire passer la TVA de 10 % à 5,5 % se traduirait par une diminution du prix de l'abonnement de 74 euros à 71 euros, soit une économie de 3 euros pour chaque usager. J'entends que certaines personnes sont à 3 euros près, mais je pense que c'est pour ces gens-là qu'il faudrait faire un effort particulier, plutôt que de baisser l'abonnement de 3 euros pour l'ensemble des usagers. Ne faut-il pas aller loin dans la tarification solidaire pour les personnes les plus vulnérables – ce que d'ailleurs nous faisons –, pour faire en sorte qu'elles paient encore moins cher leur billet, en faire plus pour ceux qui en ont le plus besoin ? C'est le choix qui a été privilégié, et que je soutiens. Plutôt que de faire de l'affichage, soyons pragmatiques et efficaces, mettons en place des tarifications véritablement solidaires.

Mme Valérie Lacroute. En augmentant la TICPE, par exemple ?

M. Matthieu Orphelin. Ces amendements me paraissent aller dans le bon sens, mais je voulais réagir sur un point en particulier, car le sujet va revenir à de nombreuses reprises dans notre débat : je veux parler de l'argument, repris par M. le rapporteur, selon lequel cette mesure va coûter beaucoup d'argent alors que nous devons rester à somme nulle – ce qui signifie qu'il faudra prendre l'argent ailleurs. Or nous pouvons très bien décider d'aller chercher d'autres ressources. J'espère, par exemple, que nous pourrons étudier, à la fin du texte, un certain nombre de contributions, notamment celle du transport aérien. Nous pourrions assez facilement, me semble-t-il, trouver des ressources – qui plus est, des ressources justes – allant dans le sens d'une mobilité plus durable, d'une mobilité du quotidien sur tout le territoire.

Il y a aussi un autre débat qu'il faudra que nous ayons à la fin de l'examen du texte : cette loi permettra-t-elle d'avoir le bon rythme ? Effectivement, sur toutes les thématiques – qu'il s'agisse du télétravail, des transports en commun ou du vélo –, il existe déjà des dispositifs intéressants. La question est donc de savoir comment changer d'échelle. Les scientifiques nous assignent un objectif : réduire nos émissions de CO_2 de 5 % par an. Tel est le défi qui se présente devant nous, qui vaut notamment pour le secteur des transports où l'on observe soit une légère hausse, soit une légère diminution des émissions. C'est donc au regard de ces objectifs qu'il faudra, à la fin, juger l'ambition globale de la loi. Que ce soit ici ou à d'autres endroits du texte, il faudra donc aussi que nous prenions des mesures qui permettront de changer très fortement les choses.

Mme Frédérique Tuffnell. Pour rebondir sur ce qui vient d'être dit, on sait bien que la TVA est injuste pour tout le monde, et je comprends bien qu'il faille, à un moment donné, trouver un équilibre eu égard aux personnes les plus modestes, qui ont besoin d'avoir accès aux transports en commun à moindre coût. Je rejoins sur ce point M. Damien Pichereau : c'est peut-être une piste à explorer. Il faut absolument trouver un équilibre pour pousser les gens à quitter plus tôt leur véhicule et à se reporter vers les transports collectifs ; nous sommes bien d'accord là-dessus.

En ce qui concerne les sociétés d'autoroutes, monsieur le rapporteur, et le coût qui serait reporté sur elles, je rappelle que leur rentabilité est pour le moins satisfaisante, avec des bénéfices nets de l'ordre de 20 % à 25 % par an. L'impact sur ces sociétés, fût-il direct, serait donc vraiment limité au regard du gain que représenterait la disposition pour les collectivités locales, qui seraient exonérées du montant correspondant. Je pense que le report modal est nécessaire. Encourager son développement par une diminution de la TVA permettrait au moins aux personnes les plus modestes d'avoir un accès différencié.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Non !

Mme Frédérique Tuffnell. Si, forcément. On sait bien que cela ne ferait gagner que quelques euros, mais je crois qu'il faut, à un moment donné, réconcilier l'écologie et la justice sociale, et adopter des financements qui correspondent directement à ce dont les usagers ont besoin.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour la clarté des débats, je voudrais que nous tombions d'accord sur le fait que prendre de l'argent aux sociétés d'autoroutes ne saurait être la solution magique. Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler : certaines dispositions dans les contrats conclus avec ces sociétés stipulent que tout prélèvement supplémentaire doit être compensé. On peut le regretter ; je ne faisais pas partie du gouvernement qui a privatisé les sociétés d'autoroutes sans revoir les contrats. Quoi qu'il en soit, je note qu'aujourd'hui ces contrats existent. Or la France est un État de droit, ce qui implique de les respecter. Cela peut paraître regrettable, mais proposer un

amendement et dire que, pour le gager, il n'y a qu'à taxer les sociétés d'autoroutes, ce n'est pas possible.

Je pense que la priorité absolue est d'offrir des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture à tous ceux qui, pour le moment, n'ont que ce moyen pour se déplacer. Or c'est précisément dans les 80 % du territoire où les collectivités n'ont pas pris la compétence mobilité que, de surcroît, il n'existe aucune solution alternative à la voiture pour tous les Français qui y vivent. Nous devons accompagner les collectivités, avec des dispositifs de soutien, dans le déploiement massif des véhicules électriques en libre-service, du transport à la demande, ou encore du covoiturage organisé. Je pense que si nous voulons répondre aux aspirations de nos concitoyens, aux difficultés qu'ils ont exprimées au cours des derniers mois, il nous faut prioritairement trouver des réponses dans ces territoires.

Si vous prenez le cas de Paris ou, plus globalement, de l'Île-de-France, l'abonnement coûte 75 euros. Son montant est remboursé à moitié par l'employeur. Il existe, de surcroît, des tarifications sociales et solidaires, réduisant le prix de 50 %, 75 %, parfois même jusqu'à la gratuité. En plus, à voir le nombre de personnes qui empruntent ces transports – je l'ai constaté pas plus tard qu'hier, en prenant la ligne 4 à l'heure de pointe –, on ne peut pas dire qu'il faille les rendre plus attractifs en termes de fréquentation.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ils sont au taquet !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme vous dites, monsieur le rapporteur !

Si donc nous voulons à la fois répondre aux difficultés profondes qui ont été exprimées et tenir nos engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la priorité absolue est de développer des solutions alternatives à la voiture dans les zones où il n'y en a pas. Nous serions bien inspirés de consacrer les ressources que nous pouvons dégager au profit de ces territoires. J'ajoute que, dans ces territoires, il y a les quartiers de la politique de la ville – je souscris, à cet égard, à ce qu'a dit M. Hubert Wulfranc. Ils sont, en général, aux marges des agglomérations : bien souvent, il y a bien des transports en commun dans les centres-villes, mais ils n'arrivent pas jusqu'aux zones périurbaines, aux quartiers de la politique de la ville. La priorité, je le répète, est d'y développer des solutions alternatives à la voiture.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mes chers collègues, j'entends bien ce que vous dites, mais si l'idée d'abaisser la TVA à 5,5 %, autrement dit d'appliquer le taux réduit pour les transports, paraît égalitaire, elle n'est en réalité pas tellement équitable, comme on l'a rappelé : ceux qui ont les moyens de se payer des abonnements n'ont pas besoin de cette baisse de la TVA. Je suis plutôt d'accord avec M. Damien Pichereau : mieux vaut inciter les collectivités à revoir

leurs tarifications solidaires, à aider davantage encore les plus démunis d'entre nous.

Je suis député d'Île-de-France, mais pas de la partie riche en zones périurbaines : je suis plus proche de l'Eure, de chez M. Sébastien Lecornu. Eh bien, je puis vous dire – et ce n'est pas simplement pour faire plaisir à Mme la ministre – que, chez nous, il y a des gens qui sont obligés de prendre leur voiture. C'est chez eux qu'il faut apporter des solutions de transport du quotidien, pas chez les gens qui vivent dans le périurbain et qui ont déjà tout ce qu'il faut à leur disposition. Je préfère donc que nous mettions tous les moyens financiers dont nous disposons pour financer des moyens de transport du quotidien pour tous les gens qui, actuellement, n'en ont pas. Vous pourrez faire tout ce que vous voudrez : tant qu'on ne leur aura pas donné des moyens de transport, ces gens-là continueront à prendre leur voiture ; ils n'achèteront pas non plus de voiture électrique, parce qu'ils n'en ont pas les moyens.

M. Damien Pichereau. Il faudrait augmenter la prime à la conversion !

Mme Laurianne Rossi. Je remercie Mme la ministre et M. le rapporteur de ces précisions et de ces arguments, que j'entends. On a beaucoup parlé de la tarification pour l'usager ; je voudrais pour ma part insister sur les moyens supplémentaires que cette baisse de TVA apportera aux collectivités…

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Non, pas à celles qui en ont besoin !

Mme Laurianne Rossi. … qui auront ainsi les moyens de développer de nouveaux réseaux, permettant justement de répondre à cette demande de mobilité.

J'ai entendu parler d'affichage, mais on en est loin. Dans un projet de loi qui traite du droit à la mobilité, consacrer les transports publics comme un service public de première nécessité me paraît cohérent. C'est également cohérent avec ce qui existe dans le domaine des économies d'énergie et pour les spectacles : pour les billets de cinéma, la TVA est à 5,5 %. Or un billet de cinéma n'a pas plus de valeur qu'un billet de métro.

M. Damien Pichereau. Les deux choses n'ont rien à voir l'une avec l'autre !

Mme Laurianne Rossi. Un alignement du taux de TVA me semblait donc cohérent, aussi bien pour la collectivité, qui y trouvera de nouveaux moyens, que pour l'usager qui, au-delà du symbole et du signal, pourra y trouver une tarification plus adaptée.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Précisément, les communautés de communes rurales ne sont pas celles qui bénéficieraient de la rétrocession de la TVA dont vous parlez.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Très bonne remarque !

*La commission **rejette** successivement les amendements identiques CD1500 et CD2676 et les amendements CD974 et CD1773.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD768 de Mme Virginie Duby-Muller.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de notre collègue Mme Virginie Duby-Muller traite d'un sujet important, même s'il s'agit surtout d'un amendement d'appel. Il s'agit du télétravail pour les travailleurs frontaliers entre la France et la Suisse. La circonscription de Mme Virginie Duby-Muller est toute proche de Genève. Chaque jour, on enregistre 600 000 mouvements entre Genève et la France du fait de ces travailleurs frontaliers. La ville de Genève, et plus globalement la Suisse, sont complètement engorgées. Ma propre circonscription est située à cinquante kilomètres de la frontière, et je vois bien que de réels problèmes se posent. Il nous semble que le télétravail pourrait être une solution. Or la législation suisse ne permet pas à un salarié français travaillant en Suisse mais résidant en France d'avoir plus de 25 % de son activité en France. En effet, au-delà de ce seuil, une législation particulière s'applique, entraînant un surcoût en matière sociale.

Ce que demande ma collègue, à juste raison, ce n'est pas que nous légiférions, car c'est impossible – la décision ne nous appartient pas, elle relève d'un accord entre la France et la Suisse ; or les accords entre la France et la Suisse doivent obligatoirement passer au préalable par l'Union européenne –, mais que le Gouvernement nous remette, dans les six mois suivant la promulgation de la loi, un rapport évoquant le problème du télétravail franco-suisse, qui permettrait de remédier significativement à l'engorgement du trafic routier.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il y a là, effectivement, un véritable problème, mais il n'est pas spécifiquement franco-suisse : il est tout autant franco-luxembourgeois, ou encore franco-allemand.

M. Jean-Marie Sermier. Non…

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends que cela vous préoccupe moins, mais ce n'est peut-être pas le cas de certains de vos collègues !

M. Jean-Marie Sermier. Le Luxembourg est plus petit !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je peux vous assurer que le nombre de travailleurs transfrontaliers entre la France et Luxembourg augmente considérablement. Je ne sais pas s'il y a des parlementaires concernés ici, mais c'est, là aussi, un véritable problème.

Je ne sais pas s'il est nécessaire que vous votiez une demande de rapport sur le sujet. En revanche, je peux m'engager à ce que le Gouvernement fasse un point sur l'évolution du travail transfrontalier et le frein que constitue, en effet, la disposition dont vous parlez. Nous avons essayé de la modifier sous la présente législature européenne, sans succès. Je ne doute pas qu'on reprendra le sujet avec détermination au cours de la prochaine législature européenne, pour assouplir les règles. Quoi qu'il en soit, je vous propose de retirer cet amendement, qui traite uniquement des relations de travail transfrontalières franco-suisses, alors que je puis vous assurer que le problème se pose aussi ailleurs, et que nous fassions un point au Parlement sur ces questions dans les prochains mois.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. On pourrait ajouter pratiquement toutes les frontières : celle entre la France et l'Italie pose le même problème. Cela dit, vous avez soulevé une belle question.

M. Jean-Marie Sermier. Au vu des explications de Mme la ministre, je vais retirer mon amendement. Contrairement aux autres pays frontaliers, la Suisse n'est pas dans l'Union européenne : cela apporte une complexité supplémentaire. Cela dit, je suis parfaitement d'accord pour retirer l'amendement si, de votre côté, vous prenez l'initiative – peut-être avec les ambassadeurs : l'ambassadrice de Suisse en France joue un rôle moteur en la matière, peut-être d'autres aussi – de faire avancer la question, afin de modifier le texte.

*L'amendement est **retiré**.*

Article 2 *bis* : *Affectation d'une fraction de la TICPE aux communautés de communes qui organisent des services de mobilité*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD281 et CD282 du rapporteur.*

Elle examine ensuite l'amendement CD689 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement vise à faire en sorte que la fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) soit attribuée aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sur une initiative de l'État.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette précision sur l'initiative du contrat conclu entre l'État et la communauté de communes pour l'attribution d'une fraction de TICPE est inutile en droit. Par ailleurs, le Gouvernement n'est pas favorable au mécanisme introduit par le Sénat. Je vous suggère donc de retirer votre amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

Mme Pascale Boyer. Je le retire.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** ensuite l'article 2* bis ***modifié**.*

Article 5 (articles L. 1213-3-2, L. 1214-1, L. 1214-2, L. 1214-2-1 [nouveau], L. 1214-2-2 [nouveau], L. 1214-3, L. 1214-4, L. 1214-5, L. 1214-6, L. 1214-7, L. 1214-8, L. 1214-8-1, L. 1214-8-2, L. 1214-9, L. 1214-12, L. 1214-14, L. 1214-15, L. 1214-16, L. 1214-23-2 [nouveau], L. 1214-24, L. 1214-25, L. 1214-29-1 [nouveau], L. 1214-30, L. 1214-31, L. 1214-32, L. 1214-33, L. 1214-36-1 [nouveau] et L. 1214-36-2 [nouveau] du code des transports, articles L. 4251-1 et L. 4251-5 du code général des collectivités territoriales, articles L. 123-1, L. 131-4, L. 151-16, L. 151-33-1 [nouveau] et L. 151-47 du code de l'urbanisme et article L. 222-8 du code de l'environnement) : *Plans de mobilité*

La commission examine l'amendement CD711 de M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. L'article 5, dans la définition générale qu'il donne du plan de mobilité, rappelle qu'il détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport. J'aurais souhaité, concernant les personnes, qu'on ajoute les mots « dont l'accessibilité », grande oubliée en la matière. Il serait mieux d'y faire référence dans le texte.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense que cet amendement est largement satisfait : c'est l'esprit même de l'ensemble du projet de loi que d'améliorer l'accessibilité, l'accès à la mobilité – en particulier au réseau de transports, pour tous et en tous lieux. C'est, du reste, un des premiers objectifs du plan de mobilité, qui vise à assurer la réponse aux besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Je pense que l'amendement est également satisfait par le socle de cohésion sociale, aux articles 6 et 7.

M. Gérard Menuel. Je crois qu'il aurait quand même été utile d'ancrer l'accessibilité dans les plans de mobilité, car elle fait partie du pilier sociétal du développement rural – et du développement durable.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD1029 de Mme Anne-Laurence Petel.

Mme Laurianne Rossi. Le nouveau plan de mobilité, qui remplace le plan de déplacements urbains, intégrera davantage d'aspects afin de répondre aux enjeux de mobilité des Français. Cependant, il apparaît nécessaire qu'il fixe aussi des objectifs imposant la prise en compte du développement des véhicules à moteur électrique ou hybride rechargeable, dans un contexte de lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air. Cet amendement, proposé par notre collègue Mme Anne-Laurence Petel, propose ainsi d'inscrire au centre du plan de mobilité la détermination d'objectifs en matière de montée en puissance des mobilités propres, ainsi que d'installation des infrastructures permettant la recharge des véhicules à moteur électrique ou hybride rechargeable.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement vise à inscrire dans les principes généraux du plan de mobilité des objectifs en matière de déploiement d'infrastructures de recharge. Je soutiens évidemment cet enjeu lié à la décarbonation de notre parc automobile – du reste, c'est l'un des principaux objets du titre III. Toutefois, il s'agit là davantage de décliner des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre que de poser un principe général d'élaboration du plan de mobilité. Je vous proposerais donc volontiers de retirer cet amendement, au bénéfice de toutes les dispositions que nous aurons l'occasion d'examiner dans le titre III.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je pense moi aussi que ce que vous demandez sera discuté plus avant au titre III. En plus, je suis un peu gêné que vous mettiez l'accent uniquement sur les moteurs électriques ou hybrides rechargeables : il pourra y avoir, à l'avenir, d'autres formes d'énergie dont nous aurons également besoin.

Mme Laurianne Rossi. Je vous remercie, madame la ministre, monsieur le rapporteur, pour ces éléments de réponse. Je retire donc l'amendement, au profit d'un débat lors de l'examen du titre III.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine alors l'amendement CD2242 de Mme Hélène Vainqueur-Christophe.

M. Christophe Bouillon. Le Normand que je suis est attaché, comme vous le savez, aux particularités topographiques et géographiques. C'est l'essence même de cet amendement de ma collègue Mme Hélène Vainqueur-Christophe.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense que cet amendement est satisfait, puisque la rédaction actuelle fait déjà référence à la diversité des composantes du territoire – notion qui me semble revêtir le même sens.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je demande moi aussi le retrait de cet amendement, car la question soulevée est déjà évoquée dans le projet de loi, notamment à l'article 1er.

M. Christophe Bouillon. Je le retire.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine ensuite l'amendement CD2134 de M. Alain Perea.

Mme Jennifer De Temmerman. Cet amendement vise à demander aux autorités organisatrices de la mobilité d'intégrer plus fortement les besoins économiques des entreprises dans leur réflexion en vue de l'élaboration des plans de mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense que votre amendement est satisfait, puisqu'il s'agit de faciliter le déplacement des biens et des personnes, ce qui devrait répondre aux objectifs des entreprises, dont je rappelle par ailleurs qu'elles seront désormais associées aux politiques de mobilité au travers du comité des partenaires. Je vous propose donc de retirer cet amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Demande de retrait : l'amendement est effectivement satisfait.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD289 du rapporteur.*

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques CD1350 du rapporteur et CD2591 de Mme Aude Luquet, qui font l'objet du sous-amendement CD3230 de M. Damien Pichereau, ainsi que les amendements CD1581 de M. Jean-Luc Fugit, CD2117 de Mme la présidente Barbara Pompili, CD665 de M. Éric Alauzet et CD2502 de M. Damien Pichereau.

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'amendement CD1350 vise à inscrire l'objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre dans les principes généraux du plan de mobilité, afin d'inscrire pleinement le plan de mobilité dans une démarche de limitation de ces émissions. Dans la mesure où les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) n'ont pas tous les leviers pour assurer, au niveau territorial, la diminution des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, il n'est pas souhaitable, notamment pour limiter les risques de contentieux, de fixer à l'AOM, parmi les onze objectifs spécifiques du plan de mobilité, un objectif de limitation des gaz à effet de serre du secteur des transports.

M. Damien Pichereau. Tout d'abord, je salue la volonté de notre collègue rapporteur d'inscrire dans les plans de mobilité l'objectif de lutte contre le changement climatique. Au sein de notre groupe, nous pensons que cette lutte passe notamment, en effet, par la diminution des émissions de gaz à effet de serre,

mais aussi par la lutte contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité, autant de thèmes chers non seulement à mon collègue M. Jean-Luc Fugit, en sa qualité de président du Conseil national de l'air, mais aussi à notre présidente, Mme Barbara Pompili. Je vous demande donc la plus grande bienveillance à l'égard du sous-amendement CD3230.

Mme Aude Luquet. Beaucoup de choses ont déjà été dites à la fois par M. le rapporteur et par mon collègue M. Damien Pichereau. Il faut effectivement, compte tenu des défis à relever, d'une part, proposer une offre de qualité, permettant à chacun de se déplacer facilement, et, d'autre part, réduire notre empreinte écologique, comme l'ont dit mes collègues. L'amendement CD2591 vise donc à faire en sorte que les plans de mobilité contribuent à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je ne dirai qu'un mot rapide de l'amendement CD1581, dont l'objectif est voisin du sous-amendement de M. Damien Pichereau : il s'agit d'introduire dans le texte une référence aux polluants de l'air, donc à la pollution de proximité, au même niveau que la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Il est extrêmement important de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, et donc d'enclencher leur diminution, mais il ne faut pas oublier, selon moi, de faire du « en même temps », si je puis m'exprimer ainsi, en l'occurrence, de lutter aussi contre les polluants de proximité. Même si les plans de mobilité, qui sont un peu plus larges que les anciens plans de déplacements urbains (PDU), ont d'ores et déjà un lien avec les plans de protection de l'atmosphère, je pense qu'il est préférable de le préciser ici, tout simplement parce que les transports représentent un peu plus de 60 % des émissions d'oxydes d'azote et 25 % des $PM_{2,5}$ – autrement dit les particules fines, qui sont particulièrement nocives. Je tiens donc à ce que la pollution de proximité de l'air soit elle aussi inscrite à cet endroit du texte. Dès lors que le sous-amendement de M. Damien Pichereau vient compléter l'amendement du rapporteur dans le sens de mon propre amendement, je retire le mien.

Mme la présidente Barbara Pompili. Mon amendement CD2117 décline à peu près les mêmes objectifs – on voit bien qu'un certain nombre d'amendements vont dans le même sens. Je le retire au profit de celui de M. Bruno Millienne.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD665 poursuit exactement le même objectif. Je suis prête à le retirer au profit de l'amendement du rapporteur.

M. Damien Pichereau. Je retire l'amendement CD2502.

*Les amendements CD1581, CD2117, CD665 et CD2502 sont **retirés**.*

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense qu'il est important d'inscrire l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les principes généraux du plan de mobilité. La rédaction de l'amendement CD1350, qui fait référence aux engagements de la France en

matière de lutte contre le changement climatique, me semble la meilleure. J'émets donc un avis favorable à cet amendement. S'agissant du sous-amendement, il est également important de rappeler les enjeux de lutte contre la pollution de l'air. En revanche, l'action des autorités organisatrices sur la biodiversité me semble un peu plus indirecte : sagesse.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis plutôt favorable au sous-amendement : il faut effectivement faire attention à ce qui concerne la préservation de la biodiversité.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Et à la qualité de l'air !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Les deux !

M. Damien Pichereau. Et en même temps ! *(Sourires.)*

M. Bruno Millienne, rapporteur. Exactement !

Mme la présidente Barbara Pompili. Je sais d'expérience que les autorités organisatrices de transport travaillent beaucoup sur la question de la biodiversité.

*La commission **adopte** successivement le sous-amendement CD3230 puis les amendements identiques CD1350 et CD2591, **sous-amendés**.*

Elle examine ensuite l'amendement CD2138 de M. Alain Perea.

Mme Danielle Brulebois. Cet amendement vise à généraliser l'approche du chrono-aménagement dans l'élaboration des plans de mobilité. Le chrono-aménagement consiste à représenter le territoire non seulement de manière géographique, mais aussi en fonction du temps de parcours entre différents points. Cette approche permet de renouveler fortement le regard des élus en charge des plans de mobilité en dépassant l'approche purement géographique, pour s'orienter vers la perception du citoyen. En effet, les enjeux de mobilité ne peuvent être appréhendés de façon identique dans deux secteurs équidistants d'un même lieu mais dont l'un, par exemple, est doté d'un axe de mobilité rapide – autoroute, gare –, tandis que l'autre en est dépourvu. Les approches purement géographiques ont tendance à écraser ces différences, lesquelles sont en revanche mises en évidence de manière flagrante par les approches de chrono-aménagement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne doute pas que le chrono-aménagement soit une approche pertinente ; pour autant, je ne suis pas convaincue qu'il faille imposer une méthode particulière pour l'élaboration des plans de mobilité. Notre objectif principal, et prioritaire, me semble-t-il, est que ces plans de mobilité voient le jour. Actuellement, en effet, le taux de mise en œuvre est très décevant. Autant je partage votre intérêt pour la méthode en question, autant je pense qu'il faut laisser aux AOM une certaine latitude sur les outils à utiliser pour élaborer les plans de mobilité. Du reste, vous avez sans doute

vu que nous souhaitons que les autorités organisatrices de la mobilité soutiennent davantage les entreprises, y compris sur le plan méthodologique.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis que Mme la ministre. La priorité des priorités est effectivement d'avoir des plans de mobilité partout, de réussir enfin à désenclaver la France et de faire en sorte que chacun ait une solution près de chez lui. Une fois que le plan aura été conçu, la manière de l'articuler avec des approches comme le chrono-aménagement sera étudiée à l'intérieur des comités des partenaires, puisque les entreprises y sont représentées. Nul doute qu'elles en discuteront le moment venu ; mais inscrire cette dimension dès l'élaboration du plan me paraît un peu en avance de phase. Je demande donc le retrait de cet amendement.

Mme Danielle Brulebois. N'en étant pas la première signataire, je ne me sens pas autorisée à le retirer.

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

La commission examine l'amendement CD1816 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement propose que les autorités organisatrices de la mobilité établissent tous les cinq ans un diagnostic de mobilité présentant l'offre en matière d'infrastructures et de mobilité sur l'ensemble du territoire. Les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et les plans de mobilité sont des documents de planification, mais ils ne sauraient constituer un état des lieux, une photographie de l'existant s'agissant de l'état, du nombre et de la capacité des infrastructures, notamment des ouvrages d'art. Il est bon de disposer d'un diagnostic avant de s'engager dans la planification. Tel est l'objet de mon amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense que l'amendement est déjà satisfait car une évaluation est prévue tous les cinq ans, et on peut supposer qu'un diagnostic sera fait en amont. En tout état de cause, il faut laisser les collectivités trouver la bonne méthode pour préparer cette évaluation. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis, en précisant que l'amendement est satisfait par l'article L. 1214-8 du code des transports, qui prévoit une évaluation.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission en vient aux amendements identiques CD54 de Mme Annie Genevard, CD159 de M. Jean-Pierre Vigier, CD476 de M. Vincent Descoeur et CD2701 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Marie Sermier. Vous considérez que les plans de mobilité doivent non seulement tenir compte de l'étalement urbain mais faire en sorte de le limiter. C'est confondre les causes et les conséquences : ce n'est pas le transport qui favorise l'étalement urbain, mais l'étalement urbain qui rend nécessaire le transport.

Or cela peut poser de vrais problèmes, notamment dans les zones rurales et les zones rurales diffuses. J'ai, dans ma circonscription, un territoire, la Bresse, où les villages sont extrêmement diffus, sans véritables centres mais avec des fermes disséminées un peu partout, ce qui exige d'organiser les mobilités en conséquence. Revoir cet étalement séculaire ne me paraît pas envisageable.

Par ailleurs, nous ne sommes pas favorables à l'empilement des règlements : nous avons déjà le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), puis le schéma de cohérence territoriale (SCoT), qui doit tenir compte du SRADDET malgré les risques d'incohérence et les questions juridiques que cela soulève ; il y a aussi le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), qui doit s'intégrer dans le SCoT, avec parfois, là encore, les mêmes incohérences.

Si on y ajoute le plan de mobilité, supposé tenir compte de tous les documents précédents, on ne s'en sortira pas ; en tout cas, on risque de donner de faux espoirs aux élus et aux habitants, en leur donnant l'illusion qu'avec ce plan de mobilité on va régler l'étalement urbain, ce qui est faux.

Nous sommes tous d'accord sur le fait que nous consommons trop d'espaces agricoles, mais le plan de mobilité n'est pas l'alpha et l'oméga qui résoudra la question de l'étalement urbain. Ce n'est pas de son ressort.

M. Jean-Pierre Vigier. Il faut évidemment des plans de mobilité pour désenclaver nos territoires, notamment les territoires ruraux et les territoires de montagne, mais il faut trouver un juste équilibre, et ces plans de mobilité ne doivent pas venir perturber la planification réalisée dans le cadre des PLU ou des PLUi, d'autant que, dans certains de ces territoires, devoir délivrer deux ou trois permis de construire en cinq ans est tout à fait exceptionnel.

Par ailleurs, je suis d'accord avec le rapporteur qui souhaite voir des plans de mobilité sur tous les territoires, mais à condition de mettre en face les crédits qui vont avec.

M. Jean-Marie Sermier. Je défends l'amendement CD476 au nom de M. Vincent Descoeur qui m'a assuré qu'il existait également dans le Cantal des zones d'habitat diffus ! *(Sourires.)*

C'est également le cas en Aveyron, et c'est la raison pour laquelle je défends l'amendement CD2701 de mon collègue Arnaud Viala. *(Sourires.)*

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne comprends pas la nature de vos craintes. Il s'agit bien de lutter contre l'étalement urbain et de prendre en compte cet objectif à la fois dans les politiques de mobilité, d'aménagement et d'urbanisme. Si tout le monde va dans le même sens, nous avons des chances d'être plus efficaces.

Je vous propose donc de retirer vos amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. L'alinéa 8 de l'article 5 n'impose aucune contrainte. J'imagine mal qu'on puisse faire un plan de mobilité sans tenir compte de l'habitat diffus, que ce soit dans le Jura, l'Aveyron ou le Cantal. Par ailleurs, il n'est pas mauvais d'avoir un œil sur les PLU, qui ne sont pas toujours vertueux. J'en ai eu dans ma région…

M. Jean-Pierre Vigier. N'oublions pas le territoire de la Haute-Loire… Je maintiens mon amendement, car vous complexifiez le système en lui rajoutant une couche, et je sais que cela va inciter certains élus à renoncer au développement de leur commune.

*La commission **rejette** les amendements.*

Puis elle examine l'amendement CD3120 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement propose de supprimer une mention introduite au Sénat, qui dispose que le plan de mobilité doit viser à assurer l'accès des territoires enclavés ou isolés aux services de mobilité. Il est déjà prévu que le plan de mobilité permette d'assurer le renforcement de la cohésion sociale et territoriale. Cela inclut l'amélioration de l'accès aux solutions de mobilité dans les territoires enclavés ou isolés. Dès lors, il ne me paraît pas nécessaire d'ajouter cette précision dans le corps du texte.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense en effet que la rédaction proposée par le rapporteur rend bien compte de la diversité des situations et de la nécessaire attention que l'on doit porter à ces territoires. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle examine l'amendement CD2590 de Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Dans sa rédaction actuelle, l'article L. 1214-2 du code des transports prévoit en son point 2 que le plan de déplacements urbains vise à assurer le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées.

La nouvelle rédaction prévue par l'alinéa 9 du présent article vise les personnes dont la mobilité est réduite, sans faire mention des personnes handicapées comme c'est le cas actuellement. Il convient, par cet amendement, de corriger ce manque en incluant les personnes handicapées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement corrige utilement une maladresse de rédaction. Avis favorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je reconnais bien là la sagesse du MODEM… Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle en vient ensuite aux amendements identiques CD2186 de Mme Valérie Lacroute et CD2592 de Mme Florence Lasserre-David.

Mme Valérie Lacroute. Les AOM ont l'obligation de réaliser un bilan d'accidentologie de la mobilité active dans le cadre de leur plan de mobilité. Notre amendement CD2186 propose donc que l'État envoie automatiquement les données relatives à la sécurité routière sur le territoire de chaque AOM concernée, ce qui leur facilitera la tâche.

Mme Florence Lasserre-David. Mon amendement CD2592 a le même objet. Cela faciliterait en effet la vie aux collectivités et répondrait à de nombreuses demandes émanant des usagers. Cela irait donc dans le bon sens pour tout le monde.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est effectivement important que les autorités organisatrices puissent assurer le suivi des accidents des mobilités actives, mais l'État, au travers de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) ou du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), apporte d'ores et déjà une aide technique aux collectivités en leur donnant accès aux fichiers BAAC (base de données accidents corporels de circulation). Ce n'est sans doute pas assez connu, mais les collectivités et les AOM, en conventionnant avec l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, peuvent avoir accès à ces données. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

Mme Valérie Lacroute. Il faudrait être sûr que ces données soient établies pour chaque secteur et pas uniquement au plan national. A-t-on une information suffisamment précise par collectivité ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Mon expérience d'ancienne préfète me pousse à répondre oui, mais on pourra le vérifier d'ici la séance. Il me semble que chaque autorité organisatrice peut conventionner pour avoir accès aux informations concernant son territoire.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit d'une demande du Groupement des autorités responsables de transport (GART). S'il a fait cette demande, c'est que les informations ne doivent pas être suffisamment précises. Nous en reparlerons en séance publique.

*La commission **rejette** les amendements.*

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous indique que l'amendement CD356 est tombé, du fait de l'adoption de l'amendement CD1350.

La commission en vient aux amendements identiques CD2139 de M. Alain Perea et CD2533 de M. Damien Pichereau.

Mme Jennifer De Temmerman. L'amendement CD2139 est défendu.

M. Damien Pichereau. Notre amendement CD2533 vise à préciser que la réduction du trafic automobile vise plus particulièrement les usages contraints de cette dernière et non le bannissement par principe et par dogme de la mobilité automobile.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'entends votre préoccupation, qui correspond à ce que les Français ont exprimé avec beaucoup de force ces derniers mois. Il faut en effet offrir à tous nos concitoyens des solutions de mobilité plus vertueuses et garantir l'effectivité du droit à la mobilité, dans un souci de cohésion sociale et territoriale. Cela suppose que l'autorité organisatrice puisse promouvoir des bouquets de solutions alternatives. Je pense toutefois que la rédaction que vous proposez pourrait être source de confusion, compte tenu notamment de l'endroit où l'amendement est inséré.

Je vous propose donc le retrait de ces amendements afin de les retravailler d'ici la séance.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*Les amendements CD2139 et CD2533 sont **retirés**.*

La commission est saisie de l'amendement CD1915 de M. Fabien Lainé.

Mme Florence Lasserre-David. Cet amendement a pour but d'étendre aux véhicules électriques, hybrides essence, roulant à l'hydrogène, au GPL, au GNV ou au super-éthanol les mesures spécifiques visant à favoriser le stationnement dans le cadre des plans de déplacement urbains élaborés par les autorités organisatrices des collectivités comportant de plus de 100 000 habitants.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cela entre bien dans le rôle des autorités organisatrices, mais en listant les catégories de véhicules, on se situe à un degré de précision excessive, au risque d'oublier un certain nombre de véhicules. Je vous propose donc le retrait de cet amendement, qui me semble satisfait dans ses principes généraux.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. D'autant que l'objectif premier des AOM est de fournir des services : l'objet de cet amendement relève plutôt selon moi des plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET).

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

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD368 du rapporteur.*

Elle en vient ensuite à l'amendement CD2467 de M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. Cet amendement vise à prendre en compte les emprises logistiques situées le plus souvent en zone périphérique ou rurale, qu'il convient d'identifier dans un souci de planification et d'aménagement des territoires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est en effet un enjeu important, trop insuffisamment pris en compte aujourd'hui. C'est donc une précision utile. Avis favorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD290 du rapporteur.*

Elle en vient ensuite à l'amendement CD2505 de M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. C'est un amendement de précision, qui vise à favoriser, bien évidemment, le recours au covoiturage mais également à l'ensemble des autres mobilités partagées, y compris celles que nous ne connaissons pas encore, puisque la loi est appelée à durer.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ouvrir de telles solutions peut en effet être utile. Avis favorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle examine l'amendement CD2593 de Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Cet amendement vise à encourager, sans les contraindre, les entreprises à inciter leurs salariés à expérimenter des horaires décalés. Chaque jour, des millions de salariés empruntent les transports en commun ou les axes routiers pour se rendre sur leur lieu de travail. Si l'on étudie le trafic tout au long de la journée, on constate que les heures de pointe se concentrent sur un temps restreint de la journée. Par exemple, en Île-de-France, les trains sont six fois plus remplis aux heures de pointe qu'aux heures creuses et, que ce soit dans les transports en commun ou sur les routes, les pics de saturation ont

lieu de huit heures à neuf heures en matinée et de dix-sept heures à dix-huit heures en soirée. Parfois trente minutes peuvent suffire pour réduire et lisser l'affluence dans les transports collectifs de voyageurs et sur les axes routiers aux heures de pointe.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis d'accord avec l'intérêt qu'il y aurait à ce que les entreprises mettent en œuvre des horaires décalés pour éviter la congestion dans les transports en commun aux heures de pointe. Il s'agit néanmoins d'un sujet qui a vocation à être traité dans le cadre des plans de mobilité employeur, sur lesquels une discussion est en cours entre les partenaires sociaux. Je vous propose donc de retirer votre amendement dans l'attente des résultats de la concertation en cours.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Il s'agit d'une question qui relève davantage des accords inter-entreprises entre les partenaires sociaux que de ce projet de loi.

*L'amendement CD2593 est **retiré**.*

La commission en vient à l'amendement CD595 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement vise à inciter les institutions d'enseignement et de formation à encourager et à faciliter pour leurs étudiants, leurs personnels et leurs stagiaires, l'usage des transports en commun et du covoiturage.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La disposition que vous souhaitez amender est centrée sur les déplacements scolaires, car le transport scolaire constitue une composante de la compétence des AOM dans leur ressort, mais la rédaction, qui ne vise que les déplacements scolaires, ne doit pas évidemment être considérée comme limitative ; elle pointe simplement un enjeu particulier lié à une compétence particulière des autorités organisatrices. Je propose le retrait ; sinon, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

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

*Puis elle **adopte**, successivement, les amendements rédactionnels CD291 et CD292, puis l'amendement de clarification CD369 du rapporteur.*

Elle en vient ensuite à l'amendement CD594 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. À l'alinéa 19, les établissements scolaires sont incités à encourager et à faciliter l'usage par les élèves et les personnels des transports en commun, du covoiturage et des mobilités actives, dans le cadre d'un plan de mobilité scolaire. Mon amendement vise à faire de même avec les établissements universitaires et de formation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est à l'autorité organisatrice de trouver les bons horaires et les bonnes dessertes. Votre amendement me semble donc par nature satisfait.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. La concertation avec l'Éducation nationale est déjà prévue par voie réglementaire.

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

Puis elle est saisie de l'amendement CD2200 de Mme Laurence Gayte.

Mme Laurence Gayte. Cet amendement concerne la prise en compte de la dangerosité des passages à niveau dans la planification urbaine. Il propose d'intégrer dans les plans de mobilité l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau pour tous les usagers, et notamment pour les cycles, les piétons et les cars scolaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit de l'un des amendements qui font suite à l'excellent rapport qu'a remis Mme Laurence Gayte au Gouvernement sur la sécurisation des passages à niveau. Dans cette perspective, on ne peut pas organiser le développement urbain sans prendre en compte les risques liés à la multiplication des franchissements de passages à niveau. Avis favorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Mme la présidente Barbara Pompili. Je me réjouis de voir que le travail de contrôle réalisé par les députés permet d'aboutir à des réformes utiles.

La commission est saisie de l'amendement CD1433 de M. Jean-François Cesarini.

M. Jean-François Cesarini. Pour développer le véhicule électrique, il est essentiel de cartographier les bornes de recharge d'un territoire. L'amendement propose que le plan de mobilité, qui remplace le plan de déplacements urbains, recense ces bornes de recharge, l'autorité organisatrice de la mobilité se chargeant ensuite de mettre cette recension à disposition des habitants, à travers une application dédiée ou un référencement dans les applications de géolocalisation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est en effet important que les autorités organisatrices prennent en compte le développement des véhicules propres, et donc l'implantation des bornes de recharge, mais je ne suis pas sûre qu'il soit nécessaire d'en faire une obligation légale, d'autant que ces enjeux sont d'ores et déjà pris en considération dans les plans climat-air-énergie

territoriaux, dont les plans de mobilité ont vocation à tenir compte. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD2391 rectifié de M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. Cet amendement vise à localiser les réseaux d'avitaillement en énergies alternatives comme le biogaz, utiles pour réduire les émissions polluantes dans le secteur du transport de marchandises.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit d'intégrer au plan de mobilité la localisation des réseaux d'avitaillement. Cela doit clairement faire l'objet d'une réflexion. Ces enjeux sont d'ores et déjà pris en compte dans les plans climat-air-énergie territoriaux ; il faudra veiller à ce que l'action de l'AOM ne vienne pas concurrencer ces plans. C'est la raison pour laquelle j'émets un avis de sagesse.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je serai moins sage que la ministre : avis favorable…

*La commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle en vient à l'amendement CD1806 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement prévoit la création d'un schéma directeur cyclable et piétonnier au sein du plan de mobilité, qui vient se substituer au plan de déplacements urbains, afin de veiller à la définition, à la continuité ainsi qu'à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons.

Le Sénat a intégré dans le texte un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons : il s'agit par cet amendement de le remplacer par un schéma directeur cyclable, afin de consacrer un document de planification à la seule pratique du vélo.

Il s'agit en outre de veiller au respect des dispositions de l'article 20 de la loi LAURE, qui prévoit qu'à l'occasion de la réalisation ou de la rénovation de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est évidemment très important que les autorités organisatrices prennent en compte l'enjeu que représentent les mobilités actives et notamment le vélo, mais c'est d'ores et déjà le cas puisque le plan de mobilité doit comporter un volet cyclable.

N'oublions pas toutefois que nous nous adressons à des intercommunalités de toutes tailles. Or le terme de schéma peut renvoyer à une procédure assez lourde, impossible à assumer pour les petites intercommunalités, que nous souhaitons au contraire encourager à se saisir de ces enjeux. Je vous suggère donc de retirer votre amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

Mme Laurianne Rossi. J'entends vos arguments, madame la ministre ; cela étant, le Sénat a intégré dans le plan de mobilité un volet relatif à cette continuité et à cette sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. L'idée de créer un schéma spécifique a seulement pour objet d'isoler ce volet relatif à la continuité et à la sécurisation, de manière à en faire un document de planification à part entière. En termes de ressources nécessaires pour les collectivités, cela ne change rien, mais ce document aurait la vertu de consacrer la pratique du vélo, dont nous savons tous qu'elle est indispensable et qu'il faut la renforcer.

M. Jean-Pierre Vigier. Je rejoins totalement la ministre : nous avons déjà le plan de mobilité qui intègre tous ces éléments. Il est donc inutile de rajouter une strate et de complexifier le dispositif pour des territoires, notamment les plus fragiles et les territoires ruraux, qui n'ont pas besoin de tout cela et à qui on va faire perdre du temps.

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

Puis elle en vient à l'amendement CD707 de M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Je sais d'expérience que les collectivités, quand elles gèrent les questions de mobilité, doivent tenir compte du vélo, et notamment des itinéraires existants. C'est ainsi que Troyes est traversée par la route cyclable Paris-Prague, mais également par l'itinéraire cyclable du département. Il est donc important que les uns et les autres puissent se parler, et c'est la raison pour laquelle je propose que ce plan prenne en compte les schémas définis aux autres niveaux territoriaux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, pour autant nous parlons ici de la responsabilité des autorités organisatrices de la mobilité, qu'il faut distinguer des gestionnaires de voiries. Par ailleurs, vous faites référence à des schémas définis « aux autres niveaux territoriaux », or le droit en vigueur ne définit pas de schéma cyclable territorial. Votre amendement pose donc un problème juridique. Je vous en demande le retrait.

M. Gérard Menuel. Je corrigerai ce point pour la séance, car nous avons vraiment besoin de cette cohérence entre territoires, afin d'éviter notamment de voir se développer des doubles itinéraires.

*L'amendement CD707 est **retiré**.*

La commission en vient à l'amendement CD1497 de Mme Stéphanie Do.

Mme Jennifer De Temmerman. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La loi n'a pas vocation à détailler les types d'aménagement qui sont nécessaires pour promouvoir le développement des mobilités actives. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

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

Puis elle examine l'amendement CD1171 de M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois.

M. Pacôme Rupin. Cet amendement adopté par la commission des lois vise à prendre en compte les nouveaux engins de déplacement personnel, qui fleurissent dans un certain nombre de villes, afin de les intégrer dans les zones de stationnement prévues au niveau des pôles d'intermodalité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends cet amendement inspiré par le développement un peu anarchique des engins de déplacement personnel, notamment motorisés. Cela étant, votre amendement s'insère dans une disposition qui vise le développement des stationnements sécurisés de vélos, ce qui me semble être un autre sujet que le cantonnement des engins de déplacement personnel, qui sont essentiellement en libre-service, pour éviter qu'ils ne viennent envahir les trottoirs.

En revanche, les dispositions du projet de loi sur la régulation et les outils qui sont donnés aux collectivités pour éviter cette prolifération répondent à votre préoccupation. Je vous propose donc le retrait de cet amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

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

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD596 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement vise à implanter des zones de stationnement sécurisées pour les vélos dans les centres-villes, en comptant bien évidemment sur la volonté des élus locaux pour garantir une intégration paysagère adaptée.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La loi a voulu mettre l'accent sur les gares, les entrées de ville et les pôles d'échanges multimodaux, car ce sont des nœuds de transport qui, s'ils sont équipés d'une offre de stationnement suffisante, permettront au vélo de se développer sur le dernier kilomètre. L'équipement des centres-villes en stationnement vélo est aussi

un sujet important, mais je pense que qu'il est moins structurant. Retrait ou avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. La rédaction actuelle priorise l'installation de ces parkings aux points d'entrée, ce qui nous paraît plus pertinent.

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

Puis elle examine l'amendement CD687 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. L'alinéa 21 prévoit que des zones de stationnement pour vélos sont implantées à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville ; cet amendement vise à ce que ces zones soient aussi implantées aux abords des établissements du second degré et du supérieur ainsi que près des organismes de formation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour les mêmes raisons que précédemment, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

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

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1620 de Mme Laurence Maillart-Méhaignerie.

Mme Laurence Gayte. Cet amendement prévoit que le volet concernant la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables du plan de mobilité précise les moyens mis en œuvre pour accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment l'affichage des temps de parcours et des points de repos. En effet, la mise en place d'une signalétique favorisant la marche à pied est recommandée par les professionnels de santé, notamment Santé publique France, et ses effets positifs ont déjà pu être constatés dans des villes comme Grenoble ou Versailles. Sans imposer une obligation de résultat, cet amendement vise à assurer que ce point soit évoqué lors de l'élaboration du plan de mobilité afin d'encourager au maximum les mobilités propres.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage votre objectif mais cet amendement pourrait être perçu comme trop prescriptif par les collectivités. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

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

Puis elle en vient à l'amendement CD3119 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Les plans de mobilité sont des outils administratifs imposants à mettre en place pour les collectivités concernées. Il apparaît pertinent d'ouvrir de nouvelles possibilités aux collectivités, notamment pour favoriser le report modal des marchandises sur le réseau ferroviaire ou fluvial, mais sans imposer des contraintes trop lourdes.

Il est donc proposé de prévoir la possibilité pour les plans de mobilité d'intégrer un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire pour favoriser le report modal. Cela permet de sécuriser l'action des collectivités quand celle-ci est pertinente, sans alourdir les normes actuelles. L'objet est bien de donner des outils supplémentaires aux collectivités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est en effet essentiel de ne pas imposer des démarches systématiques et uniformes sur tout le territoire. Quand il existe des offres ferroviaires et fluviales, il est souhaitable que les collectivités réfléchissent à la façon de les valoriser, mais ce n'est pas le cas partout ; il faut donc maintenir, comme le propose cet amendement, de la souplesse dans le dispositif. La rédaction proposée me paraît tout à fait bienvenue.

M. Damien Pichereau. Je suis tout à fait d'accord avec le principe consistant à ne pas imposer ce type de solutions aux collectivités, néanmoins je souhaiterais rappeler ici l'importance des alternatives à la route, que ce soit le ferroviaire ou le fluvial. Si le réseau fluvial est valorisé en matière de loisirs et d'aménagement urbain, il n'est pas assez utilisé pour le transport des marchandises, et il est primordial d'encourager les collectivités à utiliser leurs fleuves à cet effet, pour des raisons économiques et écologiques.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle examine les amendements identiques CD2243 de Mme Marie-Noëlle Battistel et CD2594 de M. Bruno Duvergé.

M. Christophe Bouillon. Afin de favoriser la multimodalité dans un objectif de développement durable, l'amendement CD2243 propose que le schéma de desserte identifie les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement.

M. Bruno Duvergé. Mon amendement CD2594 vient d'être défendu. Je compléterai en précisant que les mariniers nous ont dit qu'ils n'avaient d'autre choix que d'utiliser le diesel. En identifiant, dans le cas des plateformes multimodales, des endroits où implanter des stations d'avitaillement en biogaz ou en hydrogène, pouvant à la fois servir les bateaux, les camions et les voitures, nous pourrions accélérer la transition vers une mobilité plus propre.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage votre objectif, mais je me demande s'il est indispensable de l'inscrire dans la loi. Mieux vaut encourager le recours à ces carburants alternatifs. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*La commission **rejette** les amendements.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1349 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement vise à préciser que les régions, y compris lorsqu'elles interviennent en tant qu'autorités organisatrices par substitution, ne sont pas soumises à l'obligation d'élaboration du plan de mobilité. Le Sénat avait introduit une exonération pour les communautés de communes. Les régions peuvent tout de même élaborer un tel plan lorsqu'elles interviennent en substitution des communautés de communes et le faire à l'échelle d'un bassin de mobilité, le cas échéant. Par cohérence, il est proposé de positionner cette disposition à l'article L. 1214-3 du code des transports et de supprimer en conséquence le nouvel article L. 1214-23-3.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD3091 de Mme Zivka Park.

Mme Zivka Park. Cet amendement vise à garantir que, lorsque plusieurs plans de mobilité sont susceptibles de s'appliquer sur une même enceinte aéroportuaire – Roissy, par exemple –, ceux-ci sont élaborés conjointement entre les établissements publics de coopération intercommunale et les syndicats mixtes concernés, de manière à garantir leur cohérence et leur lisibilité pour la desserte de l'aéroport et des territoires concernés.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement est satisfait, puisque le projet de loi prévoit l'association des territoires limitrophes pour l'élaboration d'un plan de mobilité et introduit, à l'échelle d'un bassin de mobilité, le contrat opérationnel de mobilité, qui permettra aussi à l'ensemble des autorités de coordonner leur action. Je propose donc que vous le retiriez.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Je sens Mme Zivka Park dubitative, mais je lui assure que son amendement est satisfait…

Mme Zivka Park. Je maintiens qu'il reste une petite ambiguïté à lever. Je vais le retirer pour y retravailler d'ici à la séance.

*L'amendement CD3091 est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD308 de M. Martial Saddier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de notre excellent collègue Martial Saddier se fixe comme objectif de mettre en cohérence les itinéraires cyclables et piétons afin d'en garantir la continuité. Il définit notamment la

localisation des zones de stationnement à proximité des gares ou aux entrées de villes et le stationnement des vélos.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'avis est le même que sur l'amendement faisant référence à des schémas territoriaux pour les vélos. J'en propose donc le retrait, quitte à en retravailler la rédaction d'ici à la séance publique.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission ***adopte*** *l'amendement rédactionnel CD293 du rapporteur.*

Puis elle examine l'amendement CD967 de Mme Frédérique Tuffnell.

Mme Frédérique Tuffnell. Cet amendement tend à améliorant la cohérence entre politiques locales de mobilité et politiques locales climatiques en renforçant une disposition prise par le Sénat afin d'assurer la mise en compatibilité des plans de mobilité élaborés par les autorités organisatrices de la mobilité avec les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET).

Ces derniers constituent en effet les documents de planification de référence pour l'ensemble des parties prenantes d'un territoire. Il est donc nécessaire que les AOM intègrent à la programmation locale des mobilités les objectifs de transition énergétique pour le secteur des transports inscrits dans le ou les PCAET.

Je rappelle que les documents de planification ne sont pas égaux ; il y a trois niveaux d'opposabilité allant du plus au moins contraignant. Le plus contraignant est la conformité, qui impose la retranscription à l'identique de la règle, respectée à la lettre ; la compatibilité, celle que nous proposons, implique de respecter l'esprit de la règle, et la simple prise en compte prescrit de ne pas s'en écarter. Nous proposons donc qu'un rapport de compatibilité soit établi entre le plan de mobilité et le PCAET.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les objectifs définis par les PCAET doivent effectivement être pris en compte dans les plans de mobilité. Mais les échelles sont potentiellement différentes, deux cas de figure peuvent ainsi se présenter. Ou bien c'est le même EPCI qui a élaboré le PCAET et le plan de mobilité, auquel cas on peut supposer qu'il sera cohérent avec lui-même ; ou bien le plan de mobilité couvre le périmètre de plusieurs PCAET et, du coup, cette notion de compatibilité peut poser un problème d'harmonisation assez délicat. Il nous a donc semblé préférable de conserver cette notion de prise en compte plutôt que de créer un lien de compatibilité, mais l'esprit reste le même ; il s'agit de gérer des échelles différentes entre les deux documents.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*La commission **rejette** cet amendement.*

Elle étudie ensuite l'amendement CD1081 de la commission des lois.

M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois. Cet amendement vise simplement à prendre en compte les innovations qui pourraient intervenir et viendraient remettre en cause l'économie générale d'un plan de mobilité et aussi, plus prosaïquement, les situations liées à une modification des équipements. Ainsi, le pont d'Argenteuil dans le Val-d'Oise a été neutralisé pour partie, mais imaginons qu'il ait été complètement neutralisé pour les mêmes raisons : à l'évidence, un plan de mobilité aurait été très largement remis en cause sur le bassin considéré. L'idée est donc d'introduire un peu de souplesse, afin que ces plans de mobilité puissent être modifiés en fonction des circonstances.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation et j'ai bien en tête les difficultés qu'a pu créer la fermeture de plusieurs voies pendant plusieurs mois sur l'autoroute A 15 ; toutefois, la rédaction présente de cet alinéa permet de réviser le plan de mobilité lorsque cela est nécessaire. Il ne me paraît donc pas utile d'introduire cette disposition. C'est pourquoi je vous propose de retirer cet amendement ; nous pourrons au besoin en rediscuter d'ici à la séance.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois. Dans la mesure où nous pourrons en discuter d'ici à la séance publique, je le retire.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD3024 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Cet amendement tend à étendre l'obligation d'élaborer un plan de mobilité aux collectivités publiques regroupant plus de 100 travailleurs et implantées dans le périmètre d'un plan de mobilité, à l'instar de l'obligation déjà appliquée aux entreprises selon les mêmes critères.

Les collectivités et les établissements publics comptent parmi les principaux employeurs de France, et maillent largement le territoire. Au-delà du devoir d'exemplarité de l'administration, il serait pertinent qu'en tant qu'employeurs, les collectivités favorisent des dispositifs de mobilité domicile-travail efficaces, et encouragent le recours aux mobilités propres et aux alternatives à la voiture individuelle, dans l'intérêt de leurs agents et des territoires qu'elles représentent.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est effectivement très important que les collectivités publiques jouent un rôle exemplaire ; c'est d'ailleurs ce que nous entendons faire en mettant par exemple en place un forfait mobilité dès le 1er janvier 2020 pour les agents de l'État.

Cependant, compte tenu des discussions en cours entre les partenaires sociaux, je préférerais que l'on puisse discuter à nouveau de cette disposition à la lumière de la vision d'ensemble du résultat de ces concertations. Je vous propose plutôt de retirer cet amendement dans l'attente de l'examen du texte en séance publique.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je demande à M. Jean-Marc Zulesi de bien vouloir retirer son amendement, car nous devrions pouvoir trouver une rédaction plus simple.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission étudie l'amendement CD2135 de M. Alain Perea.

Mme Jennifer De Temmerman. Cet amendement vise à préciser les modalités d'adoption du plan de mobilité employeur prévues à l'article L. 1214-8-2 du code des transports, dont le développement est encouragé par ce projet de loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Là encore, je vous propose de retirer l'amendement au bénéfice de la discussion d'ensemble que nous pourrons avoir lors de la séance publique.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD2778 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Jennifer De Temmerman. Cet amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement rejoint une discussion précédente ; j'en demande donc le retrait, à défaut l'avis sera défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je demande aussi le retrait de cet amendement déjà satisfait par l'article L. 1214-8 du code des transports, qui prévoit une évaluation quinquennale du plan de mobilité.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission en vient à l'amendement CD1351 du rapporteur, qui fait l'objet du sous-amendement CD3188 de Mme Zivka Park.

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'amendement CD1351 est de coordination.

Mme Zivka Park. Mon sous-amendement CD3188 tend seulement à préciser que les gestionnaires d'infrastructures de transport aérien font partie des gestionnaires de transport associés à l'élaboration des plans de mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La notion de gestionnaire d'infrastructures de transport englobe celle de gestionnaire d'aéroport. Le sous-amendement est donc satisfait ; j'en demande le retrait et donne un avis favorable à l'amendement CD1351 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je demande aussi le retrait de ce sous-amendement.

Mme Zivka Park. Je retire ce sous-amendement ainsi que les amendements similaires CD3092, CD3093 et CD3094.

*Le sous-amendement CD3188 est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement CD1351.*

*Les amendements CD3092, CD3093 et CD3094 sont **retirés**.*

*La commission **adopte** l'amendement de précision CD294 du rapporteur.*

Puis elle se saisit de l'amendement CD712 de M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Cet amendement, qui ne me paraît pas très bien placé, concerne le périmètre des plans d'emprise des aérodromes ; il a pour objet de s'assurer que lorsque plusieurs plans locaux de déplacements sont susceptibles de s'appliquer sur une même enceinte aéroportuaire, ceux-ci sont élaborés conjointement entre les établissements publics de coopération intercommunale et les syndicats mixtes concernés, de manière à garantir leur cohérence et leur lisibilité pour la desserte de l'aéroport et des territoires concernés.

L'aéroport d'Orly n'est pas le seul concerné ; d'autres aérodromes français le sont également.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même avis que sur l'amendement que nous avons examiné précédemment, donc retrait ou avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis que Mme la ministre.

M. Gérard Menuel. La difficulté a été identifiée : nous allons retravailler ces amendements afin de les présenter en séance plénière.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2749 et CD2387 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel. Le document de planification, dit plan de mobilité rurale, se décline sur l'ensemble des territoires non soumis à l'obligation d'un plan de mobilité. Il semble plus exact de parler de plan de mobilité simplifié, ce que nous proposons. De la même façon, il paraît réducteur de cibler ces plans de mobilité sur les territoires à faible densité démographique ; mes amendements CD2749 et CD2387 proposent donc de clarifier la vocation du plan de mobilité simplifié en ce sens.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est effectivement important de couvrir l'ensemble des situations et de permettre l'élaboration de plans simplifiés, non seulement dans les espaces ruraux, mais le cas échéant dans des territoires périurbains ; je suis donc favorable à l'amendement CD2387 et je suggère le retrait de l'amendement CD2749.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. La rédaction de l'amendement CD2387 me paraît plus adéquate que celle de l'amendement CD2749 ; je demande donc le retrait du premier au profit du second.

*L'amendement CD2749 est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement CD2387.*

Puis elle examine les amendements identiques CD55 de Mme Annie Genevard, CD160 de M. Jean-Pierre Vigier et CD2357 de Mme Frédérique Lardet.

Mme Nathalie Bassire. L'amendement CD55 de notre collègue Annie Genevard complète le titre de la section du code des transports relative au plan de mobilité rurale pour y ajouter la notion de plan de mobilité de montagne ; il ne vous aura pas échappé que La Réunion est un territoire montagneux… En effet la section en question reconnaît l'existence de plans de mobilité de montagne, l'article L. 1214-36-1 du code des transports prévoyant une consultation spécifique à leur sujet.

Mme la présidente Barbara Pompili. M. Jean-Pierre Vigier va nous rappeler à quel point la montagne est importante en défendant son amendement identique CD160…

M. Jean-Pierre Vigier. Vous l'avez si bien dit, madame la présidente, que je considère que mon amendement a été fort bien défendu par notre collègue Mme Nathalie Bassire.

Nous parlons de plan de mobilité rurale ; il est important de tenir compte de la spécificité de la montagne et, bien évidemment, d'intégrer les plans de mobilité de montagne.

Mme la présidente Barbara Pompili. Toute une série d'amendements identiques ne sont pas défendus, qui parlaient également de la montagne…

Mme Frédérique Lardet. Avec mon amendement CD2357, il ne s'agit pas de n'importe quelle montagne, mais bien de la montagne où vous venez faire du ski dont nous allons parler. Tous ces amendements identiques sont portés par l'Association nationale des élus de montagne et ils ont été largement défendus.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'Association nationale des élus de montagne est effectivement très largement représentée dans cette commission, et au-delà !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements pointent le fait que la notion de plan de mobilité rurale, qui jusqu'à présent figurait dans le projet de loi, est peut-être trop restrictive et peut donner le sentiment de ne pas s'appliquer à tous les territoires. C'est pour cela que l'évolution qui vient d'être adoptée dans le cadre de l'amendement précédent introduit une notion de plan de mobilité simplifié qui concernera l'ensemble des territoires ruraux, de montagne, mais également périurbains. Je considère donc que votre préoccupation est satisfaite, et propose le retrait de ces amendements.

M. Bruno Millienne, rapporteur. En passant du plan de mobilité rurale au plan de mobilité simplifié, le dispositif inclut tous les territoires, dont les territoires de montagne. Votre préoccupation est donc satisfaite ; c'est pourquoi je demande le retrait de vos amendements.

M. Jean-Pierre Vigier. Je suis un peu déçu : ajouter le mot « montagne » ne coûtait pas grand-chose et apportait une utile précision. Et puis, que la montagne est belle ! (*Sourires.*)

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Jean-Pierre Vigier, imaginons que l'on écrive « plan de mobilité simplifié ou de montagne ou transfrontalier » … Alors que le plan de mobilité simplifié englobe toutes les situations ! J'adore la montagne et elle me gagne *(Sourires)*, mais je vous assure que cette rédaction satisfait totalement à votre préoccupation.

*La commission **rejette** ces amendements.*

Puis elle est saisie de l'amendement CD2784 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel. Cet amendement de coordination propose de clarifier la vocation du plan de mobilité simplifié.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis favorable à cet amendement de coordination.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement CD295 du rapporteur.*

Puis elle examine l'amendement CD2750 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel. Cet amendement propose d'inclure le transport de marchandises au sein des plans de mobilité simplifiés.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est important de prendre en compte ces enjeux de transport de marchandises, mais chacun doit être conscient que nous sommes en train de complexifier le plan de mobilité simplifié ; c'est pourquoi je m'en remets à la sagesse de la commission.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis pour ma part favorable à cet amendement.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD296 du rapporteur.*

La commission examine l'amendement CD2786 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel. Il s'agit là encore d'un amendement de coordination qui concerne le plan de mobilité simplifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends que cet amendement vise une évolution plus générale à laquelle je suis favorable ; je vous propose toutefois de le retirer au bénéfice de votre amendement CD2387 qui regroupe l'ensemble de ces sujets.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis que Mme la ministre.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission étudie, en discussion commune, les amendements CD1565 de M. Vincent Thiébaut et CD1348 du rapporteur.

M. Vincent Thiébaut. Un des objectifs principaux du projet de loi réside en la couverture intégrale du territoire par une autorité organisatrice de mobilité, dont la compétence s'étend notamment à la planification de sa politique de mobilité. Dans cette optique, l'article 5 enrichit à la fois le contenu des plans de mobilité et celui des plans de mobilité rurale crée par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Afin de simplifier la lisibilité de l'architecture des documents de planification en matière de mobilité, l'amendement CD1565 précise explicitement que le plan de mobilité rurale doit être élaboré par les AOM qui n'ont pas l'obligation d'élaborer un plan de mobilité et à condition qu'elles n'aient pas déjà opté pour l'élaboration volontaire d'un plan de mobilité.

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'amendement CD1348 est un amendement de clarification : le plan de mobilité simplifié est bien un outil facultatif pour toutes les autorités organisatrices de la mobilité, sans qu'il soit nécessaire de préciser qu'il concerne les AOM non soumises à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité, qui est un outil spécifique aux problématiques plus urbaines des agglomérations densément peuplées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il me semble que ces amendements sont d'ores et déjà satisfaits par l'alinéa 62 introduit par le Sénat ; je m'en remets à la sagesse de la commission.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suggère à M. Vincent Thiébaut de retirer son amendement au profit du mien.

M. Vincent Thiébaut. Le rapporteur est dur avec moi. *(Sourires.)* Mais comme il m'est sympathique, je vais retirer mon amendement…

L'amendement CD1565 est ***retiré****.*

Mme Zivka Park. Pour la clarté de nos débats, M. le rapporteur pourrait-il nous expliquer à nouveau son amendement ? Car nous ne l'avons pas très bien compris…

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mon amendement rend le plan de mobilité simplifié facultatif pour toutes les AOM.

L'alinéa 62 prévoit que le plan de mobilité peut être élaboré par une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 du code des transports non soumise à l'obligation mentionnée à l'article L. 1214-3 de ce code, qui n'a pas élaboré volontairement un plan de mobilité. Nous proposons simplement de supprimer la fin de la première phrase, ce qui donne : « *Il peut être élaboré par une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1* », sans précision particulière.

Mme la présidente Barbara Pompili. La commission est-elle suffisamment éclairée ?

M. Vincent Thiébaut. Mon amendement prévoyait que les plans de mobilité rurale devaient être élaborés par les AOM non astreintes à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité à condition qu'elles n'aient pas déjà opté pour l'élaboration volontaire d'un plan de mobilité. Il y a donc une subtile différence. Le rapporteur peut-il me répondre sur ce point ? Son explication m'a mis comme un doute…

Mme la présidente Barbara Pompili. Le rapporteur va vous répondre monsieur Vincent Thiébaut, mais puisque vous avez retiré votre amendement, il est retiré ! *(Sourires.)*

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je le répète, c'est un amendement de clarification du plan de mobilité simplifié qui reste bien un outil facultatif pour toutes des AOM, sans qu'il soit besoin de préciser qu'elles ne sont pas soumises à l'obligation.

*La commission **adopte** l'amendement CD1348.*

Puis elle examine l'amendement CD2137 de M. Alain Perea.

Mme Danielle Brulebois. Cet amendement vise à faciliter l'élaboration des plans de mobilité rurale et leur coordination avec les politiques publiques de mobilité de la région et des autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.

Pour ce faire, il est donné la possibilité à l'autorité organisatrice de la mobilité qui élabore ce plan de mobilité rurale de demander à la région, chef de file des politiques de mobilité, de produire sous quatre mois un porter-à-connaissance précisant les politiques publiques de mobilité mises en œuvre en faveur des citoyens de son territoire.

Ce porter-à-connaissance permettra l'élaboration de plans de mobilité rurale plus opérationnels et mieux articulés avec les autres politiques publiques en œuvre. Il permettra également une association renforcée de la collectivité régionale à l'élaboration de ces plans de mobilité rurale.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien l'idée de l'appui que la région pourrait donner à l'intercommunalité pour élaborer son plan de mobilité simplifié. Je considère toutefois qu'il s'agit tout autant d'assistance en ingénierie que d'un porter-à-connaissance, terme qui existe dans notre droit et renvoie plutôt aux obligations à prendre en compte dans l'élaboration d'un document.

Là encore, on peut faire confiance aux régions sur le fait qu'elles viendront éclairer les intercommunalités qui souhaitent élaborer un plan de mobilité simplifié, sans qu'on ait nécessairement besoin de l'inscrire dans la loi.

Je vous propose donc le retrait, sinon l'avis sera défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*La commission **rejette** cet amendement.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement CD353 d'harmonisation rédactionnelle du rapporteur.*

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CD340 de M. Martial Saddier et CD710 de M. Gérard Menuel.

M. Martial Saddier. L'amendement CD340 tend simplement à intégrer le schéma régional des véloroutes et le schéma départemental « vélo » lorsqu'il existe.

M. Gérard Menuel. L'amendement CD710 vise à assurer une planification de l'offre d'itinéraires cyclables locaux en adéquation avec le SRADDET et les schémas « vélo » départementaux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage évidemment l'objectif d'un maillage du territoire en matière de voies cyclables, mais ces amendements, comme les précédents, font référence à des schémas territoriaux « vélo » qui n'existent pas dans la loi, même s'ils peuvent exister dans la réalité. Je vous propose donc de retirer vos amendements ; à défaut l'avis sera défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*La commission **rejette** successivement ces amendements.*

Puis elle est saisie de l'amendement CD2785 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel. Cet amendement de coordination propose de substituer au mot « rurale », le mot « simplifié » à l'alinéa 68.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis favorable à cet amendement de coordination.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD1526 de M. Fabrice Brun.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement propose d'ouvrir aux salariés la possibilité d'utiliser le transport scolaire quand il existe, dans le cadre d'une convention passée entre l'autorité compétente et les entreprises qui seraient ainsi desservies, ces dernières prenant en charge une partie de la desserte de ces lieux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait l'idée soutenue par cet amendement de pouvoir s'appuyer sur des transports scolaires en place dans les zones rurales afin de développer l'offre de mobilité pour les habitants de ces territoires. Mais cette possibilité existe d'ores et déjà dans la loi ; j'estime donc que votre amendement est satisfait, et propose son retrait.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Effectivement, monsieur Jean-Marie Sermier, cet amendement est satisfait, on ouvre l'accès à ces transports aux tiers, donc aux salariés.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement étant satisfait il est retiré, mais il y avait un petit bémol, car il prévoit de passer une convention. Or un certain nombre de départements comme celui du Jura disposaient jusqu'à présent d'un transport scolaire ouvert aux entreprises et à tout le monde, sauf qu'il n'y avait pas de convention ni de financement. Cet amendement porte en fait davantage sur l'établissement de la convention que sur l'ouverture aux tiers du transport scolaire.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD297 du rapporteur.*

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CD2245 de Mme Marie-Noëlle Battistel, et CD2595 de M. Bruno Duvergé.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD2245 vise à assurer que les SRADDET, au-delà des objectifs d'intermodalité et de développement des transports, ainsi que des objectifs de logistique introduits par le présent article, fixent également des objectifs de rééquilibrage modal en faveur des modes de transport moins émetteurs de gaz à effet de serre que sont le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun à faibles émissions ou les modes actifs comme le vélo ou la marche à pied.

Ces orientations seraient en complète cohérence avec la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports définis par le projet de loi.

M. Bruno Duvergé. Mon amendement CD2595 vient d'être fort bien défendu ; et la région constitue bien le bon échelon pour fixer ces objectifs.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces objectifs sont d'ores et déjà fixés de façon générale dans le projet de loi et, par construction, s'appliquent aux SRADDET et à toute autre démarche. Il ne faudrait pas donner l'impression que nous modifions le cadre et les objectifs des SRADDET qui sont en cours d'élaboration. Afin de ne pas créer cette confusion, et dès lors que ces objectifs généraux définis par la loi auront vocation à être pris en compte par les SRADDET, je vous propose le retrait ; à défaut l'avis sera défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Christophe Bouillon. Je retire mon amendement, que je pense redéposer pour la séance publique.

M. Bruno Duvergé. Je retire le mien également.

*Les amendements sont **retirés**.*

La commission examine l'amendement CD1622 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Les Français accordent de plus en plus d'importance à la végétalisation des villes et des infrastructures associées, qu'ils perçoivent comme une amélioration de leur qualité de vie.

Les études montrent en effet que les espaces verts ont des effets positifs sur l'environnement et permettent de lutter contre la pollution atmosphérique, de prévenir les risques de crues et d'inondations ; ils réduisent les nuisances sonores au niveau de la rue, et constituent des refuges aux îlots de chaleur urbains, dont la végétation aide à absorber une partie du dioxyde de carbone présent dans l'air des villes.

Au-delà des effets directs sur la qualité de l'environnement, la végétalisation a un impact sur la physionomie de la ville et la qualité de vie : les îlots de verdure offrent au regard un paysage diversifié et procurent des espaces reposants aux habitants.

Le sens de cet amendement, vous l'aurez compris, est de faire en sorte que les collectivités territoriales puissent intégrer le développement d'infrastructures végétales aux SRADDET.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement est bien entendu favorable à l'intégration d'un objectif de qualité du cadre de vie liée aux infrastructures « vertes », mais la rédaction de cet amendement fait perdre la dimension régénératrice de la trame verte et bleue (TVB), ce qui du coup serait incohérent avec l'ensemble des textes relatifs aux SRADDET et à la TVB.

Je vous demande donc de bien vouloir retirer cet amendement qui me semble plutôt affaiblir la prise en compte des enjeux des trames vertes et bleues dans les SRADDET.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Christophe Bouillon. Je vais retirer cet amendement, et je promets de me régénérer d'ici à la séance publique afin de ne pas affaiblir la dimension que nous partageons. *(Sourires.)*

L'amendement est ***retiré.***

La commission examine l'amendement CD1659 de M. Emmanuel Maquet.

M. Jean-Marie Sermier. Nous avons beaucoup parlé du fait que le plan de mobilité intègre les problèmes d'étalement urbain ; or on constate que le schéma de cohérence territoriale (SCoT) et le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) n'intègrent pas le plan de mobilité… La réciprocité que l'on pouvait attendre n'est donc pas au rendez-vous. J'expliquais tout à l'heure qu'il était très compliqué de prendre en considération l'étalement urbain dans un

plan de mobilité ; il semble bizarre que ce même plan de mobilité ne soit pas d'une manière ou d'une autre intégré au SCoT et au PLUi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense que votre amendement est satisfait dans la mesure où la notion de transport utilisé dans le code de l'urbanisme emporte une vision inclusive portant à la fois sur le transport de personnes et de marchandises. Je considère donc que cette précision n'est pas nécessaire ; par ailleurs, la loi ELAN a créé des outils pour le traitement de la logistique commerciale. En outre, dans le cadre de la mise en œuvre de cette loi, une ordonnance du Gouvernement doit faire évoluer le contenu des SCoT : ce sera l'occasion de traiter cette question et de procéder le cas échéant aux ajustements nécessaires. Enfin, en ce qui concerne les PLU, les dispositions nécessaires sont déjà prévues par le projet de loi.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. Je maintiens cet amendement parce qu'il n'y a pas de similitude de formes. J'ai l'impression de mener bataille contre la Direction départementale du territoire, madame la ministre ! Ce n'est pas possible : chaque fois que l'on parle de transport dans le cadre de l'urbanisme, vous dites : « Attendez, le transport va intégrer obligatoirement l'urbanisme », et lorsque l'on parle d'urbanisme, vous répondez qu'il va se rénover dans les années à venir !

On n'inscrit pas le plan de mobilité dans le SCoT et le PLU, et c'est naturel ; mais c'est aussi naturel que tout à l'heure, quand nous expliquions que l'étalement urbain était naturellement pris dans le transport, sans qu'il soit nécessaire de le préciser. Il y a vraiment deux poids deux mesures dans cette affaire !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous nous sommes mal compris ; je dis que les documents d'urbanisme prennent déjà en compte les enjeux de transport, la notion de transport du code de l'urbanisme couvrant sans ambiguïté le transport de personnes et de marchandises. Je pense donc que cet objectif est satisfait.

J'ai évidemment à cœur que les problématiques de transport soient bien prises en compte dans les documents d'urbanisme, et il se trouve que c'est le cas : les ajustements sont prévus pour les PLU ; et s'agissant des SCoT, l'ordonnance en cours de préparation pourra également intégrer ces mêmes ajustements.

*La commission **rejette** cet amendement.*

Puis elle est saisie de l'amendement CD2535 de M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. Cet amendement vise à faire en sorte que le plan de mobilité prenne en compte les emprises logistiques situées le plus souvent en zones périphériques ou rurales, qu'il convient d'identifier dans un souci de planification et d'aménagement du territoire.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'amendement CD370 **tombe**.*

La commission examine ensuite l'amendement CD2525 de M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. Cet amendement prévoit explicitement que le plan local d'urbanisme pourra définir les règles relatives au stationnement et aux aires de livraison nécessaires aux futures implantations logistiques. Il apporte une sécurité juridique aux collectivités qui souhaitent inscrire des prescriptions spécifiques dans leur PLU pour compenser le manque de zones de livraison sur l'espace public.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est une bonne illustration de la façon dont on peut prendre en compte les enjeux de mobilité dans les documents d'urbanisme. Avis favorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD298 et CD354 du rapporteur.*

Elle en vient ensuite à l'amendement CD2201 de Mme Laurence Gayte.

Mme Laurence Gayte. Cet amendement vise, une fois encore, à prendre en compte la dangerosité des passages à niveau dans la planification urbaine, mais en ciblant, cette fois-ci, les territoires qui sont en dehors du champ d'application d'un plan de mobilité. Il propose d'intégrer, dans les plans locaux d'urbanisme, l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau pour tous les usagers.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Martial Saddier. C'est tout de même un amendement à plusieurs centaines de millions d'euros… On ne peut qu'être pour, mais des passages à niveau, il y en a quelques-uns… Qui va prendre en charge le financement de cette mesure ? Je partage votre objectif, mais je ne comprends pas très bien ce qui se cache derrière cet amendement.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je signale que cet amendement a été jugé recevable par la commission des finances.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il y a manifestement une incompréhension, car cet amendement est tout à fait dans l'esprit de celui que vous avez adopté tout à l'heure. Le rapport de Mme Laurence Gayte sur les passages à niveau, dont vous avez certainement pris connaissance, pointe le fait que l'ouverture à l'urbanisation peut conduire, notamment en permettant l'implantation d'équipements importants au-delà d'une voie ferrée, à multiplier les franchissements de passages à niveau et, de ce fait, à augmenter leur dangerosité. Il semble important, au moment où nous réfléchissons à l'aménagement et à l'urbanisation d'un territoire, d'entendre ces préoccupations, notamment celles qui peuvent être formulées par SNCF Réseau, pour éviter d'accroître les risques liés au franchissement de passages à niveau.

M. Martial Saddier. Autrement dit, cela signifie que l'on pourra s'opposer à ce qu'une zone soit déclarée constructible dans un document d'urbanisme s'il est démontré que cela pourrait accroître le va-et-vient sur un passage à niveau… Ou poser comme condition de régler le problème du passage à niveau. Est-ce bien le sens de cet amendement ?

Mme Valérie Lacroute. Ce n'est pas ce que je comprends en le lisant. Pour moi, cet amendement propose que, dans le cadre du PLU, on réalise une analyse des flux qui ont lieu aux abords des passages à niveau. Concrètement, cela va se traduire par un coût supplémentaire pour les collectivités, qui vont être obligées de réaliser cette étude. Il existe déjà une liste des passages à niveau dangereux, mais vous demandez maintenant aux collectivités de réaliser une étude sur la dangerosité de l'ensemble de leurs passages à niveau, dans le cadre de leur PLU. Qui financera cette étude ?

Mme Laurence Gayte. L'objectif de cet amendement est de prendre en compte la dangerosité des passages à niveau dans la planification urbaine. Et il me semble que cette étude peut se faire dans le cadre de l'élaboration du PLU.

Mme Valérie Lacroute. Mais si le PLU existe déjà ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. On demande simplement de prendre en compte la dangerosité des passages à niveau lorsqu'on envisage, par exemple, d'ouvrir une nouvelle zone à l'urbanisation pour construire un grand centre commercial.

M. Martial Saddier. Ce n'est pas ce qui est écrit !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette étude doit figurer dans le diagnostic intégré au rapport du plan local d'urbanisme. Vous nous dites, madame Valérie Lacroute, qu'il existe déjà une liste des passages à niveau classés prioritaires…

Mme Valérie Lacroute. Dangereux !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Non, prioritaires. Ce caractère prioritaire dépend aussi du volume des flux qui y sont enregistrés. Or si l'on décide, dans les plans d'aménagement, de localiser un centre commercial au-delà d'un passage à niveau, on va, de fait, multiplier les allées et venues entre le centre-bourg et ce nouveau centre commercial. Vous protestez, mais imaginez que l'on construise un collège au-delà d'un passage à niveau, en ignorant totalement les conséquences de cette localisation sur le transport scolaire…

M. Martial Saddier. Je suis d'accord avec vous, mais je pense aussi que j'ai bien fait de soulever la question du coût de cet amendement, car il va être colossal. « *Le diagnostic intégré au rapport de présentation du plan local d'urbanisme analyse les flux de circulation prévisibles appelés à franchir les passages à niveau et expose les dispositions qui favorisent la réduction de ces flux et du risque d'accident.* » Nous partageons tous votre objectif, je le répète, mais avec votre amendement, ou bien le PLU devra renoncer à ouvrir certaines zones à l'urbanisation, ou bien il devra prévoir la création de passages souterrains ; ce qui pose la question du financement. Je ne suis pas contre, je le répète, mais je maintiens que cet amendement aura des conséquences extrêmement lourdes sur les futurs documents d'urbanisme.

Mme Valérie Lacroute. Je ne comprends pas bien l'intérêt de cet amendement, dans la mesure où le PLU définit déjà, sur le territoire de la commune ou de l'intercommunalité, les zones constructibles et non constructibles, qu'elles soient destinées au logement ou à des activités commerciales. Cette analyse des flux sera à la charge des collectivités. Or je ne crois pas que ce soit le rôle du législateur que d'imposer une telle charge aux collectivités, sachant que les passages à niveau existent déjà et que les collectivités les ont déjà intégrés dans leur PLU.

Mme Laurence Gayte. L'objectif de cet amendement est de réfléchir à l'avenir et d'avoir une idée de la dynamique sur un territoire donné. Ce que nous proposons, c'est d'obliger, à chaque fois qu'envisagera de créer un aménagement, à mesurer si l'accroissement du flux sur un passage à niveau est de nature à augmenter sa dangerosité. Si tel est le cas, des mesures compensatoires doivent être prévues. Lisez mon rapport : vous verrez qu'il ne s'agit pas du tout de créer des tunnels ou des ponts, bien au contraire, mais d'introduire des mesures de sécurité beaucoup mieux adaptées aux piétons et à la circulation automobile. Actuellement, la dangerosité des passages à niveau n'est absolument pas intégrée à la planification urbaine. C'est précisément l'objectif de cet amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Nous ne doutons pas de votre bonne foi, chère collègue, mais, grâce à votre amendement, la SNCF va tranquillement se décharger sur les collectivités locales de tous les problèmes que posent les passages à niveau… Ce n'est peut-être pas l'objectif de votre amendement, je

veux bien vous croire, mais c'est malheureusement l'effet qu'il aura. On rejette régulièrement nos amendements, au motif qu'ils ne sont pas accompagnés d'une étude d'impact. Pour le coup, le vôtre en nécessiterait une ! Nous ne pouvons que partager votre objectif, mais il faut que les choses soient claires : il faut dire clairement si c'est à la SNCF qu'il reviendra de gérer le problème des passages à niveau, ou bien si ce sont les collectivités qui devront investir lourdement pour assurer leur sécurisation. Or, à cet instant, rien n'est dit là-dessus, et rien n'est prévu.

La logique voudrait que cet amendement soit retiré et qu'on réalise une étude d'impact. Nous pourrions avancer ensemble sur ce sujet et, peut-être, arriver à un consensus.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends, en vous écoutant, que vous n'avez pas pris connaissance du rapport de Mme Laurence Gayte. Dans ces conditions, je vais peut-être l'inviter à retirer son amendement et vous suggérer de lire son rapport, pour que nous puissions en reparler et mettre la disposition au point d'ici à la séance.

Mme Laurence Gayte. L'objectif de cet amendement n'est pas d'interdire un aménagement, mais d'examiner s'il est de nature à accroître la dangerosité des passages à niveau et de proposer, le cas échéant, des mesures compensatoires à même de la réduire. Actuellement, de nombreux aménagements sont réalisés à proximité de passages à niveau, sans que l'on prenne en compte l'impact qu'ils peuvent avoir sur les flux de circulation prévisibles appelés à les franchir. Cet amendement vise seulement à intégrer leur dangerosité. Mais je vais le retirer afin d'en rediscuter.

*L'amendement CD2201 est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'article 5 **modifié**.*

Après l'article 5

La commission examine l'amendement CD2751 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel. Cet amendement est issu des travaux du groupe de travail de la Délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation sur le projet de loi. Nous proposons d'insérer un article habilitant toutes les communautés de communes à conduire des actions de soutien d'intérêt communautaire dans le domaine des mobilités actives et des mobilités partagées au titre de leur compétence « aménagement de l'espace ». Il ne s'agit pas d'une compétence d'organisation de la mobilité, mais d'une capacité à soutenir ou conduire des actions pour faciliter le déploiement spatial des mobilités actives et partagées sur le territoire des communautés de communes, que celles-ci soient AOM ou non.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement reprend une demande récente formulée notamment par l'Association des communautés de France (AdCF). Il nous semble que cette préoccupation est d'ores et déjà satisfaite, notamment par la compétence « aménagement de l'espace » des intercommunalités. Je vous invite donc à le retirer afin que nous puissions en reparler d'ici à la séance.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement CD2751 est ***retiré****.*

La commission examine ensuite l'amendement CD1564 de M. Vincent Thiébaut.

M. Vincent Thiébaut. Dans un souci de préservation de l'espace public, et au vu de la multiplication des usages de la voirie, cet amendement vise à inciter les porteurs de projets immobiliers supérieurs à 5 000 mètres carrés à répondre, sur l'emprise de leurs projets, aux besoins en livraisons et expéditions, afin de rendre la voirie à l'usage partagé, d'alléger la pression qu'elle subit et de limiter la congestion. Il s'agit de faire en sorte que les différents usages de la voirie coexistent de manière acceptable.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement propose d'introduire, dans le règlement national d'urbanisme, des dispositions générales qui s'appliqueraient partout. Il me semble préférable de confier aux collectivités le soin d'adapter les règles des PLU à leur territoire, en vue d'éviter l'encombrement de l'espace public. C'était l'objet de l'amendement CD2525, qui a été adopté. Je vous invite donc à retirer le vôtre. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je pense, moi aussi, que votre amendement est déjà satisfait par le vote de l'amendement CD2525. Je vous invite donc à le retirer.

L'amendement CD1564 est ***retiré****.*

Chapitre III
Mobilité inclusive

Avant l'article 6

La commission examine l'amendement CD1660 de M. Emmanuel Maquet.

M. Jean-Marie Sermier. L'article 6 concerne presque exclusivement la solidarité. Nous ne contestons pas le besoin de solidarité en matière de transport : solidarité en faveur des plus démunis, des jeunes en formation ou des personnes handicapées – qu'il ne faut pas oublier, en ce « jour Duo » (Duoday). Tout cela est très important, je le répète, mais il faut appeler les choses par leur nom.

L'article 6 ouvre le chapitre III, intitulé « Mobilité inclusive ». L'adjectif « inclusif » est à la mode, et il est vrai qu'« inclusif » s'oppose à « exclusif », mais il vaudrait mieux, je le répète, appeler les choses par leur nom. C'est la raison pour laquelle nous proposons de modifier le titre du chapitre III et de lui préférer l'intitulé : « Charges sociales liées à la mobilité ». L'article 6 concerne, de fait, des charges sociales liées à la mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur le député, les publics concernés apprécieront que l'on considère leur mobilité comme une charge… Je pense au contraire qu'en aidant les chômeurs à retourner vers l'emploi, on fait baisser les charges de la collectivité. Votre amendement me paraît inadapté et je vous invite donc à le retirer. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je dois avouer, monsieur Jean-Marie Sermier, que je suis étonné de vous voir défendre un tel amendement et que je suis choqué par votre emploi de l'expression « charges sociales » qui, dans ce contexte, prend un sens extrêmement péjoratif, alors que les articles 6 et 7 représentent, pour le coup, des avancées positives en matière d'inclusion et de solidarité. Je vous invite donc à retirer votre amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Puisque vous y tenez, je le retire…

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est dans votre intérêt !

M. Jean-Marie Sermier. Il n'empêche que ces articles relèvent bien des affaires sociales.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Pas seulement !

M. Jean-Marie Sermier. L'examen de l'article 6 le prouvera.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il y a aussi un article 7…

L'amendement CD1660 est ***retiré****.*

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

La commission examine l'amendement CD1118 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons déjà eu ce débat sur les termes « solidaire » et « inclusive ». À l'origine, le chapitre III s'intitulait « Mobilité solidaire » ; on a finalement préféré le titre de « Mobilité inclusive ». Je m'en remets, sur cette question, à la sagesse de votre commission.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le chapitre III s'intitule « Mobilité inclusive » et je ne vois pas l'intérêt qu'il y aurait à substituer, comme vous le proposez, le mot « inclusive » au mot « solidaire » à l'alinéa 4 du présent article. Je vous invite donc à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement CD1118.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD299 du rapporteur.*

Puis elle examine l'amendement CD1030 de Mme Anne-Laurence Petel.

Mme Laurianne Rossi. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous invite à retirer cet amendement, car il est satisfait.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*L'amendement CD1030 est **retiré**.*

La commission est saisie de l'amendement CD1352 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement vise à faire figurer la compétence « mobilité solidaire » des AOM, des AOMR et d'Île-de-France Mobilités dans la liste de leurs compétences principales, et non pas dans la liste de leurs compétences complémentaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement a le mérite de clarifier le rôle des autorités organisatrices et de renforcer la lisibilité de la mobilité solidaire. Le Gouvernement y est favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, les amendements CD300, CD1386 et CD1364 **tombent**.*

*Puis elle **adopte** l'article 6 **modifié**.*

Après l'article 6

La commission examine l'amendement CD488 de Mme Constance Le Grip.

Mme Valérie Lacroute. Ce n'est pas la première fois que nous déposons cet amendement et j'espère, madame la ministre, que vous finirez par nous accompagner dans la voie que nous proposons. Nous ne contestons pas le principe d'accorder une réduction tarifaire sur les titres de transport à certains de nos concitoyens, mais il nous semble injuste qu'une réduction de 50 % soit consentie aux étrangers en situation irrégulière. En effet, ceux-ci n'ont vocation ni à entrer ni à demeurer sur notre territoire.

Actuellement, les collectivités sont obligées de financer ces titres de transport à hauteur de 50 %, ce qui représente un coût important pour elles, notamment pour Île-de-France Mobilités. Nous ne remettons pas en cause le principe des réductions tarifaires pour les personnes en situation difficile, mais nous proposons d'en exclure les étrangers en situation irrégulière, qui n'ont pas vocation à demeurer sur notre territoire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je sais que c'est une mesure à laquelle Mme la présidente d'Île-de-France Mobilités tient beaucoup, parce qu'elle en attend d'importantes économies. Je tiens néanmoins à souligner que les chiffres que vous présentez dans votre exposé sommaire sont fondés sur l'hypothèse d'une réduction de 75 %, alors que la loi prévoit une réduction de 50 %. Le prédécesseur de Mme Valérie Pécresse avait souhaité porter cette réduction, pour les bénéficiaires de la CMU-C, à 75 %, mais Mme Valérie Pécresse est revenue sur cette disposition. Par ailleurs, vos calculs supposent que tous les actuels bénéficiaires de la réduction tarifaire achèteraient des titres de transport à plein tarif si on les privait de cette réduction, ce qui n'est pas totalement établi.

Je voudrais appeler votre attention sur le fait que cet amendement n'introduit pas seulement la possibilité de ne plus octroyer cette réduction, mais qu'il interdit à toute autorité organisatrice de l'octroyer, ce qui n'est pas la même chose. J'ai consulté, à ce sujet, le groupement des autorités responsables de transport (GART), puisque nous sommes en train de nous prononcer sur la politique tarifaire, non seulement d'Île-de-France Mobilités, dont j'ai bien compris le point de vue, mais aussi de l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité en France. Or le GART m'a indiqué que les AOM sont très divisées sur ce sujet. Dans ce contexte, je m'en remets à la sagesse de votre commission.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est un amendement pour le moins délicat, sur un sujet que je connais bien, puisque je siège au conseil régional d'Île-de-France. Ce qui me gêne, dans cet amendement, c'est qu'il s'applique à l'ensemble des AOM, alors que la situation de l'Île-de-France est assez spécifique. Par ailleurs, je suis d'accord avec la ministre sur l'aspect financier : il n'est pas avéré que, le jour où on leur retirera cette réduction tarifaire, les actuels bénéficiaires achèteront des billets de transport. Le gain supposé n'est donc qu'hypothétique. Enfin, il me semble que ces personnes en situation irrégulière ont besoin d'avoir accès aux transports en commun, ne serait-ce que pour établir un dossier de demande de titre de séjour.

À ce stade du débat, j'aurais donc tendance, moi aussi, à m'en remettre à la sagesse de la commission, en attendant l'examen du texte en séance. J'aimerais que l'on approfondisse cette réflexion, car je suis gêné par l'idée d'en faire une disposition applicable à toute la France.

M. Damien Pichereau. Les ministres de la santé du G7 se réunissent aujourd'hui avec, pour seul mot d'ordre, l'accès à la santé pour tous. Il y a quelques jours, M. Jacques Toubon, le Défenseur des droits, nous a alertés sur les difficultés d'accès aux soins des étrangers en France. N'oubliez pas que les personnes étrangères sont doublement vulnérables !

Mme Valérie Lacroute. Nous parlons de personnes en situation irrégulière !

M. Damien Pichereau. Alors elles sont triplement vulnérables ! Ne soyons pas hypocrites : ce qui se cache derrière cet amendement, c'est une remise en cause de l'aide médicale d'État (AME). Ce n'est pas le lieu. Ce n'est pas aujourd'hui, à l'occasion de l'examen d'un texte sur les mobilités, qu'il faut faire cela !

En retirant aux personnes en situation irrégulière la réduction tarifaire dont elles bénéficient aujourd'hui, on remet en cause leur accès aux soins. En remettant en cause le mince avantage accordé à des hommes, des femmes et des enfants particulièrement vulnérables pour se soigner ou, comme le disait le rapporteur, pour s'intégrer, c'est en réalité l'AME que vous voulez remettre en cause. Or je répète que ce n'est pas le lieu.

Je suis totalement défavorable à votre amendement, tout comme le groupe La République en Marche, particulièrement en ce jour. Et notre position sera la même en séance.

Mme Valérie Lacroute. Vous avez peut-être raison, quand vous dites que cette mesure pourrait remettre en cause l'AME. Mais alors, il faut que l'État prenne en charge cette réduction tarifaire qui, pour l'heure, pèse sur Île-de-France Mobilités, c'est-à-dire sur la collectivité.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Elle devrait s'enorgueillir de le faire ! Elle devrait en être fière !

Mme Valérie Lacroute. Ne mélangeons pas tout ! Ce n'est pas à la collectivité de prendre en charge des personnes en situation irrégulière – et je ne suis pas sûre que l'on puisse parler de fierté à ce sujet. Nous débattons d'un texte sur les mobilités, ne mélangeons pas tout ! J'entends votre argument, qui consiste à dire que cette disposition risquerait de remettre en cause l'AME. Et je vous réponds que ce n'est pas à la région Île-de-France de prendre en charge cette réduction tarifaire, mais à l'État, dans le cadre de son enveloppe AME.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame la députée, j'appelle à nouveau votre attention sur le fait que votre amendement introduit une disposition nationale et interdit à l'ensemble des AOM de pratiquer cette réduction.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je voudrais que tout le monde comprenne bien mon avis de sagesse. La discussion qui vient d'avoir lieu montre combien ce sujet est délicat. C'est la raison pour laquelle je souhaiterais que nous en débattions dans l'hémicycle. Je répète que je suis défavorable à l'idée d'imposer une telle disposition au niveau national.

*La commission **rejette** l'amendement CD488.*

Puis elle se saisit des amendements identiques CD28 de M. Jean-Yves Bony, CD847 de M. Fabrice Brun et CD2189 de Mme Valérie Lacroute.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD28 vise à permettre à l'autorité organisatrice de transport de privilégier la mise en place de tarifs solidaires en lieu et place de mesures générales de gratuité.

M. Martial Saddier. L'amendement CD847 est défendu.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD2189 vise à favoriser les tarifs sociaux ou solidaires plutôt que des mesures générales de gratuité – qui ne sont pas systématiques – afin que les collectivités puissent opter pour la mise de place de tarifs sociaux ou solidaires si elles le souhaitent.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Rien n'oblige pour l'heure une autorité organisatrice à mettre en place des mesures de gratuité. Dès lors, il ne me paraît pas nécessaire de lui ouvrir une autre voie et, estimant que votre amendement est satisfait, je vous suggère de le retirer.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

Mme Valérie Lacroute. Le coût d'un réseau de transport comprend l'amortissement du prix d'achat des véhicules, les salaires des conducteurs et le prix du carburant ou de l'énergie. Pour ce qui est des recettes, elles sont composées de la vente de titres de transport aux usagers, du versement mobilité acquitté par les entreprises, ainsi que de la contribution de la collectivité venant éventuellement compléter le déficit. Si une collectivité veut faire de la gratuité, elle ne doit pas prendre sur les recettes du versement mobilité, mais sur son budget propre. On doit se servir du versement transport pour faire de l'offre de transport, pas pour faire de la gratuité. Ce ne sont pas les mêmes poches…

*La commission **rejette** les amendements identiques CD28, CD847 et CD2189.*

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

La commission est saisie des amendements identiques CD2522 de M. Damien Pichereau et CD2524 de Mme Caroline Janvier.

M. Damien Pichereau. L'amendement CD2522 est défendu.

Mme Caroline Janvier. L'amendement CD2524 vise à préciser les différentes formes de handicap qui doivent être prises en compte en matière de mise en accessibilité des infrastructures. Les handicaps psychiques ou cognitifs, qui sont moins visibles, sont trop souvent oubliés au profit du seul handicap moteur – dont la personne en fauteuil roulant constitue le symbole le plus courant. En faisant référence à l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles, nous souhaitons rappeler les différentes formes de handicap, notamment l'altération d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait l'objectif d'une approche globale des personnes en situation de handicap. Des aménagements effectués dans le cadre du label Cap'Handéo permettent, pour un coût assez faible, d'améliorer significativement les conditions de mobilité de personnes atteintes de handicaps visuels, acoustiques ou psychiques, et cela rend bien compte de l'ambition que nous devons avoir d'une meilleure accessibilité des réseaux de transport aux personnes handicapées, quel que soit leur handicap. Je suis donc favorable à ces amendements.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis favorable également.

*La commission **adopte** les amendements identiques CD2522 et CD2524.*

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD2187 de Mme Valérie Lacroute et CD1653 de Mme Aude Luquet.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD2187 apporte tout d'abord une précision rédactionnelle, en explicitant que les tarifications réduites mises en place par les autorités organisatrices de la mobilité peuvent aller jusqu'à la gratuité – comme vous le voyez, nous n'avons rien contre la gratuité.

Par ailleurs, il acte le fait que la priorité pour les AOM doit être de faciliter la mobilité des titulaires de la carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité », dont le taux d'incapacité permanente est au moins de 80 %, et qui ont besoin d'être accompagnés d'une tierce personne pour effectuer les actes ordinaires de la vie.

Mme Aude Luquet. L'amendement CD1653 vise à apporter une précision rédactionnelle en explicitant que les tarifications réduites mises en place par les autorités organisatrices de la mobilité en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite porteuses d'une carte invalidité ou d'une carte mobilité inclusion mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles, peuvent aller jusqu'à la gratuité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements me semblent restreindre fortement la portée de la mesure proposée à l'article 7, en ciblant les seuls titulaires de la carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité », ce qui représente très peu de personnes. Cela aurait pour conséquence de laisser de côté de nombreuses personnes handicapées ayant des difficultés importantes pour accéder en autonomie aux réseaux de transport et ce n'est donc pas la meilleure solution, car cela suppose de proposer des transports de substitution souvent beaucoup plus coûteux. Je suggère donc le retrait de ces amendements ; à défaut, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame Valérie Lacroute, j'appelle votre attention sur le fait que la première partie de votre amendement est satisfaite : on peut déjà aller jusqu'à la gratuité. Pour ce qui est de la seconde partie, comme l'a dit Mme la ministre, elle est trop restrictive et pourrait se révéler au final beaucoup plus coûteuse.

Je suggère donc également le retrait de ces amendements, et émettrai à défaut un avis défavorable.

Mme la présidente Barbara Pompili. Les amendements CD2187 et CD1653 sont-ils maintenus ?

Mme Valérie Lacroute. Je maintiens l'amendement CD2187.

Mme Aude Luquet. Je retire l'amendement CD1653.

L'amendement CD1653 est ***retiré.***

La commission ***rejette*** *l'amendement CD2187.*

Elle est saisie de l'amendement 713 de M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. L'alinéa 4 de l'article 7 précise que des mesures tarifaires spécifiques sont prises, en particulier pour les accompagnateurs des personnes handicapées ou possédant une carte d'invalidité.

L'amendement CD713 vise à faciliter les déplacements des personnes handicapées avec l'aidant familial, dont le rôle est reconnu depuis peu dans le code de l'action sociale et des familles. Dans la mesure où nous avons voté il y a quelques mois le statut de l'aidant familial, il serait incompréhensible qu'il ne se trouve pas intégré aujourd'hui à l'article 7 de cette loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement me paraît satisfait, dans la mesure où il n'y a aucune exigence ni restriction portant sur les personnes à même d'accompagner les personnes handicapées.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je vous vois faire de grands yeux, monsieur Gérard Menuel, mais pour moi aussi, votre amendement est satisfait… Je vous suggère le retrait.

M. Gérard Menuel. J'ai écouté avec beaucoup d'attention le Président de la République affirmer, lors de sa dernière conférence de presse, que le statut d'aidant familial enfin créé allait permettre aux aidants d'intervenir dans les situations les plus délicates. Dès lors, je ne comprends pas pourquoi le statut d'aidant familial ne pourrait pas être intégré aujourd'hui dans un texte qui vient en discussion quelques semaines après.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends ce que vous dites, mais dès lors que la notion d'accompagnateur inclut l'aidant familial, je ne vois pas où est le problème : il suffit que l'aidant familial fasse état de sa qualité d'accompagnateur pour qu'il puisse bénéficier de la disposition prévue à l'alinéa 4.

M. Gérard Menuel. Si c'est inclus, écrivez-le dans la loi !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mais si c'est inclus, pourquoi voulez-vous l'ajouter ? Je n'en vois pas la nécessité…

Mme Yolaine de Courson. C'est comme la montagne ! *(Sourires.)*

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je n'osais pas le dire… Pour moi, votre amendement est satisfait.

M. Gérard Menuel. L'aidant familial a désormais un véritable statut sur le plan juridique, reconnu à l'issue des débats qui se sont tenus au sein de notre assemblée il y a quelques mois. Le présent texte est l'occasion de le consacrer en l'intégrant.

Mme Valérie Lacroute. Toute la question est de savoir si l'aidant familial fait vraiment partie des accompagnateurs auxquels fait référence le texte…

M. Bruno Millienne, rapporteur. Oui !

Mme Valérie Lacroute. Je n'en suis pas si sûre, puisque la création du statut d'aidant familial s'est faite il y a seulement trois mois. Il faudrait le vérifier, afin d'avoir la certitude que l'aidant familial peut bénéficier de mesures tarifaires pouvant aller jusqu'à la gratuité lorsqu'il accompagne une personne handicapée.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La notion d'accompagnateur est très large, et inclut l'aidant familial. Cela dit, je comprends votre préoccupation ; au besoin un décret pourra être pris afin de vous confirmer notre volonté de prendre en compte le statut de l'aidant familial.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Pour nous, l'aidant familial fait partie des accompagnateurs.

M. Gérard Menuel. Il vaudrait mieux que ce soit précisé dans la loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Selon l'analyse de nos services, l'aidant familial est couvert par la notion d'accompagnateur, mais nous pourrons le préciser par décret si nécessaire. Je vous propose que nous en reparlions en séance publique.

M. Gérard Menuel. Je vais donc retirer mon amendement, et je le déposerai à nouveau, sous une forme sans doute plus précise, en vue de la séance.

L'amendement CD713 est ***retiré.***

La commission est saisie de l'amendement CD361 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement procède à une clarification de la rédaction concernant la distinction entre, d'une part, l'obligation de dispenser certaines personnes handicapées de conditions préalables à leur accès à certains services de transport, et d'autre part, la faculté, pour les autorités organisatrices ou les opérateurs, de dispenser également, le cas échéant, d'autres personnes handicapées du respect de ces mêmes conditions.

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

Elle examine l'amendement CD2753 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel. L'objectif de l'amendement est, d'une part, de clarifier la notion de substitution dans le code des transports et de transport spécialisé dans le code de l'action sociale et des familles ; d'autre part, d'élargir la palette des solutions à apporter aux obligations de substitution dans le transport routier de personnes, à l'image de ce qui est déjà prévu dans le ferroviaire : il ne doit pas s'agir seulement du transport de substitution, mais également d'autres mesures de substitution plus simples et peut-être plus légères, comme les mesures d'accompagnement.

Ces précisions permettront d'améliorer l'accessibilité des réseaux *via* des solutions pouvant reposer sur l'aide humaine, d'encadrer des pratiques déjà existantes d'accompagnement dans les réseaux, et de proposer des solutions plus inclusives telles que l'usage du réseau classique – le cas échéant accompagné –, plutôt que du transport spécialisé.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La clarification proposée me paraît très utile : elle permet d'élargir la palette des solutions déployables pour permettre une meilleure mobilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Je suis donc favorable à cet amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle est saisie de l'amendement CD2752 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel. Face aux difficultés de mise en œuvre et d'usage des transports de substitution en cas d'arrêts en impossibilité technique avéré (ITA), l'amendement CD2752 vise à permettre localement, dans les réseaux urbains, de compenser les arrêts en ITA par la mise en accessibilité d'arrêts non prioritaires plutôt que par du transport de substitution.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD3201 du rapporteur et CD2754 de Mme Monica Michel.

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'amendement CD3201 vise à permettre un meilleur maillage du territoire communal en répartissant les emplacements accessibles à l'échelle de la commune au lieu d'imposer que « toute voie » soit équipée. Il supprime pour ce faire la seconde phrase de l'alinéa, qui est redondante avec la première, et opère plusieurs modifications rédactionnelles, notamment pour remplacer « bornes de recharge » par « dispositifs de recharge ». Enfin, il propose qu'un pourcentage minimal soit fixé par arrêté ministériel, ce qui permettra à la fois d'assurer que chaque commune respectera son obligation et qu'elle aura la possibilité de définir elle-même le nombre de places en fonction de la situation locale.

Mme Monica Michel. L'amendement CD2754, qui fait partie d'une série d'amendements allant dans le sens d'une meilleure accessibilité des personnes handicapées (PH) et des personnes à mobilité réduite (PMR) aux infrastructures de mobilité, vise à rendre possible un assouplissement des obligations des communes par rapport à ce que prévoit le texte.

Grâce à un maillage du territoire de la commune obtenu en répartissant les emplacements à l'échelle de la commune, cet amendement permet de localiser les emplacements accessibles où la contrainte de surdimensionnement ne pose pas de difficulté.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement CD3201 permet effectivement d'atteindre l'objectif visé, c'est-à-dire de faire en sorte que, grâce à la mise en place d'un maillage, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite trouvent facilement des emplacements permettant la recharge de leur véhicule, tout en adoptant pour cela une approche plus pragmatique, tenant compte d'un certain nombre d'impossibilités sur certaines voiries. Je suis donc favorable à l'amendement du rapporteur et j'invite Mme Monica Michel à retirer son amendement CD2754.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Une chose me gêne dans votre amendement, madame Monica Michel, c'est la précision selon laquelle au moins 25 % de l'ensemble des emplacements doivent être accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant. C'est la seule raison pour laquelle j'y suis défavorable et je vous invite à le retirer au profit du mien.

Mme Monica Michel. Je retire mon amendement CD2754.

L'amendement CD2754 est ***retiré.***

La commission ***adopte*** *l'amendement CD3201.*

En conséquence, les amendements CD301, CD302, CD362, CD2097, CD1475, CD1474, CD1521 et CD2596 ***tombent.***

La commission est saisie de l'amendement CD2597 de Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. L'amendement CD2597 vise à prévoir une dérogation à la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite des stations de recharge pour véhicules électriques lorsque la voirie, pour des raisons objectives liées à la configuration des lieux, ne permet pas de telles installations.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les dispositions réglementaires pour l'accessibilité de la voirie précisent les modalités de dérogation en cas d'impossibilité technique, qui sont soumises à l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA). Le cas échéant, les textes seront adaptés. Je vous invite par conséquent à retirer votre amendement, madame Aude Luquet ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis du même avis que Mme la ministre, car il faudra modifier le décret existant.

L'amendement CD2597 est ***retiré.***

La commission est saisie de l'amendement CD1459 de M. Julien Dive, qui fait l'objet du sous-amendement CD3210 du rapporteur.

Mme Nathalie Bassire. Comme tous les autres conducteurs, les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir disposer de d'infrastructures de recharge d'hydrogène et GNV, situées en l'occurrence sur des places dimensionnées aux véhicules qu'ils utilisent. Tel est l'objet de l'amendement CD1459.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis favorable à votre amendement, sous réserve de l'adoption de mon sous-amendement rédactionnel CD3210 qui vise à substituer aux mots : « infrastructures de recharge », les mots : « points d'avitaillement », correspondant à une notion plus large.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis favorable à l'amendement CD1459, sous réserve de l'adoption du sous-amendement CD3210 de M. le rapporteur.

La commission ***adopte*** *le sous-amendement CD3210.*

Puis elle ***adopte*** *l'amendement CD1459* ***modifié.***

Enfin, elle ***adopte*** *l'article 7* ***modifié.***

Après l'article 7

La commission examine l'amendement CD2188 rectifié de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement a également trait à la gratuité. Il s'agit de préciser que le versement mobilité ne peut être affecté au financement des politiques de gratuité totale des transports en commun, que ce soit à l'initiative d'une commune appartenant au ressort territorial ou à l'initiative de l'autorité organisatrice.

Les employeurs sont les premiers contributeurs au financement des transports en commun : en plus du versement transport dont les entreprises doivent s'acquitter – près de 8 milliards d'euros en 2017, elles participent à hauteur de 50 % au titre de transport mensuel des salariés, pour un montant de 900 millions d'euros.

Par ailleurs, la baisse continue depuis plusieurs années de la part prise en charge par les usagers fragilise le modèle économique des transports en commun. Les petits réseaux, en particulier, ne sont financés par les usagers qu'à hauteur de 12 % de leur coût total, ce qui a pour conséquence d'alourdir le coût mis à la charge de l'autorité organisatrice de mobilité qui met en place l'offre de transport.

Cet amendement vise à affirmer le principe selon lequel, si certaines collectivités souhaitent instaurer le principe d'une gratuité des transports en commun, c'est à elles d'en assumer le coût correspondant, et non à l'AOM, qui doit orienter ses financements vers l'augmentation de l'offre de toutes les mobilités – lignes régulières, covoiturage, transport à la demande, etc. Comme je l'ai déjà dit tout à l'heure, ce sont deux budgets bien distincts.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, et je ne perds pas de vue le ressentiment des employeurs lorsqu'ils se voient mis devant le fait accompli par certaines autorités organisatrices qui instaurent la gratuité parce qu'elles ont trop de versement transport. S'il faut inciter les collectivités à prendre en compte les enjeux relatifs aux charges pesant sur nos entreprises, la modalité proposée me paraît tout à la fois inopérante et source d'insécurité juridique, dans la mesure où il est impossible d'identifier la part du versement mobilité qui serait affectée à la politique de gratuité.

Nous devons continuer à réfléchir à cette question – ce que j'ai souhaité que nous fassions avec le groupement des autorités responsables de transport (GART) et les représentants des employeurs – afin de définir ensemble quelle pourrait être la meilleure façon de sensibiliser les autorités organisatrices pour éviter des politiques de gratuité correspondant simplement à la prise en compte d'un excédent de versement mobilité.

En l'état actuel des choses, je vous invite à retirer cet amendement, et émettrai à défaut un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis également défavorable à cet amendement, mais pour une autre raison.

En matière de gratuité, j'estime préférable de laisser aux collectivités et aux AOM le choix de faire ce qu'elles veulent, en vertu du principe de libre administration des collectivités.

Mme Valérie Lacroute. Je ne voudrais pas qu'il y ait de malentendu au sujet de mon amendement, monsieur le rapporteur. Nous souhaitons tout comme vous laisser le choix aux collectivités d'appliquer ou non la gratuité ; mais nous tenons à préciser que, lorsque la gratuité est mise en œuvre par une collectivité, le coût correspondant ne doit pas s'imputer sur son budget « transport », mais sur son budget social.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends le sens et l'importance de la précision que vous souhaitez apporter, mais il me semble que, d'un point de vue opérationnel, on ne sait pas faire la distinction que vous souhaiteriez voir opérer. C'est pourquoi je propose de continuer à réfléchir sur ce point avec le GART et les représentants des employeurs.

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

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

La commission est saisie de l'amendement CD2755 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel. L'amendement CD2755 vise à faire connaître au grand public et par là, aux associations représentants les personnes handicapées ou à mobilité réduite, l'état d'avancement de la programmation d'accessibilité des autorités organisatrices responsables de l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité programmée (SDAP). Cette mesure serait plus opérationnelle que le rapport déjà prévu par les dispositions réglementaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sur cet amendement, je m'en remets à la sagesse de votre commission.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'article 7 bis est **ainsi rédigé** et l'amendement CD1460 **tombe.***

Chapitre IV
Mesures spécifiques aux outre-mer

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

La commission examine l'amendement CD1353 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'amendement CD1353 vise à supprimer à l'alinéa 4 les mots : « dans les départements de Guadeloupe et de La Réunion et ». La Guadeloupe et La Réunion étant à la fois des régions et des départements, les adaptations prévues aux alinéas 4 à 6 de l'article 8 ne sont pas nécessaires pour ces deux territoires.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*La commission **adopte** successivement les amendements de coordination CD371 et de précision CD303 du rapporteur.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 8 **modifié.***

Article 8 *bis* (article L. 1803-1 du code des transports) : *Politique nationale de continuité territoriale : objectif d'atténuation des contraintes de l'insularité et de l'éloignement*

*La Commission **adopte** l'article 8 bis **sans modification.***

Après l'article 8 *bis*

La commission est saisie de l'amendement CD607 de Mme Nadia Ramassamy.

Mme Nathalie Bassire. L'amendement CD607 vise à ce que, dans un délai d'un an après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remette au Parlement un rapport présentant l'état des politiques publiques en faveur de la continuité territoriale dans les départements d'outre-mer. Cette continuité territoriale a évolué, notamment dans le cadre de la loi sur l'égalité réelle outre-mer de février 2017 ; il convient aujourd'hui d'établir un diagnostic présentant l'état des politiques publiques portées par l'État, mais aussi, de manière importante, par les collectivités régionales.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est satisfait, puisque le Parlement disposera très prochainement d'un rapport du conseil général de l'environnement et du développement durable intitulé « Bilan de l'offre de transport et de mobilité dans les outre-mer » et portant sur les actions en matière de transport outre-mer ainsi que sur les applications du dispositif de continuité territoriale mis en œuvre par l'État.

Ce rapport, qui avait été demandé par la loi du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer, sera bientôt disponible, puisque sa publication doit avoir lieu dans les prochaines semaines. Je vous invite par conséquent à retirer cet amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement CD607 est ***retiré.***

4. Réunion du jeudi 16 mai à 21 heures 30

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, nous reprenons nos travaux avec l'examen des amendements au titre II.

TITRE II
RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS

Chapitre Ier
Accélérer l'ouverture des données et le développement des services numériques

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

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

*La commission **adopte** les trois amendements rédactionnels CD391, CD392 et CD393, présentés par la rapporteure.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD131 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Cet amendement supprime la seconde phrase de l'alinéa 6.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Un choix est à faire pour la transposition en droit français de la notion d'autorité chargée des transports. Soit nous supprimons la définition, en droit français, de cette notion européenne, soit nous précisons à quoi elle correspond en France. Je suis en faveur de cette deuxième approche, et par conséquent défavorable à cet amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je perçois l'imprécision que votre amendement tend à lever, ces éléments me sont également remontés au cours des auditions.

Je partage donc votre objectif, mais je pense que la rédaction des amendements identiques CD132, CD889 et CD2321 est plus adaptée pour régler le problème soulevé. Je vous demande donc de retirer cet amendement au profit de ceux qui vont suivre, pour lesquels j'émettrai un avis favorable.

M. Martial Saddier. Nous partageons le constat d'un besoin de clarification. Celle-ci étant apportée par la ministre et la rapporteure, je retire mon amendement.

L'amendement est ***retiré.***

La commission ***adopte*** *ensuite l'amendement rédactionnel CD2872 de la rapporteure.*

Puis elle est saisie de deux amendements identiques CD132 de M. Martial Saddier et CD2321 de M. Jean-Marie Sermier, l'amendement CD132 faisant l'objet d'un sous-amendement CD3189 de la rapporteure.

M. Jean-Marie Sermier. Il faut sécuriser la question des données, et pour ce faire, il est nécessaire de compléter la définition en mentionnant les régions, les départements, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les syndicats mixtes, en charge des mobilités. Cet amendement me semble apporter une précision essentielle.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je suis favorable à ces amendements identiques, sous réserve de l'adoption de mon sous-amendement CD3189, qui précise que les autorités organisatrices de la mobilité outre-mer désignées à l'article L. 1811-2 du code des transports sont également concernées pour l'application de l'article 9.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements précisent la notion d'autorité chargée des transports et le sous-amendement ajoute à la liste des autorités désignées à l'article L. 1811-2 le cas des départements et régions d'outre-mer.

Je suis favorable à ces amendements, sous-amendés.

M. Martial Saddier. Je vous remercie d'accepter l'un de mes amendements en début de séance, comme ce fut le cas ce matin et cette après-midi. *(Sourires.)* Je remercie également la rapporteure d'avoir comblé notre oubli de l'outre-mer par son sous-amendement.

La commission ***adopte*** *le sous-amendement CD3189.*

Puis elle ***adopte*** *les amendements identiques,* ***sous-amendés.***

La commission est saisie de deux amendements en discussion commune, CD394 de la rapporteure et CD1428 de M. Jean-Baptiste Djebbari.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement CD394 est rédactionnel.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Il s'agit d'un amendement de sécurité juridique afin de clarifier les textes de référence pour les données relatives aux déplacements et à la circulation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis favorable à l'amendement rédactionnel de la rapporteure, et je propose le retrait de l'amendement CD1428.

L'amendement CD1428 est ***retiré.***

La commission ***adopte*** *l'amendement CD394.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD632 de Mme Véronique Riotton.

Mme Véronique Riotton. L'accessibilité des données de retard *a posteriori* dans les transports permettrait de développer de nouveaux services, par exemple la mise en place d'une automatisation des procédures de compensation et d'indemnisation en cas de retard.

Aujourd'hui, les voyageurs doivent faire eux-mêmes la démarche de remplir un formulaire pour les demandes d'indemnisation. Cet amendement permettrait de simplifier ces démarches. Ces données de retard existent déjà chez les opérateurs de transport, il s'agit juste de les rendre accessibles pour développer de nouveaux services.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je souscris au constat à l'origine de cet amendement ; beaucoup de voyageurs ne font pas valoir leurs droits en cas de retard. Le cas de l'annulation susceptible de donner droit à un dédommagement doit également être pris en considération.

Par ailleurs, il est souhaitable d'apporter une meilleure information aux voyageurs bénéficiant de droits en cas de retard ou d'annulation. La disposition pourrait aller plus loin en faveur du voyageur. L'opérateur de transport pourrait non seulement être invité à publier l'information relative à un retard ou une annulation, mais aussi à en informer directement le voyageur lorsqu'il dispose de ses coordonnées. C'est précisément l'objet d'un amendement de la rapporteure après l'article 11. Je propose donc le retrait de cet amendement, au bénéfice de celui qui sera présenté ultérieurement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. À mon sens, les données de retard ne requièrent pas nécessairement d'être ouvertes et disponibles sur les plateformes d'information multimodales, c'est pourquoi je vous demande de retirer votre amendement et de voter l'amendement CD2984 que je présenterai après l'article 11.

Mme Véronique Riotton. Je retire mon amendement au profit de celui qui sera présenté après l'article 11, pourvu qu'il prévoie bien les données de retard *a posteriori*.

L'amendement est ***retiré.***

La commission est saisie, en discussion commune, des amendements CD1212 de la rapporteure, CD2322 de M. Jean-Marie Sermier, CD2873 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD133 de M. Martial Saddier.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement de précision explicite que les données ouvertes par le règlement européen délégué et par l'article 9 ne sont pas soumises au régime des informations publiques prévu par le code des relations entre le public et l'administration, mais par le régime spécifique aux données de transport.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2322 prévoit les conditions d'accès et de réutilisation des données adaptées à leurs spécificités et à l'objectif poursuivi. Elles sont extrêmement différentes des conditions prévues par la loi actuelle.

Les données sont importantes pour que nous puissions progresser dans le domaine de la mobilité, grâce au numérique. C'est un domaine compliqué, et il faut veiller à ne pas les laisser aux grandes sociétés, et à permettre aux collectivités d'être très présentes sur ces sujets. C'est la philosophie des différents amendements que nous allons proposer à cet article 9.

M. Jean-Baptiste Djebbari. L'amendement CD2873, de sécurité juridique, vise à éviter les contentieux et à faciliter l'ouverture et la réutilisation des données de transport.

M. Martial Saddier. L'amendement CD133 tend également à améliorer la sécurité juridique en clarifiant le texte concernant l'utilisation des données sur le transport.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements poursuivent le même objectif : préciser que les dispositions relatives aux informations publiques figurant dans le code des relations entre le public et l'administration ne s'appliquent pas aux données relevant du règlement européen délégué. Les amendements retiennent des méthodes différentes pour parvenir à ce résultat. L'amendement de la rapporteure, qui se réfère à un article unique, constitue la meilleure façon de traiter le sujet. Avis favorable à l'amendement CD1212, et je propose le retrait des autres amendements au bénéfice de ce dernier.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je partage évidemment l'avis de la ministre.

Les amendements CD2322, CD2873 et CD133 sont ***retirés.***

La commission ***adopte*** *l'amendement CD1212.*

Puis elle est saisie, en discussion commune, des amendements CD395 de la rapporteure, CD1952 de M. Jean-Baptiste Djebbari, et des amendements identiques CD134 de M. Martial Saddier et CD2323 de M. Jean-Marie Sermier.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Le mien poursuit le même ordre d'idées, je me rallierai à celui de la rapporteure s'il est plus adéquat.

M. Martial Saddier. Mon amendement est également rédactionnel.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement rédactionnel précise que la possibilité pour l'autorité organisatrice de confier la charge de la fourniture des données aux opérateurs s'inscrit uniquement dans le cadre du service de transport qu'ils opèrent.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements poursuivent le même objectif, mais avec des moyens différents. Avis favorable à l'amendement de la rapporteure, et je propose le retrait des autres amendements au bénéfice de celui-ci.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

Les amendements CD1952, CD134 et CD2323 sont ***retirés.***

La commission ***adopte*** *l'amendement CD395.*

Puis elle ***adopte*** *l'amendement rédactionnel CD396 de la rapporteure.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD693 de Mme Pascale Boyer et CD2314 de M. Jean-Marie Sermier.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD693 intègre à la liste des services concernés ceux qui fournissent des services de mise en relation de chauffeurs, comme les voitures de transport avec chauffeur (VTC) et les taxis, ainsi que les autocaristes en service librement organisé (SLO) et les plateformes de covoiturage.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2314 est essentiel, car il conditionne l'existence d'une réciprocité pour l'ouverture des données.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement CD693 propose une extension supplémentaire de l'ouverture des données aux plateformes de mise en relation. L'ouverture des données de disponibilité en temps réel des taxis est traitée à l'alinéa 43, l'ouverture des données des autocars en service librement organisé (SLO) est déjà prévue par le règlement européen délégué.

Pour ce qui concerne les VTC et le covoiturage, la notion de « véhicule disponible », qui figure à cet alinéa, est inadaptée. En effet, la notion de disponibilité ne suffit pas à caractériser une offre de VTC et de covoiturage. La mise en relation pour un déplacement en VTC ou en covoiturage doit

nécessairement inclure les caractéristiques d'un déplacement donné à une date et un horaire donné. *A contrario*, demander à une plateforme d'ouvrir en permanence l'intégralité de ses données, y compris celles qui ne sont pas indispensables pour caractériser l'offre, semble disproportionné et pourrait conduire à remettre en cause l'équilibre économique de ladite plateforme.

Il semble préférable de prévoir, par l'intermédiaire de contrats, l'accès à la meilleure offre en réponse à une requête. C'est l'esprit de ce qui est proposé à l'article 11. L'amendement est largement satisfait et pourra être complété par des voies appropriées lors de l'examen de cet article. Je propose le retrait, sinon avis défavorable.

L'amendement CD2314 a le même objet, complété par l'institution d'une transmission d'informations sur la réutilisation des données du point d'accès national, en particulier l'identité des utilisateurs. L'objectif poursuivi par la politique d'ouverture des données est de favoriser l'émergence de services innovants. Si un réutilisateur vient télécharger un fichier de données disponibles sur le point d'accès national, le gestionnaire de cette plateforme ignore l'usage qui en est fait et ne peut pas transmettre d'informations à ce sujet. En outre, les informations sur la réutilisation des données ne seraient pas directement utiles à l'autorité organisatrice dans cette mission d'organisation des services de mobilité. Ce sera donc le rôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) de s'assurer que l'utilisation des données est conforme aux exigences du règlement européen. Pour toutes ces raisons, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis que la ministre. S'agissant des données de covoiturage, je partage votre intention. Il est essentiel de faciliter le recours au covoiturage, qui est une solution pertinente, en particulier dans les zones faiblement desservies par les transports en commun.

Toutefois, le marché étant encore naissant, il me paraît compliqué d'ouvrir aujourd'hui ces données sans déstabiliser le modèle économique de ces acteurs. C'est pourquoi je propose un amendement à l'article 11 visant à octroyer aux autorités organisatrices les informations sur les trajets disponibles sur des plateformes de covoiturage.

Mme Valérie Lacroute. Je comprends le sens de cette remarque. Ma seule inquiétude, et j'espère que cette question sera traitée à l'article 11, tient à la nécessité de prévoir une vraie réciprocité. L'Île-de-France est allée au-delà de l'expérimentation dans le domaine du covoiturage. Il ne faudrait pas que la relation soit déséquilibrée, car Île-de-France Mobilités a mis sur le marché une grande quantité d'informations. L'autorité organisatrice de la mobilité a énormément investi et va faciliter le covoiturage en milieu peu dense en grande couronne. Il ne faudrait pas qu'elle soit seule à donner trop d'informations, et que les autres opérateurs ne fassent pas de même.

Ce souci d'équilibre devra être bien pris en compte par l'article 11. Nous devons préserver l'expérimentation que mène Île-de-France Mobilités, avec de grands moyens.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait cette préoccupation. De façon générale, sur ces services de billettique multimodale, nous devons être attentifs à l'équilibre des relations entre les différents acteurs. Les dispositions qui seront présentées à l'article 11 répondent à ces préoccupations. En tout état de cause, Île-de-France Mobilités ayant conventionné avec les plateformes de covoiturage qu'elle soutient, a accès à ces données.

Mme Valérie Lacroute. Nos préoccupations ne portent pas sur les partenariats de covoiturage, qui sont bien structurés, mais sur des acteurs importants qui pourraient préempter la tarification et, à terme, offrir un prix de billet totalement différent de ce qui a été convenu avec l'autorité organisatrice.

*La commission **rejette** successivement les amendements CD693 et CD2314.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD397 de la rapporteure.*

Elle en vient à l'amendement CD1579 de M. Jean-Luc Fugit.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Afin de faciliter la mobilité au moyen de véhicules électrifiés, il est proposé de rendre publiques les données relatives à l'état de fonctionnement et à la puissance des bornes publiques de recharge. Ce sont des informations précieuses pour évaluer la capacité de recharger un véhicule électrique ou hybride rechargeable et la durée de la charge.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable à cet amendement qui complète les dispositions socles du règlement européen délégué.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle en vient à l'amendement CD2315 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Je propose que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), donc les collectivités au sens large, qui paient les transports, aient accès aux données des dispositifs mobiles collectées par les opérateurs de mobilité et d'information. Si les AOM souhaitent mettre des politiques en place, elles doivent avoir accès à la totalité des informations qui peuvent être remontées. C'est le sens de cet amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage pleinement cet objectif, auquel il est répondu à l'article 13, alinéa 11, portant sur les données des véhicules connectés. Je propose donc le retrait de cet amendement, qui sera satisfait ultérieurement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. En effet, cet amendement est satisfait par les dispositions de l'article 13. De plus, votre amendement pose un problème, car il prévoit l'ouverture de données individuelles, alors même qu'il s'agit de données à caractère personnel. Pour remonter et éventuellement être utilisées, de telles données doivent absolument être agrégées.

Je vous suggère donc de retirer votre amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Ne sachant comment les débats vont se dérouler à l'article 13, je préfère que nous prenions une décision dès l'article 9. Si la disposition est redondante, ce ne sera pas une catastrophe. Je propose donc de voter mon amendement, qui n'est pas en contradiction avec la volonté du Gouvernement, si j'ai bien compris la ministre.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. J'insiste : il ne s'agit pas du même dispositif. Vous proposez d'ouvrir l'accès à des données personnelles, alors que nous proposons de n'ouvrir l'accès qu'à des données agrégées, afin précisément de ne pas porter atteinte à la vie privée.

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

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD399 de la rapporteure.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1476 de Mme Laurence Vanceunebrock-Mialon.

Mme la présidente Barbara Pompili. Cet amendement a pour principal objectif de permettre une réelle transparence sur les données relatives aux accidents dans lesquels la faune est impliquée.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est en effet un sujet important, mais il ne me semble pas trouver tout à fait sa place dans cet article, qui traite de l'ouverture des données au bénéfice des voyageurs.

De plus, l'information selon laquelle un accident est dû à la présence d'un animal n'est pas nécessairement disponible en temps réel.

Mme la présidente Barbara Pompili. Il m'a été rapporté que cela a encore été le cas sur la ligne Paris-Amiens aujourd'hui !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet article se concentre sur les données utiles aux voyages des usagers. Les autres informations ne pourront pas nécessairement être fournies en temps réel et relèvent plus des analyses sur les problèmes de régularité. Je propose donc le retrait de cet amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je partage l'avis de la ministre. En outre, ces données seront difficiles à collecter. Je rappelle que l'article 9 ne

prévoit pas d'obligation de collecte, il n'y est question que de la transmission de données déjà existantes. Avis défavorable.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je retire cet amendement, mais, j'insiste, l'accidentologie due à la faune constitue un sujet sur lequel il y a beaucoup à faire.

L'amendement est ***retiré.***

La commission est saisie de l'amendement CD1818 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Je propose d'inscrire dans la loi le principe selon lequel les entreprises ferroviaires doivent mettre à disposition des opérateurs tiers les données permettant la distribution et la commercialisation de billets de train.

Nous avions déjà longuement débattu de cette mesure lors de la discussion du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Nous nous étions donné rendez-vous à l'examen de la LOM pour échanger à nouveau sur ces dispositions : nous y sommes. Cet accès aux données est l'une des clés du succès de l'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire de voyageurs et du développement de ce mode de transport durable.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je connais l'attachement de Mme Laurianne Rossi à ce sujet. Il s'agit moins de l'ouverture des données que des questions de distribution des titres de transport, que nous aborderons à l'article 11. J'aurai alors l'occasion de vous expliquer pourquoi je ne pense pas qu'il faille aller au-delà de ce qui est prévu dans les ordonnances du nouveau pacte ferroviaire, sur lesquelles je pourrais revenir.

En outre, compte tenu de l'ambiguïté de la notion de « données permettant la distribution et la commercialisation des titres de transport ferroviaire » utilisée dans l'amendement, je propose le retrait, sinon, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Martial Saddier. Mon intervention porte sur un vote qui vient d'intervenir. La majorité a rejeté l'amendement CD2315 de M. Jean-Marie Sermier, suivant l'avis négatif du Gouvernement et de la rapporteure, car il risquait de porter sur des données personnelles. En revanche, vous avez donné un avis favorable et adopté l'amendement CD1579, cosigné par les deux rapporteurs, qui porte également sur les données personnelles, puisqu'il mentionne : « Les données relatives aux points de recharge publics pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables incluent la localisation, la puissance, la tarification, les modalités de paiement et la disponibilité. »

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Ce sont les données de la borne de recharge !

M. Martial Saddier. D'ici à la séance, il faudra que nous nous mettions bien d'accord sur les données collectives et les données personnelles, car le sujet est complexe.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il ne s'agit pas de données personnelles, mais des données des bornes de recharge, afin de savoir si elles sont en état de fonctionner, et si le paiement par carte est possible. Il n'y a pas de données personnelles.

M. Jean-Marie Sermier. Il n'y avait pas plus de données personnelles dans notre amendement !

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Si, il incluait le GPS dans la voiture.

M. Jean-Marie Sermier. Et le vôtre fait mention des données de paiement !

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il n'y a pas de données de paiement, il s'agit simplement de savoir si la borne accepte le paiement par carte bancaire. Aucune donnée personnelle du client n'est transmise.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous garantis que cet article ne porte sur aucune donnée personnelle. Il ne s'agit en aucun cas de mettre à disposition des données personnelles et d'ici à la séance, nous pourrons en rediscuter ensemble, si vous le souhaitez.

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

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD400 de la rapporteure.*

Elle est ensuite saisie des amendements identiques CD843 de M. Martial Saddier et CD2255 de Mme Valérie Rabault.

M. Martial Saddier. Des dispositions du texte me semblent redondantes. L'amendement CD843 propose de supprimer les deux dernières phrases de l'alinéa 13.

M. Christophe Bouillon. Je n'ai rien à ajouter à l'argumentation de M. Martial Saddier.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les deux dernières phrases de l'alinéa 13, dont vous proposez la suppression, me paraissent importantes. L'avant-dernière phrase permet de préciser la répartition des rôles entre les régions et les métropoles dont les territoires se recoupent. La dernière permet de porter la compétence de la métropole au niveau du bassin de mobilité, ce qui semble pertinent et ne fait pas double emploi avec les dispositions de l'article 4 relatives aux bassins de mobilité, qui ne traitaient pas des questions de données.

Il est donc important de conserver ces deux phrases.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cette suppression n'est effectivement pas pertinente car il est nécessaire de préciser dans la loi que la région n'a pas ce rôle sur le territoire des métropoles, puisque ce sont ces dernières qui auront cette mission.

Par ailleurs, il me semble judicieux, comme l'ont proposé les sénateurs, de permettre d'étendre la mission de la métropole à l'échelle de son bassin de mobilité, comme défini au titre Ier de la LOM. Avis défavorable.

L'amendement CD2255 est ***retiré.***

La commission ***rejette*** *l'amendement CD843.*

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD136 de M. Martial Saddier et les amendements identiques CD2324 de M. Jean-Marie Sermier et CD2598 de Mme Aude Luquet.

M. Martial Saddier. L'amendement CD136 précise la notion de bassin de mobilité, afin de s'assurer de sa cohérence avec l'article 4 du présent projet de loi.

M. Jean-Marie Sermier. La définition du bassin de mobilité sera établie en concertation entre la région et les autres collectivités territoriales en charge de la mobilité.

Mme Aude Luquet. Il s'agit également de clarifier les compétences de chacun des acteurs.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La rédaction proposée par M. Martial Saddier me semble la meilleure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. En effet, la précision apportée par l'amendement de M. Martial Saddier me semble bienvenue. C'est avec plaisir que j'émets un avis favorable.

La commission ***adopte*** *l'amendement CD136.*

En conséquence, les amendements CD2324 et CD2598 ***tombent****.*

La commission est saisie de l'amendement CD127 de M. Jérôme Nury.

M. Martial Saddier. Cet amendement propose d'associer le département aux missions exercées sur son territoire en matière d'information sur les déplacements multimodaux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est satisfait puisque le département, en tant que détenteur de données

routières, sera d'ores et déjà associé à la démarche. Je vous propose donc de le retirer.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Martial Saddier. N'étant pas auteur de l'amendement, mais simplement cosignataire, je ne souhaite pas le retirer.

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

Puis elle examine les amendements identiques CD1473 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2325 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Baptiste Djebbari. L'amendement CD1473 est défendu.

M. Jean-Marie Sermier. L'autorité organisatrice est un partenaire des opérateurs dans leur mission de fourniture des données. Sa mission d'animation doit lui permettre de mettre en place un dialogue avec les personnes concernées pour encourager la mise à disposition des données**.**

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

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je n'ai pas d'objection particulière, même si je pense que le verbe « s'assure », qui figure actuellement dans le texte, est plus pertinent que « veille ». Je m'en remets à la sagesse de la commission.

*La commission **adopte** ces amendements.*

*En conséquence, les amendements CD398 de la rapporteure, CD2801 de M. Jean-Marie Sermier, CD137 de M. Martial Saddier et CD401 de la rapporteure **tombent**.*

La commission examine l'amendement CD2280 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement vise à ce que les régions assurent la confidentialité et la sécurité des données fournies par chaque opérateur.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Selon le règlement délégué dont nous sommes en train de préciser les conditions d'application, les données nécessaires à l'information des voyageurs sont mises à disposition de tous les fournisseurs de services d'information : n'étant *a priori* pas confidentielles, elles ne nécessitent pas de protection particulière à ce titre. Ces données ne fournissent pas d'informations sur le nombre de voyageurs empruntant un service de transports sur une liaison donnée. En revanche, votre préoccupation de préserver la confidentialité entre opérateurs aura toute son importance dans le cadre de la billettique multimodale, un sujet traité à l'article 11. Retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2326 de M. Jean-Marie Sermier, les amendements identiques CD809 de M. Martial Saddier, CD2279 de M. Jean-Marie Sermier et CD2757 de Mme Monica Michel, ainsi que les amendements CD210 de M. Mounir Belhamiti et CD2327 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2326 vise à s'assurer que les autorités organisatrices de la mobilité et tout responsable de fourniture de données pourront définir les modalités de réutilisation des données, dans le cadre d'un accord de licence.

M. Martial Saddier. Les AOM doivent organiser librement la mise à disposition des données. Par ailleurs, si une AOM s'aperçoit que ses données ont été piratées, il faut qu'elle puisse intervenir pour faire cesser un tel usage. Tel est l'objet de l'amendement CD809.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2279 vise à s'assurer que les autorités organisatrices de la mobilité fourniront l'ensemble des données et connaîtront leurs modalités de réutilisation, par le biais d'un accord de licence.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis au nom de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. L'amendement CD2757 est un amendement d'appel pour avoir l'assurance que les collectivités maîtriseront les conditions de réutilisation de leurs données.

Mme Laurianne Rossi. Dans le même esprit, l'amendement CD210 vise à permettre à toutes les autorités organisatrices de la mobilité de choisir les accords de licence les plus adaptés à leur territoire et de définir les conditions de réutilisation leur permettant de s'assurer du respect de leur politique de mobilité par les réutilisateurs de données.

M. Jean-Marie Sermier. L'idée de l'amendement CD2327 est que les données puissent être d'abord connues de l'ensemble des autorités organisatrices et des collectivités qui les financent. Rien ne peut se faire sans un accord de licence conclu entre toutes les structures concernées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour répondre aux préoccupations des opérateurs de transport, j'ai souhaité organiser un atelier avec eux, ainsi que le Groupement des autorités responsables de transport (GART), afin de passer en revue toutes leurs interrogations sur la question de la réutilisation des données. Vos amendements ne prennent pas en compte les conclusions de nos travaux. Or le GART considère que nos échanges ont permis de lever les problèmes qui se posaient. Même si l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) se pose peut-être un peu plus en défenseur des autorités

organisatrices que le GART, je préfère m'en tenir à l'avis de ce dernier sur ces questions. Retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Ces amendements ouvrent des possibilités d'accords de licence trop vastes, qui risqueraient d'aller à l'encontre de l'objectif d'interopérabilité des données ouvertes. Il est également important que le non-respect de cet accord puisse être sanctionné par l'ARAFER et non pas par le point d'accès national. Avis défavorable.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Puis elle examine l'amendement CD221 de M. Mounir Belhamiti.

M. Mounir Belhamiti. L'amendement vise à garantir aux autorités organisatrices le libre choix en matière de licences d'exploitation des données de mobilité ouvertes, ainsi que leur propagation par le point d'accès national et la garantie de pouvoir identifier en cascade les réutilisateurs de données.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage l'idée selon laquelle l'objectif de l'ouverture des données est, notamment, de favoriser la création de services innovants dans l'intérêt du public. En revanche, nous devons trouver un bon équilibre entre la nécessaire gratuité pour les petits utilisateurs qui fourniront ce type de services innovants et la gratuité intégrale que vous proposez. Retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je vous rejoins sur le fait que l'alinéa 16 va trop loin, les sénateurs ayant prévu une compensation financière dès la première requête. Mon amendement CD1240 rectifié vient nuancer cela, en créant des seuils de volume et de fréquence des données transmises, afin que seules les utilisations massives de données fassent l'objet d'une compensation financière.

M. Mounir Belhamiti. Je retire mon amendement au profit de celui de la rapporteure, qui me réjouit. Les sénateurs avaient tout de même rendu la consultation des horaires de bus payante !

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1240 rectifié de la rapporteure, CD1477 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2328 de M. Jean-Marie Sermier.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement 1240 rectifié vise à prévoir la gratuité de la réutilisation des données en dessous d'un certain seuil ou d'une certaine fréquence, au-delà desquels la réutilisation des données peut être soumise à une contribution financière, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État pris après avis de l'ARAFER.

M. Jean-Baptiste Djebbari. L'amendement CD1477 est très proche de celui de la rapporteure. Il s'agit de trouver un équilibre entre les différents acteurs, pour favoriser l'innovation, tout en protégeant les producteurs de données d'éventuels abus.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2328 vise à revenir à la rédaction prévue par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat. Nous devons en effet prendre garde à ne pas ouvrir complètement les données. M. Mounir Belhamiti nous disait que les horaires de bus étaient payants dès la première utilisation : c'était des entreprises qui payaient, et non pas l'utilisateur. Nous devons trouver un équilibre. Si votre proposition est meilleure que celle du Sénat, je veux bien retirer mon amendement, mais, pour progresser, il faut que les organisateurs de transport puissent transmettre leurs données en parfaite confiance.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les amendements CD1240 rectifié et CD1477 sont très proches. La rédaction de la rapporteure me semble plus précise. Avis défavorable à l'amendement CD2328.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'adverbe « significativement », à l'amendement CD1477, est trop flou. Ma rédaction est plus précise.

*Les amendements CD1477 et CD2328 sont successivement **retirés**.*

*La commission **adopte** l'amendement CD1240 rectifié.*

Puis elle examine l'amendement CD2814 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement vise à ce que les métropoles et les régions s'assurent que le traitement de l'ensemble des données ne vise pas à restreindre la concurrence ou à offrir à l'utilisateur une position dominante.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'entends votre préoccupation. Mais si la mission d'animation qui est confiée aux régions et aux métropoles a pour objectif de faciliter l'ouverture de données de qualité, elle n'a pas vocation à leur confier un rôle de régulateur. C'est l'ARAFER qui aura pour mission de contrôler le respect des règles de réutilisation des données fixées par le règlement européen. Retrait ou avis défavorable.

*Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2208 rectifié de M. Jean-Marc Zulesi, qui fait l'objet du sous-amendement CD3183 de la rapporteure.

M. Jean-Marc Zulesi. Cet amendement, ainsi que quelques autres, a pour objectif de clarifier le rôle et les responsabilités de l'ARAFER dans le contrôle de l'exactitude des déclarations de conformité. Au-delà du caractère technique de ces

propositions, je tiens à en souligner l'aspect symbolique : ces nouvelles compétences que nous confions à l'ARAFER viennent matérialiser l'entrée de notre système de transport dans l'ère de l'*open data*. Avec ce projet de loi d'orientation des mobilités, les compétences de l'ARAFER dépasseront le simple champ des infrastructures des services de transport terrestre. Nous nous assurons ainsi que les pouvoirs de nos autorités de régulation indépendantes s'adaptent aux évolutions technologiques, dans l'intérêt premier de l'usager et de la qualité du service.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Ce sous-amendement de coordination vise à indiquer que le contrôle exercé par l'ARAFER sur le respect des exigences du règlement européen délégué est également précisé par le second alinéa de l'article L. 1115-5 et par l'article L. 1115-6, en ce qui concerne la mise à disposition des données sur les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je souscris pleinement à ces mises au point sur la mission confiée à l'ARAFER pour le contrôle du respect des exigences du règlement européen délégué. Avis favorable à l'amendement sous-amendé.

*La commission **adopte** le sous-amendement CD3183.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CD2208 rectifié **sous-amendé**.*

La commission examine l'amendement CD2802 rectifié de M. Jean-Marc Zulesi, qui fait l'objet du sous-amendement CD3184 de la rapporteure.

M. Mounir Belhamiti. L'objectif de l'amendement est de permettre aux fédérations d'usagers et aux associations de consommateurs de saisir l'ARAFER, qui pourrait rendre des avis et clarifier des situations nécessitant de l'être.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Mon sous-amendement vise à préciser que ces associations sont agréées au titre de l'article L. 811-1 du code de la consommation.

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

*La commission **adopte** le sous-amendement CD3184.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CD2802 rectifié **sous-amendé**.*

*En conséquence, les amendements identiques CD538 de M. Guy Bricout, CD1367 de M. Bertrand Pancher et CD2440 de M. Benoît Simian **tombent**.*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD1179 et CD404 de la rapporteure, ainsi que l'amendement de précision CD1181 de la rapporteure.*

Puis elle étudie l'amendement CD2803 rectifié de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. C'est un amendement de coordination, qui fait suite à l'adoption de l'amendement CD2208 rectifié.

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission ***adopte*** *l'amendement.*

Puis elle ***adopte*** *l'amendement rédactionnel CD406 de la rapporteure.*

Elle examine ensuite l'amendement CD2804 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. C'est également un amendement de coordination.

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission ***adopte*** *l'amendement.*

Elle examine l'amendement CD1481 de M. Jean-Baptiste Djebbari.

M. Jean-Baptiste Djebbari. C'est un amendement rédactionnel, qui vise à préciser le type de données concernées par le règlement des différends de l'ARAFER.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Si la précision est utile, elle alourdit peut-être le texte. Sagesse.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

Puis elle est saisie, en discussion commune, des amendements CD1503 de M. Jean-Baptiste Djebbari, CD3185 de la rapporteure, des amendements identiques CD138 de M. Martial Saddier et CD2329 de M. Jean-Marie Sermier, ainsi que des amendements identiques CD139 de M. Martial Saddier et CD2330 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Baptiste Djebbari. L'amendement CD1503 vise à clarifier le champ des personnes qui peuvent saisir l'ARAFER d'un règlement de différend portant sur les données sur les déplacements et la circulation.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement CD3185 est un amendement de coordination, qui fait suite à l'adoption des amendements identiques CD132 de M. Martial Saddier et CD2321 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Martial Saddier. L'amendement CD138 est un amendement de cohérence, dans la mesure où il semblerait qu'il vaut mieux parler d'autorités chargées des transports plutôt que d'autorités organisatrices de la mobilité, conformément au règlement de l'Union européenne.

M. Jean-Marie Sermier. S'il semblerait à mon excellent collègue M. Martial Saddier qu'il vaut mieux changer la dénomination, pour ma part, j'en suis sûr, le champ de responsabilité excédant celui des seules autorités organisatrices de la mobilité au sens du code des transports.

L'amendement CD2330 s'inscrit dans le même esprit que le précédent. Nous proposons d'insérer, au début de l'alinéa 29, après le mot « mobilité » : « au sens du présent code, l'État, les régions, les départements, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale, les syndicats mixtes, Île-de-France Mobilités et la métropole de Lyon ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage le souci de clarté exprimé à l'amendement CD1503, mais se référer aux personnes mentionnées au 1° de l'article L. 1115-1 ne me semble pas la meilleure solution, ce paragraphe renvoyant principalement aux définitions du règlement européen délégué. Il est préférable de conserver l'énumération figurant à l'alinéa 29. J'en propose le retrait.

Je suis favorable à l'amendement CD3185 de la rapporteure et propose donc le retrait des amendements CD138 et CD2329 à son profit.

Pour ce qui est des amendements CD139 et CD2330, il ne me semble pas utile de préciser quelles sont les autorités organisatrices de la mobilité. Retrait.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je vous propose de retirer vos amendements CD138 et CD2329 au profit du CD3185.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Je retire aussi mon amendement au profit de celui de la rapporteure.

L'amendement CD1503 est ***retiré****.*

M. Martial Saddier. Pour faire un peu d'humour… Si la majorité pouvait éviter d'écrire dans un exposé sommaire que c'est un « amendement de coordination lié à l'adoption des amendements identiques CD132 de M. Martial Saddier, CD889 de M. Bertrand Pancher et CD2321 de M. Jean-Marie Sermier »…

Mme la présidente Barbara Pompili. C'est une coordination *a posteriori*, monsieur Martial Saddier !

M. Martial Saddier. Moi qui suis un jeune parlementaire, je sens que ce n'est pas du tout un amendement écrit pour ramasser deux ou trois amendements déjà déposés… *(Exclamations.)*

Mme la présidente Barbara Pompili. Pas du tout, puisque vos amendements ont déjà été adoptés ! Je vais devoir défendre, non sans un grand plaisir, Mme la rapporteure !

M. Martial Saddier. Mais je ne l'ai pas attaquée !

Mme la présidente Barbara Pompili. Cela signifiait seulement que si vos amendements étaient adoptés, celui-ci viendrait assurer la coordination.

M. Martial Saddier. C'est bien ainsi que je l'avais compris ! Et c'est pour cela que je retire mes amendements.

Les amendements CD138 et CD139 sont ***retirés.***

M. Jean-Marie Sermier. Je retire également les miens.

Les amendements CD2329 et CD2330 sont ***retirés****.*

La commission ***adopte*** *l'amendement CD3185.*

Puis elle ***adopte*** *les amendements rédactionnels CD407 et CD408 de la rapporteure.*

La commission étudie l'amendement CD2875 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement de coordination vise à indiquer que le contrôle exercé par l'ARAFER sur le respect des exigences du règlement européen délégué est également précisé en droit français par le deuxième alinéa de l'article L. 1115-5 et par l'article L. 1115-6, en ce qui concerne la mise à disposition des données sur les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les dispositions de l'article 9 confient à l'ARAFER la mission de contrôler le respect des exigences du règlement délégué en matière de mise à disposition de données et, par cohérence, il convient que ce contrôle soit étendu au titre de l'article 10.

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

Puis elle examine l'amendement CD1586 de M. Jean-Baptiste Djebbari.

M. Jean-Baptiste Djebbari. L'amendement vise à conférer à l'ARAFER la possibilité de suspendre l'accès aux données mises à disposition sur le point d'accès national, afin de faire cesser les pratiques illicites.

Mme Élisabeth Borne, ministre des transports. Je comprends votre souci de précision, mais je pense que la disposition actuelle, qui permet de prendre les mesures conservatoires nécessaires et d'exiger la suspension des pratiques en cause, répond à l'objectif de l'amendement. Je vous suggère de le retirer.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je partage l'objectif de l'amendement. Mais il est déjà satisfait par la rédaction actuelle. Un amendement du groupe viendra préciser les pouvoirs de sanction de l'ARAFER pour clarifier

ce point. En l'état, votre amendement restreint les mesures conservatoires que peut prononcer l'ARAFER, notamment si le manquement vient du fournisseur et non de l'utilisateur des données.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Je fais confiance au groupe et retire mon amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD1183 de la rapporteure et CD2805 de M. Jean-Marc Zulesi.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements CD409 et CD410 de la rapporteure, visant à corriger une erreur matérielle.*

La commission examine ensuite l'amendement CD2876 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement de coordination vise à indiquer que le contrôle exercé par l'ARAFER sur le respect des exigences du règlement européen délégué est également précisé, en droit français, par le second alinéa de l'article L. 1115-5 et par l'article L. 1115-6, en ce qui concerne la mise à disposition des données sur les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD411 de la rapporteure.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1593 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2209 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Baptiste Djebbari. L'amendement vise à conférer à l'ARAFER un pouvoir de sanction adapté et efficace, destiné à lutter contre la mauvaise réutilisation des données ou contre un traitement de celles-ci qui ne rentrerait pas dans le cadre de la concurrence libre et non faussée.

M. Jean-Marc Zulesi. Nous proposons de compléter l'arsenal des sanctions que peut prononcer l'ARAFER, en lui donnant de nouveaux outils pertinents pour réaliser sa nouvelle mission de contrôle de l'ouverture des données de transport. L'introduction d'une sanction de suspension de l'accès au point d'accès national constitue une mesure dissuasive, adaptée contre des plateformes numériques. Pour des acteurs internationaux, dont l'activité économique repose sur un accès à la donnée, la suspension de cet accès paraît plus efficace que des sanctions financières, qui souvent ne sont pas appliquées ou applicables.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les deux amendements sont très proches. Je propose de retenir la rédaction de

l'amendement CD2209. Il ne me semble pas nécessaire de préciser que l'interdiction s'applique quelle que soit la modalité de mise à disposition de la donnée, comme dans l'amendement CD1593.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

*L'amendement CD1593 est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement CD2209.*

Puis elle est saisie de l'amendement CD2982 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'ouverture des données en temps réel étant une option laissée à la discrétion des États, le règlement délégué ne précise pas le calendrier d'ouverture de ces données. Le choix fait dans la LOM de les ouvrir doit donc s'accompagner d'un calendrier effectif d'ouverture.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est effectivement nécessaire de préciser le calendrier d'ouverture des données pour les réseaux qui ne font pas partie du réseau transeuropéen de transport global. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine les amendements identiques CD1239 de la rapporteure et CD2216 de M. Jean-Marc Zulesi.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement vise à rendre obligatoire la transmission au gestionnaire du registre des informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise en charge.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement souscrit à l'objectif d'ouvrir les données de disponibilité des taxis, pour favoriser le développement de services numériques facilitant la mobilité. Les autorités organisatrices de la mobilité n'étant pas compétentes en matière de taxi, il ne me semble pas approprié de leur confier le soin de décider d'ouvrir ou pas ces données. Il paraît aussi opportun d'éviter d'éventuelles disparités entre deux territoires voisins. Avis favorable.

*La commission **adopte** ces amendements.*

*En conséquence, l'amendement CD1217 de M. Olivier Falorni **tombe**.*

*La commission **adopte** l'article 9 **modifié**.*

Après l'article 9

La commission examine l'amendement CD2375 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Afin de garantir le droit de chacun à la mobilité, nous proposons de renforcer la transparence sur les aides à la mobilité, par la mise en place obligatoire par les régions et les autorités organisatrices de la mobilité de portails d'information à destination du public.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait l'objectif de faciliter la mobilité des personnes à mobilité réduite. D'autres dispositions dans le projet de loi, notamment celles qui concernent l'accompagnement individualisé, vont dans ce sens. Nous devons également être attentifs à ne pas faire peser trop de charges sur les autorités organisatrices, *a fortiori* à un moment où nous souhaitons que de petites intercommunalités se saisissent de la compétence en matière de mobilité. Je souhaite que ces plateformes se développent, mais la meilleure façon n'est sans doute pas de définir une obligation par la loi.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je suis assez partagée. S'il est important d'avoir des portails d'information sur les aides à la mobilité disponibles, j'entends aussi l'argument de la ministre. Sagesse.

L'amendement est ***retiré****.*

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

La commission examine, en discussion commune, l'amendement CD3186 de la rapporteure, les amendements identiques CD140 de M. Martial Saddier et CD2331 de M. Jean-Marie Sermier, ainsi que les amendements identiques CD141 de M. Martial Saddier et CD2332 de M. Jean-Marie Sermier.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement CD3186 vise à assurer la coordination nécessaire avec les amendements CD132 de M. Martial Saddier et CD2321 de M. Jean-Marie Sermier que nous avons adoptés à l'alinéa 6 de l'article 9.

Mme la présidente Barbara Pompili. Comme à l'article 9, des amendements identiques de MM. Martial Saddier et Jean-Marie Sermier font suite à un amendement de coordination de la rapporteure.

M. Martial Saddier. On ne saurait être plus clair. En effet, l'amendement CD140 ressemble à l'amendement CD132 que j'ai défendu à l'article 9.

Mme la présidente Barbara Pompili. Et pour cause : il s'agit à nouveau de coordination.

M. Martial Saddier. C'est précisément ce que j'ai expliqué alors – et que vous avez contesté. Quoi qu'il en soit, je défends l'amendement CD140 avec les mêmes arguments.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2331 est lui aussi très clair : le point 9 de l'article 2 du règlement délégué définit la notion d'autorité chargée des transports, tandis que le présent projet de loi fait référence aux autorités organisatrices de la mobilité.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je me réjouis que vous suiviez ! *(Sourires.)* Cette mesure de coordination reviendra en effet à plusieurs endroits du texte.

M. Jean-Marie Sermier. Je me réjouis tout autant que vous me suiviez ! Je défends donc un amendement de cohérence avec le règlement européen délégué et, par conséquent, avec les dispositions adoptées à l'article 9 qui le concernent. Il n'est aucunement possible de le refuser.

Mme la présidente Barbara Pompili. À moins, bien entendu, que l'amendement de coordination de la rapporteure ne soit lui-même adopté… Passons aux deux autres amendements identiques de cette discussion commune.

M. Martial Saddier. Je m'en tiendrai, pour défendre l'amendement CD141, à l'explication très claire de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Dans le même esprit que les amendements adoptés à l'article 9, l'amendement CD2332 vise à assurer la cohérence du texte – car notre objectif est qu'il aboutisse. Pour ce faire, nous devons écarter tout risque qu'il soit sanctionné en raison d'une incohérence avec le règlement européen délégué. En l'occurrence, l'amendement vise à préciser la liste complète des autorités organisatrices de la mobilité : État, régions, départements, communes, intercommunalités, syndicats mixtes, Île-de-France Mobilités et métropole de Lyon. Vous le voyez, madame la ministre : nous accomplissons un travail formidable pour vous aider à mettre le texte en cohérence avec le règlement européen délégué afin d'éviter tout problème ultérieur.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous avez si bien ajusté le texte par vos amendements CD140 et CD2331 qu'il me semble préférable de les prendre pour référence dans l'amendement de la rapporteure, plutôt que d'adopter la rédaction moins bien adaptée que vous proposez ici. Je suggère donc le retrait de vos amendements au profit de l'amendement CD3186 de la rapporteure, qui s'appuie sur eux.

Quant aux amendements CD141 et CD2332, il me semble que la notion d'autorité organisatrice de la mobilité est clairement définie dans le code des transports et qu'elle sera ajustée dans le présent texte. Il n'est pas utile de détailler la liste des autorités en question ; demande de retrait.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis : il est inutile de redonner tous ces détails, sachant que vous l'avez déjà fort bien fait à l'article 9.

M. Martial Saddier. Si vous aviez d'emblée expliqué les choses ainsi, madame la ministre, nous aurions gagné du temps ! En toute bonne foi, je retire mes amendements.

Mme la présidente Barbara Pompili. C'est le plus beau moment de bonne foi de la soirée ! *(Sourires.)*

M. Jean-Marie Sermier. Nous avons travaillé pour améliorer le texte. À partir de nos deux amendements CD140 et CD2331, la rapporteure a écrit un nouvel amendement qu'elle juge meilleur. L'enjeu n'est pas l'intérêt des auteurs de l'amendement, ni même de leur groupe politique ; c'est l'intérêt de la France. Nous avons établi les fondations et vous ajoutez la faîtière ; soit, nous nous retirons.

*Les amendements CD140, CD2331, CD141 et CD2332 sont **retirés**.*

*La commission **adopte** l'amendement CD3186.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD413 de la rapporteure.*

Puis elle examine l'amendement CD223 de M. Mounir Belhamiti.

M. Mounir Belhamiti. En cette journée particulière de prise de conscience de la situation des personnes handicapées, cet amendement vise à étendre la collecte des données d'accès aux systèmes de transport aux infrastructures d'acheminement des voyageurs aux services de transport, avant et après le voyage – citons notamment l'état de fonctionnement des ascenseurs et des escalators, vital pour les personnes en situation de handicap.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage pleinement cet objectif : il est vrai que les personnes à mobilité réduite ne peuvent pas planifier un trajet si elles n'ont pas l'assurance du bon fonctionnement des ascenseurs et des escalators. Néanmoins, votre amendement me paraît satisfait puisque ces informations sont prévues dans le règlement européen délégué, qui est d'application directe. Demande de retrait.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Mounir Belhamiti. Je fais confiance à la ministre et à la rapporteure.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD414, CD415, CD417 et CD416 de la rapporteure.*

Puis elle examine l'amendement CD2006 de Mme Nathalie Sarles.

Mme Nathalie Sarles. Toutes les personnes en situation de handicap ne sont pas empêchées de se déplacer de la même manière selon le type de handicap qu'elles ont. C'est pourquoi je vous propose par cet amendement d'ajouter les mots « en fonction du type de handicap » à l'alinéa 7 de l'article. Cet amendement est le fruit de travaux conduits en lien avec plusieurs associations, qui jugent cette proposition pertinente.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La précision est utile, en effet. Avis favorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle passe aux amendements identiques CD142 de M. Martial Saddier et CD2333 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Martial Saddier. Je défends cet amendement sans en être moi-même convaincu.

Mme la présidente Barbara Pompili. Voilà un amendement fort mal défendu…

M. Martial Saddier. Je m'explique : c'est un sujet très sérieux. L'amendement CD142 est de bonne foi : ne faisons pas rêver à la possibilité de fournir des données à une certaine date que nous ne pourrions pas respecter étant donné le caractère sensible de la question. Je défends donc l'amendement pour obtenir l'assurance de la part du Gouvernement et de la majorité que la date de 2021 pourra être tenue – auquel cas je le retirerai sur-le-champ. Dans le cas contraire, nous devrions assumer la responsabilité collective d'afficher une date que nous sommes certains de pouvoir respecter matériellement. Tel est l'état d'esprit qui inspire l'amendement.

M. Jean-Marie Sermier. M. Martial Saddier et moi étions de ceux qui ont voté en 2005 la loi fondatrice sur la prise en compte du handicap – le texte précédent datait de 1976. La loi de 2005 prévoyait de tout régler dans les dix ans. Ce délai est passé depuis quatre ans et tout n'est pas réglé – nos débats en sont la preuve. Il n'est donc pas souhaitable de fixer des objectifs qui ne peuvent pas être atteints pour d'autres raisons. L'année 2021 est proche.

Nous ne sommes pas certains de pouvoir tenir ce délai et dire les choses clairement aux associations. La date de 2023 nous semble plus réaliste. Rappelons qu'il s'agit tout de même de trois mille points en gare ! Dans la ville de Dole, par exemple, qui compte 25 000 habitants, SNCF Réseau entame seulement la mise aux normes de la gare, qui est dépourvue d'ascenseur pour atteindre les quais. La mise aux normes ne sera pas achevée en 2021 parce que les travaux prendront plusieurs années – et encore la gare de Dole est-elle plutôt en avance par rapport à d'autres ! Il serait donc très prétentieux de conserver la date de 2021. Je rejoins

néanmoins M. Martial Saddier : si vous nous assurez que tout sera fait en 2021, madame la ministre, je suis prêt à retirer mon amendement. Cependant, il faut prendre un engagement moral important.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Précisons que nous parlons de la collecte des données relatives à l'accessibilité, et non des travaux. C'est en effet un enjeu majeur pour permettre aux personnes en situation de handicap de se déplacer. Il serait regrettable de reporter purement et simplement la date à 2023, d'autant plus que des investissements importants ont été consentis pour rendre une partie des réseaux accessibles – même si l'on peut regretter que ce processus prenne du temps.

Je vous propose de retirer ces amendements au bénéfice d'un autre amendement auquel nous pourrions travailler d'ici à la séance, qui consisterait à fixer la date limite à décembre 2021 pour le réseau principal – au sens du droit européen – et à décembre 2023 au plus tard pour les autres réseaux.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je comprends parfaitement votre point de vue, messieurs Martial Saddier et Jean-Marie Sermier, et je me suis moi-même longtemps interrogée sur la nécessité de ce report. Il me semble envisageable d'accepter la proposition de la ministre et d'échelonner le calendrier. Je suggère donc le retrait des amendements afin qu'ils soient retravaillés en vue de la séance. L'échelonnement du calendrier est préférable pour que nous soyons certains d'obtenir les données en question et de respecter les engagements qui n'ont pas été tenus suite à l'adoption de la loi de 2005.

M. Martial Saddier. Il était important que nous ayons cette discussion en commission sur ce sujet extrêmement sensible. Nous sommes tenus par un devoir de transparence – et nous nous y tenons ce soir. Il découle de nos propos l'exigence qui s'impose à la puissance publique de se donner les moyens d'agir car, en réalité, même si nous adoptons en séance l'échelonnement du calendrier – 2021 pour le réseau principal et 2023 pour le réseau secondaire –, la puissance publique se sera engagée collectivement, au-delà des échéances qui pourraient survenir d'ici là, et nous devrons toutes et tous respecter cet engagement. Tel était l'esprit de l'amendement que nous avons déposé. Compte tenu des propos de la ministre et de la rapporteure, je retire le mien.

M. Jean-Marie Sermier. Je retire également le mien. Au-delà de la collecte des données, ce sont les travaux de mise en accessibilité que nos concitoyens attendent. Peut-être le Gouvernement pourrait-il prendre en séance des engagements à ce sujet. En ce qui concerne ma ville, nous sommes parvenus à obtenir ce qui pouvait être souhaité pour l'ensemble du personnel, mais il faut aller plus loin et plus fort en matière d'accessibilité des gares, car la situation actuelle n'est plus tenable.

Les amendements sont ***retirés.***

La commission ***adopte*** *l'article 10* ***modifié.***

Après l'article 10

La commission examine les amendements identiques CD633 de Mme Véronique Riotton et CD2496 de M. Damien Pichereau.

Mme Véronique Riotton. L'amendement CD633 vise à ce que certains arrêtés de circulation soient publiés sous forme numérique pour faciliter la prise en compte des restrictions de circulation dans les services d'information sur les déplacements. Il correspond à de fortes attentes des exécutifs locaux.

M. Damien Pichereau. L'amendement CD2496 est identique à celui que Mme Véronique Riotton vient de défendre parfaitement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Selon les dispositions du code des relations entre le public et l'administration, toute information disponible sous un format numérique doit être publiée dans un standard ouvert et aisément réutilisable. Les arrêtés de circulation visés par l'amendement ont bien vocation à être établis de plus en plus souvent sous forme numérique et, à ce titre, à être rendus publics. On peut donc considérer que ces amendements sont satisfaits.

Quant au stock d'arrêtés existants, il est délicat d'imposer une charge administrative aussi lourde, même si je comprends pleinement l'intérêt de la proposition, qui a fait l'objet d'une réflexion. Il faut souhaiter qu'à l'avenir, tous ces arrêtés soient établis sous forme numérique et donc rendus disponibles, et que les collectivités numérisent le stock au fur et à mesure mais encore une fois, il est difficile de leur imposer une telle charge administrative. Demande de retrait.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Ces amendements sont intéressants mais je suis sensible aux arguments de la ministre : il en résulterait une charge importante pour les collectivités. Une consultation des associations de collectivités est en cours sur cette question. Je vous propose donc de retirer les amendements en attendant les conclusions de cette consultation.

*Les amendements sont **retirés**.*

Section 2
Services d'information et de billettique multimodales

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

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD418, CD419 et CD420 de la rapporteure.*

Puis elle examine l'amendement CD226 de M. Mounir Belhamiti.

M. Mounir Belhamiti. Cet amendement vise à garantir l'interopérabilité des services numériques multimodaux mis en place par les autorités organisatrices, l'ARAFER devant veiller à la rendre possible par la publication de bonnes pratiques et de standards techniques adaptés à l'intention des autorités en question.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suggère le retrait de cet amendement parce que l'article 7 du règlement européen délégué comporte d'ores et déjà une disposition visant l'interopérabilité des services d'information sur les déplacements. Il n'appartient pas à l'ARAFER d'assurer cette mission de veille ; son rôle consiste à vérifier que les acteurs remplissent leurs obligations, et non à agir elle-même pour les aider à accomplir leurs tâches.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Mounir Belhamiti. Je m'en remets à l'avis de la ministre et de la rapporteure. Je souhaite simplement que l'on s'assure que cette interopérabilité se concrétise. Il n'y aurait rien de pire pour les usagers – ceux qui, au hasard, font l'aller-retour chaque jour entre Nantes et Rennes, par exemple – que l'incompatibilité des systèmes d'information et de billettique. Je vous fais confiance sur ce point.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD2334 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement, qui tend inélégamment à ajouter les mots « lourd national » à l'alinéa 5, a pour objet de préciser que la mise en place d'un numéro d'appel unique ne concerne que le transport ferroviaire national de trains, à l'exclusion des métros et des tramways, notamment. La mise en place de ce numéro est une bonne chose mais elle nous semble devoir être progressive et commencer au niveau national et dans les trains.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suggère le retrait de cet amendement pour les raisons suivantes : suite à l'introduction de la disposition au Sénat, j'avais annoncé que je réunirais un groupe de travail en vue de préciser les dispositions à retenir. Je peux vous annoncer que la concertation a permis d'élaborer un dispositif en plein accord avec les acteurs concernés – les transporteurs, Régions de France et les associations. Une plateforme unique sera mise en place pour la réservation des prestations d'accompagnement des personnes handicapées, et elle organisera les échanges d'informations indispensables entre les acteurs ferroviaires. Ce dispositif donnera lieu à un amendement présenté en séance.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je suggère le retrait de l'amendement pour les mêmes raisons.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission passe à l'amendement CD2811 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Pour répondre aux attentes des personnes en situation de handicap, dans le contexte de l'ouverture à la concurrence et de la refonte du règlement européen, l'amendement vise à préciser que les décisions définitives étant impossibles, un décret pourrait préciser les conditions de mise en œuvre du numéro unique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Demande de retrait pour les mêmes raisons qu'à l'amendement précédent, dans l'attente du débat en séance.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission est saisie de l'amendement CD2979 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement vise à encourager l'essor du covoiturage du quotidien en permettant l'intégration, dans les services d'information multimodale mis en place par les autorités organisatrices, de l'offre de covoiturage que fournissent les opérateurs concernés dans leur territoire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage pleinement le point de vue selon lequel il est important de développer les offres de covoiturage et de permettre aux services d'information multimodale d'en tenir compte. Cela permettra en outre d'améliorer la visibilité des plateformes et de les aider à atteindre une taille critique. Toutefois, je propose le retrait de l'amendement dans l'attente des résultats de la concertation en cours avec les plateformes en question.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. J'espère que cette concertation aboutira, idéalement avant la séance, afin qu'il ne soit pas nécessaire d'inscrire cette disposition dans la loi et que les acteurs puissent l'apprécier. Je m'en remets à cette charte et retire l'amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD2983 de la rapporteure, qui fait l'objet d'un sous-amendement CD3240 du Gouvernement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. La création de services de billettique multimodale constitue le pendant de l'article 9 relatif à l'information. L'article 11 définit les dispositions relatives à l'accès aux services numériques de vente des services de transport, afin de permettre la mise en place de services de

billettique multimodale ou d'un service numérique multimodal parfois appelé *Mobility as a service* (MaaS).

Cet amendement a fait l'objet d'une concertation large et approfondie avec les associations représentant les acteurs concernés. Il permet de lever les obstacles soulevés par les sénateurs et par les députés à la mise en place de services de billettique multimodale et de protéger les services de transport contre les risques, notamment de désintermédiation, qui résulteraient d'un développement non encadré des services de billettique multimodale. Ainsi, quel que soit le modèle retenu, le service numérique multimodal devra respecter les obligations d'ordre légal afin d'assurer une concurrence équilibrée entre les acteurs : il convient en effet de conférer aux opérateurs de service public une forme de pouvoir unilatéral de fixation des conditions contractuelles de fonctionnement du service numérique multimodal dans des termes très larges, en fonction de leurs compétences. Ces dispositions pourraient être intégrées dans un système de cahier des charges réglementaire unique.

Il me semble nécessaire de conférer explicitement aux autorités organisatrices de la mobilité la compétence de créer un service numérique multimodal puisque le service numérique multimodal d'une autorité organisatrice peut comporter des services de transport que l'autorité en question n'organise pas.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'article 11 est au cœur des enjeux de la mobilité de demain : il porte tout à la fois sur le déploiement des systèmes d'information multimodale, qui devront être présents partout sur le territoire d'ici à la fin 2021, et sur les services de billettique multimodale qui doivent permettre d'acheter sur une même plateforme l'ensemble des titres nécessaires pour effectuer un trajet multimodal. Sur ce second point, je m'étais engagée à finaliser la concertation avec les acteurs du secteur. Un groupe de travail a donc été créé avec France digitale, l'UTP, Régions de France, le GART, France urbaine, l'Assemblée des communautés de France (AdCF), la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) et l'association pour la gestion indépendante des réseaux (Agir) pour aboutir à la proposition que vous a présentée la rapporteure, avec laquelle nous avons finalisé ce projet.

Le Gouvernement souhaite favoriser le déploiement des services de billettique multimodale sous forme de places de marché où les usagers pourront acheter en un seul clic des titres sur tous les modes confondus. L'amendement de la rapporteure répond à ce double enjeu : quel que soit le modèle retenu, le service multimodal devra respecter des obligations d'ordre légal pour assurer une concurrence équilibrée entre les acteurs. Ces obligations consistent à intégrer pleinement l'offre des autorités organisatrices de la mobilité – elles y sont très attachées –, à sélectionner de façon non discriminatoire les autres services de transport, à permettre à l'opérateur de transport de conserver le lien direct avec le client – les opérateurs, cette fois-ci, y sont très attachés –, à classer les solutions de déplacement proposées aux clients selon des critères explicites et à assurer la simplicité et la qualité des services fournis aux usagers.

Dans le cas où le service multimodal agit comme une place de marché, il pourra de droit donner accès par son interface aux produits tarifaires des services de transport utilisés dans la mobilité du quotidien. Dans ce modèle, les opérateurs conservent la maîtrise tarifaire – c'est important – de leurs produits et restent en relation contractuelle directe avec l'usager. Ils ne sont donc pas désintermédiés, ce qui lève l'une des craintes qu'ils nourrissaient en lien avec le développement de ce type de services.

La mesure permet également de lever les obstacles à la mise en place des services de billettique multimodale et de favoriser l'innovation dans l'intérêt des usagers, des transporteurs et des autorités organisatrices, et de protéger les services de transport – nous partageons tous cette préoccupation – contre les risques de désintermédiation et de captation de la valeur qui résulteraient d'un développement non encadré des services de billettique.

Je précise que mon ministère accompagnera la mise en œuvre du dispositif dans le cadre d'un comité stratégique sur les données et les MaaS afin de veiller à garder ce cap.

Je vous propose enfin un sous-amendement qui comporte deux parties. Tout d'abord, il faut conférer explicitement aux autorités organisatrices de la mobilité la compétence de créer un service numérique multimodal, puisque ce service peut comporter des services de transport que l'autorité en question n'organise pas. D'autre part, une mission de règlement des différends sera confiée à l'ARAFER.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je précise que si l'amendement de la rapporteure est adopté, il fera tomber tous les autres amendements à l'article 11 à l'exception du dernier, l'amendement CD228.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Je remercie la ministre et ses services du travail que nous avons accompli ces dernières semaines en vue de mettre en œuvre une plateforme numérique multimodale qui facilite l'innovation tout en régulant le risque de désintermédiation, en particulier le risque de prise de contrôle par les plateformes de la politique tarifaire. Je me réjouis que le modèle de la place de marché ait été choisi et que la rapporteure et la ministre aient conjointement inscrit les premières garanties concernant notamment les exigences réciproques entre opérateurs de mobilité et plateformes. Ce texte me paraît offrir une bonne base pour poursuivre les discussions et affiner d'ici à la séance les quelques points qui restent en débat.

M. Jean-Marie Sermier. Permettez-moi de prendre brièvement la parole puisque les amendements suivants tomberaient dans l'hypothèse où celui-ci serait adopté. Il nous semble important – c'était l'objet de l'un de mes amendements – de substituer le mot « transport » au mot « mobilité ». En effet, c'est de la mobilité et non du transport qu'il faut pouvoir vendre : nos concitoyens doivent bénéficier d'une intermodalité complète, depuis leur lieu de

départ jusqu'à leur lieu d'arrivée. La proposition de la rapporteure, néanmoins, est supérieure à la nôtre puisque les plateformes engloberaient la totalité de la mobilité.

Mme Valérie Lacroute. Nous avions en effet le souci de conforter les autorités organisatrices de la mobilité dans la politique de transport – et désormais de mobilité – qu'elles mettent en œuvre. Nous allons dans le bon sens.

*La commission **adopte** le sous-amendement.*

*Puis elle **adopte** l'amendement **sous-amendé**.*

*En conséquence, les amendements CD1286 de M. Bertrand Pancher, CD2281 de M. Jean-Marie Sermier, CD670 de M. Éric Alauzet, CD227 de M. Mounir Belhamiti, CD1410 de M. Bertrand Pancher, CD2813 de M. Jean-Marie Sermier, CD629 de Mme Véronique Riotton, CD1633 de Mme Sophie Auconie, CD679 de Mme Pascale Boyer, CD666 de M. Éric Alauzet, CD630 de Mme Véronique Riotton, CD1960 de M. Stéphane Demilly et CD1634 de Mme Sophie Auconie **tombent.***

La commission passe à l'amendement CD228 de M. Mounir Belhamiti.

M. Mounir Belhamiti. Cet amendement vise à supprimer l'un des principaux freins à l'intermodalité des services de transport : l'hétérogénéité des titres de transport. Il faut permettre une interconnexion des données des titres de transport au niveau national entre les différentes autorités organisatrices dans l'optique, à terme, d'un titre de transport français. C'est pourquoi l'amendement tend à permettre aux autorités organisatrices de passer par le service FranceConnect afin que les comptes des usagers en matière de mobilité soient aussi unifiés que possible sur tout le territoire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation mais j'ai deux réserves. D'une part, le service FranceConnect a été créé par un texte réglementaire et il n'est pas souhaitable de l'intégrer dans le domaine législatif. D'autre part, ce système d'identification et d'authentification vise un accès universel aux administrations en ligne. L'amendement aurait pour effet de le sortir quelque peu de son champ. Je vous propose donc de le retirer pour que nous en reparlions d'ici à la séance.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis. FranceConnect n'existe pas dans la loi et relève du domaine réglementaire.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'article 11 **modifié**.*

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

La commission examine l'amendement CD2984 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Le droit de l'Union européenne confère, dans certaines conditions, des droits aux passagers lorsque ceux-ci subissent une annulation ou un retard. Il apparaît néanmoins que de nombreux passagers ne font pas valoir ces droits. D'après l'ARAFER, seuls 62 % des passagers des transports ferroviaires en retard de plus de deux heures le font. Cette situation résulte au moins en partie d'un manque d'information des passagers. Il est souhaitable que les usagers des services de transport soient informés le plus directement possible des annulations et retards susceptibles de leur ouvrir des droits afin qu'ils puissent les faire valoir. Le présent amendement vise précisément à améliorer cette situation pour tous les modes de transport.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis très favorable à cet amendement : il faut conforter les droits des passagers et s'assurer que les voyageurs sont informés de la manière la plus directe, notamment par voie électronique, des retards éventuels.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Chapitre II
Encourager les innovations en matière de mobilité

Section 1
Véhicules autonomes et véhicules connectés

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

La commission examine les amendements identiques CD3231 du Gouvernement, CD1075 de la commission des affaires économiques et CD1936 de Mme Danièle Brulebois.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet article habilite le Gouvernement à préparer par ordonnance le futur cadre d'homologation des véhicules autonomes. Cela prendra un certain temps ; or le Sénat a réduit le délai qui était prévu pour que le Gouvernement prenne l'ordonnance. Je souhaite par l'amendement CD3231 que ce délai soit rétabli à vingt-quatre mois comme il était initialement prévu.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. L'amendement CD1075 va dans le même sens et fait suite aux échanges que j'ai eus avec Mme Anne-Marie Idrac, qui nous a fait part de ses inquiétudes quant au fait qu'un délai de douze mois ne pourrait pas être tenu étant

donné les sujets sur lesquels elle travaille, notamment la révision de la Convention de Vienne. Je propose donc de rétablir le délai de vingt-quatre mois.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD1936, identique, est défendu.

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission ***adopte*** *les amendements.*

La commission ***adopte*** *l'amendement rédactionnel CD421 de la rapporteure.*

Puis elle ***adopte*** *l'article 12* ***modifié****.*

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

La commission ***adopte*** *l'amendement rédactionnel CD422 de la rapporteure.*

Puis elle examine l'amendement CD1172 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. En l'état du texte, les données des véhicules connectés sont rendues accessibles, sans le consentement du conducteur, en cas d'accident de la route, à l'attention des officiers, agents de police judiciaire et organismes chargés de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité. En cohérence, l'amendement vise à étendre cet accès pour les autres données liées à la sécurité des véhicules, notamment pour les finalités détaillées aux alinéas 3 à 5 : détection et prévention des accidents, amélioration de l'intervention en cas d'accident, connaissance de l'infrastructure routière et du trafic routier. L'article 23 du règlement général sur la protection des données (RGPD) autorise la dispense de consentement dans le cas où les données sont transmises afin d'assurer la sécurité publique, comme c'est le cas dans la modification proposée.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En fait, je pense qu'il est préférable de laisser l'ordonnance préciser, selon les cas, les conditions d'un éventuel consentement. Je vous propose de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. La directive de 2002 dite *e-privacy* pose le principe du consentement préalable pour toute atteinte à la confidentialité des communications électroniques. La directive prévoit toutefois des exceptions. Lors de leur audition, les représentants de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) nous ont fait des recommandations. Sur la question du consentement, je ne partage pas votre avis et je vous propose de retirer votre amendement.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission est saisie de l'amendement CD1078 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. L'objet de cet amendement est de limiter l'ouverture des données des véhicules aux seules données pertinentes pour les finalités recherchées. Il vise ainsi à limiter la transmission des données des véhicules connectés aux gestionnaires d'infrastructures aux seules données pertinentes pour les finalités mentionnées aux alinéas 3 à 5, à savoir la détection et prévention des accidents, la connaissance des infrastructures routières et du trafic routier.

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

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD423, CD424, CD425 et CD426 de la rapporteure.*

Elle en vient ensuite à l'amendement CD1080 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Cet amendement vise à assurer que l'accès aux données pertinentes des véhicules connectés pourra s'effectuer sans le consentement du conducteur pour les données liées à la sécurité du véhicule, notamment dans le but de détecter et de corriger à distance des défauts de sécurité que pourraient présenter certains véhicules.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces dispositions seront précisées dans l'ordonnance en ajustant les modalités de consentement en fonction des finalités. La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire et celle des affaires et économiques pourront bien évidemment être associées à la préparation de cette ordonnance qui sera soumise à l'avis de la CNIL. Je propose le retrait de l'amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même demande. Je suis évidemment moins réfractaire qu'à l'autre amendement parce que, pour le coup, on ne touche pas aux données personnelles, mais attendons l'avis de la CNIL pour nous prononcer.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Dans ces conditions, je retire mon amendement mais je resterai très vigilant.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD2600 de Mme Aude Luquet.

M. Bruno Duvergé. Dans un monde où le numérique se développe de façon exponentielle, la sécurité doit être un enjeu incontournable. Les véhicules connectés n'échappent pas aux risques ; ils seront victimes de cyber-attaques pouvant aller jusqu'à la prise de contrôle des véhicules, ainsi que certaines démonstrations de vulnérabilité l'ont montré. En conséquence, il est essentiel de pouvoir garantir la sécurité des usagers par l'identification des menaces et la mise en œuvre de moyens de protection appropriés. Il est donc proposé, par cet amendement, de renforcer le champ des ordonnances prises en la matière.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous avez raison, la cyber-sécurité est un enjeu majeur pour la sécurité des véhicules autonomes. Dans le cadre de notre stratégie nationale sur le véhicule autonome, une structure d'analyse partagée a été mise en place entre les acteurs industriels et l'État. Au-delà du partage d'expérience entre acteurs, la connaissance des attaques ou des tentatives pourrait utilement s'enrichir des données éventuellement partagées sur des cas ayant menacé les systèmes en circulation. Avis favorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Avis de sagesse.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle examine l'amendement CD1652 de M. Damien Adam.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Il s'agit d'un amendement d'appel qui m'a été inspiré par certaines auditions. Certains acteurs s'inquiètent du fait que les batteries ne soient pas intégrées dans le champ de l'article 13. En fonction de votre réponse à cette question, je pourrais retirer mon amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que la rédaction de l'article couvre ce cas. La batterie constitue l'un des composants du véhicule et l'article mentionne des carburants alternatifs au sens de la directive du même nom, ce qui inclut l'électromobilité en tant que service. Je pense que votre amendement est satisfait.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Les batteries font évidemment partie du véhicule, comme le système de freinage ou autre. Il n'y a donc aucune ambiguïté, monsieur Damien Adam. Vous pouvez être rassuré.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD2809 de la rapporteure.*

Puis elle passe à l'amendement CD2282 de M. Jean-Marie Sermier.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement vise à préciser le champ de l'ordonnance prévue à cet article en garantissant l'accès, pour les autorités organisatrices de la mobilité, aux données produites par les dispositifs électroniques d'aide à la conduite ou de navigation indépendants. Il est nécessaire que les AOM aient accès aux données des véhicules connectés et des assistants de conduite, aux seules fins de connaissance de la mobilité et de maîtrise des trafics, leur permettant de construire des offres adéquates.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense que votre amendement est satisfait puisque le projet de loi porte sur les services d'assistance aux déplacements, quel que soit le mode de déplacement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. En effet, cet amendement est satisfait par le 6° de l'habilitation.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD427 de la rapporteure.*

Puis elle examine, en discussion commune, l'amendement CD1542 de la commission des affaires économiques et l'amendement CD2215 rectifié de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Par cet amendement, la commission des affaires économiques propose que l'ordonnance fasse l'objet d'une consultation préalable de la CNIL avant sa publication. Il nous semble important que la CNIL puisse évaluer l'application de l'ensemble des règles relatives au traitement de données à caractère personnel dans le cadre de la rédaction de cette ordonnance.

M. Jean-Marc Zulesi. Nous voulons tous que la France soit motrice en matière de nouvelles technologies mais, au-delà du progrès technologique, la protection des données personnelles de nos concitoyens doit être aussi une priorité. C'est pourquoi nous proposons que l'ordonnance prévue par le présent article fasse l'objet d'un avis motivé de la CNIL. Nous souhaitons que la CNIL se prononce dans un délai de trois mois, afin de ne pas retarder la publication de l'ordonnance.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'intention du Gouvernement est clairement de soumettre le projet d'ordonnance à la CNIL, compte tenu de sa portée. La mention peut néanmoins être ajoutée. Je vous propose de retenir plutôt la rédaction de M. Jean-Marc Zulesi, qui prévoit un délai de rendu d'avis de la CNIL. La précision est importante car ces délais peuvent être assez longs, ce qui retarde l'effectivité des mesures.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Je suis d'accord pour que la CNIL soit obligée de répondre dans un certain délai, donc je retire mon amendement au profit de celui de M. Jean-Marc Zulesi et de la majorité.

*L'amendement CD1542 est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement CD2215 rectifié.*

*Puis elle **adopte** l'article 13 **modifié**.*

Article 13 *bis* : *Accès des gestionnaires d'infrastructures routières et des autorités organisatrices de la mobilité aux données des véhicules connectés*

*La commission **maintient la suppression** de l'article 13* bis.

Section II
Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités

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

La commission est saisie de l'amendement CD2799 du Gouvernement, qui fait l'objet des sous-amendements CD3191, CD3190, CD3192 et CD3193 de la rapporteure.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à mieux définir le champ de l'habilitation et à porter à la connaissance de votre commission les caractéristiques précises du programme que le Gouvernement entend appliquer par le recours à cette ordonnance.

La finalité est bien de permettre, grâce à des dispositions expérimentales, que soient testées dans les zones peu denses, des solutions nouvelles visant à réduire les fractures sociales et territoriales.

Cette nouvelle rédaction propose une formulation plus appropriée des domaines et finalités de l'habilitation en maintenant la limitation aux zones peu denses où des alternatives à la voiture individuelle sont encore trop rares.

Cet amendement fixe aussi les bases d'une évaluation renforcée de ces expérimentations, en associant largement les collectivités ainsi que les professionnels de la mobilité concernés.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Mes sous-amendements CD3191, CD3190 et CD3192 sont rédactionnels. S'agissant du sous-amendement CD3193, je trouvais vraiment important que l'évaluation des expérimentations prévues à l'article 14 tienne compte de l'impact de ces expérimentations pour la mobilité des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je précise qu'en cas d'adoption, cet amendement rédigerait l'article 14 et ferait tomber l'autre amendement à l'article.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis favorable aux sous-amendements rédactionnels. Je partage tout à fait la préoccupation exprimée par le CD3193. Il est peut-être un peu précis pour une habilitation mais je m'en remets à la sagesse de votre commission.

La commission ***adopte*** *successivement les sous-amendements CD3191, CD3190, CD3192 et CD3193.*

Puis elle ***adopte*** *l'amendement CD2799* ***sous-amendé.***

En conséquence, l'amendement CD678 ***tombe*** *et l'article 14 est* ***ainsi rédigé****.*

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

La commission ***adopte*** *l'amendement rédactionnel CD739 de la rapporteure.*

La commission ***adopte*** *l'article 14* bis ***modifié****.*

Après l'article 14 *bis*

La commission est saisie de l'amendement CD2602 de Mme Aude Luquet.

M. Bruno Duvergé. Le présent amendement propose d'expérimenter la mise en place d'un « *Heetch* » rural, à savoir la possibilité pour des particuliers de transporter, à titre onéreux, des personnes dans les zones où l'offre de transport public vient à manquer, notamment les communes rurales. Ce dispositif a l'avantage d'offrir un nouveau revenu aux chauffeurs ainsi que de répondre au manque de mobilité en milieu rural.

Pour cela, il s'agirait de permettre à ces particuliers de transporter des personnes en percevant une contribution financière allant au-delà du strict partage de frais pris en compte dans le cadre d'un covoiturage. Il paraît utile d'expérimenter de telles solutions dans les territoires qui ne disposent pas d'offres de transport public, et pour lesquels l'offre de covoiturage ou de transport public particulier est limitée.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'article 14 répond vraiment à cette préoccupation. Je propose que nous en restions à l'habilitation et que nous travaillions ensemble sur ce qui pourra être fait dans ce cadre.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD1814 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement propose l'expérimentation de l'ouverture du transport sanitaire terrestre à d'autres usagers dans certains territoires peu densément peuplés, en dehors du transport d'urgence et du transport de personnes décédées. Nous pensons à des personnes qui se rendent à des soins de manière régulière et qui pourraient prendre d'autres passagers. Les transports sanitaires peuvent constituer une solution de mobilité additionnelle pour des trajets réguliers dans des territoires peu denses.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation mais les transporteurs sanitaires peuvent déjà faire taxi s'ils obtiennent une autorisation de stationnement, c'est-à-dire l'autorisation délivrée aux chauffeurs de taxi par le maire, qui est gratuite et incessible depuis 2014.

Les autorisations de transport sanitaire sont soumises à quotas différenciés entre véhicules sanitaires légers (VSL) et ambulances. Elles sont suivies par l'agence régionale de santé (ARS). L'ouverture à du transport de personnes ne serait pas très cohérente avec cette régulation qui fixe l'offre en fonction du besoin réel de transport sanitaire.

Les professionnels du transport sanitaire aspirent à une reconnaissance de la qualité de leurs prestations et ils se perçoivent comme des professionnels de santé. Votre proposition ne me semble pas appropriée. Retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je partage l'avis de la ministre.

Mme Laurianne Rossi. Je propose de retravailler mon amendement pour la séance. Je précise qu'il avait fait l'objet de concertation avec les acteurs concernés et il n'avait pas suscité de réactions négatives. Il mérite peut-être d'être retravaillé mais il propose une offre de mobilité alternative, quand bien même l'enjeu de régulation est essentiel.

*L'amendement est **retiré**.*

Section 3

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

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

La commission examine l'amendement CD1230 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je propose de supprimer l'alinéa 2 car il ne semble pas logique que le signe distinctif prévu par la région ne s'applique pas lorsqu'une AOM en a également mis un, dans la mesure où le signe mis en place par la région a une portée géographique plus étendue.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD429, CD430, CD431 et CD432 de la rapporteure.*

Puis elle en vient à l'amendement CD2317 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à soumettre le versement de l'allocation par l'AOM à la preuve de covoiturage. Il vise également à organiser un cadre national indiquant les différentes conditions d'octroi et de calcul de l'allocation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement vise à conditionner le versement des allocations prévues à cet article, en cas de covoiturage, à la fourniture d'une preuve émise par le registre de preuves de covoiturage ou par une plateforme agréée par l'État. Je peux vous confirmer que ce registre de preuves, financé par l'État, est en cours de déploiement. Il est d'ores et déjà accessible à toutes les autorités organisatrices de manière volontaire. Cependant, je pense que la disposition que vous proposez n'est pas de nature législative. En outre, je considère qu'il est important de laisser aux autorités organisatrices le choix du type de justificatifs demandés et des moyens de contrôle. Nous leur proposons une facilité, à laquelle elles devraient trouver un intérêt, mais je ne sais pas s'il est nécessaire de les contraindre par la loi.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Le Gouvernement développe actuellement un registre de preuves de covoiturage par le biais de la mission Etalab. La création d'un tel registre de preuves est donc d'ores et déjà possible et relève du domaine réglementaire. Dès lors, il ne me semble pas nécessaire d'alourdir la loi sur ce point, votre amendement étant en réalité déjà satisfait. J'en demande le retrait.

M. Jean-Marie Sermier. Non, je le maintiens parce qu'il n'est pas satisfait. Il vise une cohérence nationale. On peut imaginer que chaque AOM possède sa propre organisation et mette en place un registre spécifique, mais il vaudrait mieux un système national.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Au cours des derniers mois, j'ai entendu une demande de proximité et une demande de responsabilisation des collectivités locales. C'est ce que nous souhaitons faire en évitant d'imposer ce genre de dispositif. Nous proposerons un dispositif national

mais il faut respecter l'autonomie des collectivités et éviter d'ajouter des obligations.

M. Jean-Marie Sermier. Avec ce système, certains étudiants vont dépendre d'un registre de preuves quand ils seront dans leur ville universitaire et d'un autre registre quand ils rentreront dans leur famille. Ce ne sera pas forcément la même AOM. Il serait plus logique de créer un dispositif cohérent dès le départ.

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

Puis elle passe à l'amendement CD1813 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement procède de la même logique que celui que j'ai présenté concernant les transports sanitaires. Celui-ci vise à rappeler dans la loi que les auto-écoles favorisent le recours à leur véhicule comme solution de covoiturage lors des trajets de formation pratique à la conduite.

Certaines auto-écoles offrent déjà ce type de service qui a des effets positifs aussi bien sur l'apprenti conducteur que sur les habitants des zones peu denses. Ces derniers peuvent y trouver un moyen d'effectuer des trajets de courte distance en dehors du périmètre des transports publics. Cette solution est vertueuse sur le plan environnemental puisqu'elle permet d'optimiser les kilomètres parcourus par les véhicules des auto-écoles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation mais la disposition relèverait plutôt du niveau réglementaire. Plus fondamentalement, je pense que l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière doit passer par la construction d'un parcours de la leçon, en fonction du niveau de l'élève et des compétences déjà acquises et en cours d'acquisition. Cet apprentissage doit être vraiment centré sur l'apprenti conducteur, la présence de passagers pouvant détourner l'attention et être peu compatible avec le déroulé de la leçon. Je vous propose de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Madame Laurianne Rossi, j'ai vraiment regardé votre proposition avec attention. Toutes les solutions peuvent être intéressantes pour développer le covoiturage mais, outre les arguments soulevés par la ministre, je me pose des questions sur le régime de responsabilité pénale applicable et sur la mise en place concrète d'un tel dispositif, à un moment où nous prévoyons la création de voies réservées notamment pour le covoiturage. Votre proposition arrive peut-être un peu tôt. Je demande aussi le retrait de votre amendement.

Mme Laurianne Rossi. J'entends les arguments de la ministre et de la rapporteure sur la sécurité ou la concentration de l'apprenti conducteur mais, non, je ne crois pas qu'il soit trop tôt. Je pense qu'il est urgent de trouver des solutions comme celle-ci qui est d'ores et déjà explorée dans certains territoires. Je maintiens l'amendement.

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

Puis elle passe à l'amendement CD1231 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je vous propose de supprimer l'alinéa 8. Il ne semble pas logique que le label délivré par la région ne s'applique pas lorsqu'une AOM en a également délivré un, dans la mesure où le label délivré par la région a une portée géographique plus étendue.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD433, CD434, CD435 et CD436 de la rapporteure.*

Puis elle examine l'amendement CD2822 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement est dans la même veine que le dernier que j'ai présenté. Il nous semble qu'une organisation nationale serait plus efficace, qu'elle permettrait d'éviter les fraudes et d'assurer que les conditions d'octroi et de calcul des allocations versées par les AOM soient unifiées au niveau national. Dans un premier temps, il serait plus lisible pour les Français d'avoir une proposition claire au niveau national.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il me semble important de faire confiance à l'intelligence des territoires. Des systèmes différents se sont d'ores et déjà déployés dans les régions. En Île-de-France, il est possible d'accéder au covoiturage avec le passe Navigo ; en région Bourgogne-Franche-Comté, il est possible d'accéder au covoiturage au prix d'un ticket de bus. Il ne me paraît pas approprié de vouloir écraser ces expérimentations qui peuvent répondre à des contextes locaux différents, en imposant un dispositif national. Nous sommes très prudents face aux réactions que peut susciter l'idée même d'imposer un dispositif national. Je propose le retrait de votre amendement, sinon j'émettrais un avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je partage l'avis de la ministre.

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

Puis elle passe à l'amendement CD1185 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement supprime les alinéas 15 à 17. Il semble que le niveau communal ne soit pas pertinent pour mettre en place des plateformes de covoiturage, notamment pour des trajets intercommunaux. Cette mission relève de l'autorité organisatrice de la mobilité.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD760 de la rapporteure.*

Puis elle examine les amendements identiques CD1523 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2336 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Mon amendement est défendu.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à exclure les véhicules à faibles émissions des facilités accordées aux véhicules bénéficiant du statut d'autopartage ou de covoiturage.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement souhaite laisser la possibilité de réserver des emplacements pour le stationnement pour les véhicules les plus propres, donc les véhicules à très faibles émissions. Avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Pour ma part, je suis plutôt favorable à l'idée d'ouvrir des voies et des emplacements réservés aux véhicules à très faibles émissions et uniquement à ceux-là. Cela répond à un double objectif : essayer d'accroître la part des véhicules propres en circulation ; éviter de se retrouver avec un trop grand nombre de véhicules sur les voies réservées et de ne plus avoir d'intérêt à développer ces artères.

*La commission **rejette** ces amendements.*

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques CD1232 de la rapporteure et CD2214 de M. Jean-Marc Zulesi, l'amendement CD2603 de Mme Aude Luquet et l'amendement CD2005 de Mme Nathalie Sarles.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je laisse Mme Nathalie Sarles soutenir l'amendement CD2214 qu'elle a cosigné et qui est identique au mien.

Mme Nathalie Sarles. Cet amendement vise à donner aux maires la possibilité de réserver des places de stationnement aux véhicules à très faibles émissions de gaz à effet de serre et identifiés comme étant non polluants.

M. Bruno Duvergé. L'article 15 permet aux maires de réserver des voies de circulation et des emplacements de stationnement pour faciliter la circulation des véhicules d'auto-partage, de covoiturage mais aussi de certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques. Pour éviter l'encombrement de ces voies, l'amendement CD2603 propose de réserver leur accès aux véhicules à très faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

Mme Nathalie Sarles. L'amendement CD2005 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis favorable à ces amendements, en ayant une préférence pour la rédaction de l'amendement CD1232. Si nous créons des voies réservées, il faut cibler l'avantage. Les véhicules Crit'air 1 représentent entre 20 % et 25 % du parc ; les véhicules Crit'air 0 ne représentent que 0,6 % du parc et il faut vraiment soutenir leur développement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Les chiffres que vient de donner la ministre sont alarmants. Nous devons fortement augmenter les ventes de véhicules à très faibles émissions pour en arriver à un stade où se développera un marché de véhicules de seconde main. Une fois que ce parc de véhicules à très faibles émissions se sera développé, il sera possible de revenir sur cette mesure.

Mme Valérie Lacroute. Vous mélangez deux objectifs : pousser nos concitoyens à changer de véhicule, d'une part, et créer une voirie réservée à certains véhicules, d'autre part. Vous voulez permettre aux véhicules à très faibles émissions d'emprunter les voies réservées le temps que ce parc se développe, en prévoyant de leur en interdire l'accès quand vous jugerez qu'ils sont devenus assez nombreux. En général, cela ne fonctionne pas ainsi.

En outre, la mesure porte à la discrimination. L'automobiliste qui a les moyens d'acheter un véhicule propre aura l'avantage de pouvoir circuler sur ces voies réservées et donc de se déplacer plus rapidement que celui qui ne pourra acheter un tel véhicule que plus tard. C'est un peu gênant de favoriser ceux qui peuvent acheter un véhicule propre plus rapidement que les autres. Quand le nombre de véhicules à faibles émissions se sera développé, vous reviendrez en arrière pour qu'il n'y ait pas trop de monde sur ces voies réservées. Je pense que ce mélange d'objectifs n'est pas pertinent.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Contrairement à vous, je pense que nous menons une politique cohérente qui vise à développer l'usage des véhicules propres pour de multiples raisons : réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air ; créer un marché pour nos constructeurs ; sortir de la dépendance aux énergies fossiles. Nous devons utiliser tous les leviers : les aides de type bonus et primes à la conversion ; le déploiement des infrastructures de recharge ; les avantages à l'usage que sont les voies réservées.

Ces voies seront réservées prioritairement aux transports en commun et aux véhicules partagés, mais nous voulons que les véhicules à très faibles émissions puissent y circuler pour convaincre nos concitoyens de passer à ces véhicules les plus propres. On ne peut pas les ouvrir aux transports en commun, au covoiturage et à 50 % du parc car cela reviendrait à détruire nous-mêmes l'avantage que nous prétendons créer.

Mme Valérie Lacroute. Je suis d'accord avec le premier volet de votre action mais pas avec le second qui introduit une forme de discrimination entre le citoyen qui peut déjà acheter un véhicule à faibles émissions et celui qui n'en a pas les moyens. Rappelons que les gilets jaunes manifestent depuis de nombreux samedis. Avec la mesure que vous envisagez, vous allez permettre à certains de se déplacer plus rapidement que les autres. C'est alourdir la discrimination entre celui qui peut acheter un véhicule propre dès à présent et celui qui ne pourra le faire que dans trois ou quatre ans. Je trouve que c'est regrettable, même si je partage votre objectif d'accélérer la transition. Accorder des aides à nos concitoyens pour qu'ils achètent un véhicule propre, ce n'est pas la même chose que de donner la possibilité à ceux qui possèdent un véhicule propre d'utiliser des voiries réservées.

M. Jean-Marie Sermier. Vous êtes en train de réinventer la « voie royale » ! Qu'est-ce que cela veut dire, pour les jeunes qui, s'ils peuvent faire de l'auto-partage, n'ont pas la possibilité de s'acheter des véhicules ? Pour tous ceux qui n'ont pas les moyens d'avoir un véhicule à faibles émissions ? Vous parlez peut-être, madame la ministre, à ceux qui le peuvent se le permettre : nous, nous parlons aux autres…

Il n'est pas raisonnable de créer ainsi une catégorie de Français qui bénéficiera d'avantages sur la voirie. Vous mélangez deux objectifs. Certes, nous souhaitons tous que le parc automobile verdisse au fil des années. Mais nous ne pouvons pas le faire en allant contre les possibilités financières des Français.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ne caricaturez pas ce que nous proposons ! Nous réservons des voies d'abord aux transports publics, comme beaucoup de métropoles nous le demandent. Nous souhaitons aussi donner l'accès à ces voies au covoiturage, qui est le transport public des zones peu denses. Et, subsidiairement, nous voulons encourager l'usage des véhicules à très faible émission.

C'est une politique complète, qui accorde des avantages aux usagers des transports publics – qui ne sont pas nécessairement des riches –, aux utilisateurs du covoiturage – qui ne sont pas non plus nécessairement des riches – et aux propriétaires – ou aux utilisateurs, parce qu'il peut s'agit d'auto-partage – de véhicules à faibles émissions.

Je fais confiance aux initiatives qui se prennent dans les territoires et je les soutiens. C'est le sens de la démarche France Mobilités que nous avons lancée. Il ne faut pas laisser croire qu'il n'y a pas d'initiative, d'innovation ou de créativité dans nos territoires. Il y a ainsi des véhicules électriques en auto-partage dans nos territoires ! Il ne faut pas raisonner seulement en termes de propriété à propos de ces véhicules à très faibles émissions.

M. Jean-Marie Sermier. C'est une politique des riches !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je souhaite qu'on accélère le déploiement de ces véhicules à très faibles émissions, y compris en partage. C'est précisément ce que nous sommes en train de faire.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Monsieur Jean-Marie Sermier, sous-entendre qu'il y a des véhicules propres pour les riches et des véhicules moins propres pour les pauvres, c'est de la démagogie. Aujourd'hui, il est possible d'acheter des véhicules d'occasion électriques à très faibles émissions – je pourrais citer l'exemple de certaines personnes dans ma circonscription, en milieu rural – en bénéficiant du dispositif de prime à la conversion des véhicules. Ces véhicules reviennent à moins de 10 000 euros. Ne prétendez donc pas que c'est tout à fait impossible. De plus, les dispositions que nous prenons vont favoriser la mise en circulation de plus en plus de véhicules à très faibles émissions. Par conséquent, il y aura de plus en plus de véhicules d'occasion, ce qui donnera à un plus grand nombre de Français la possibilité d'en acheter.

Voilà des exemples concrets. Vous ne pouvez pas dire que les véhicules propres sont réservés à certains Français, car ce n'est pas vrai.

*La commission **adopte** les amendements identiques CD1232 et 2214.*

*En conséquence, les amendements CD2603 et CD2005 **tombent**.*

La commission examine ensuite l'amendement CD3194 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement vise à clarifier la possibilité donnée aux maires de réserver des voies à la circulation des transports publics. En effet, par son jugement du 3 avril 2019, le tribunal administratif de Bordeaux a annulé l'arrêté du maire interdisant la circulation des véhicules sur le pont de Pierre, ce qui montre l'impact que peut avoir la rédaction du code général des collectivités territoriales sur les collectivités, lorsqu'elles mettent en place des mesures de police de la circulation.

Cet amendement vise donc à préciser que le maire peut réserver aux transports en commun des emplacements sur la voie ou même l'intégrité de la voie publique, comme c'est le cas sur le pont de Pierre. Cet amendement permet d'éviter des contentieux portant sur ce sujet.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'objectif poursuivi par l'amendement est de permettre de réserver l'intégralité de la voie publique, au sein d'une agglomération, à certaines catégories de véhicules et d'usagers, comme les bus, les piétons et les vélos.

Mais tel n'est cependant pas l'objet, en réalité, du 2° de l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales que cet amendement propose de modifier, puisqu'il concerne spécifiquement les couloirs de bus et de taxis. En revanche, je pense que l'amendement CD3049, qui sera examiné au titre III,

répond de manière efficace aux mêmes objectifs. Je vous propose donc le retrait de celui-ci. À défaut, mon avis est défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. J'entends les arguments de la ministre. Je serais ravie que le cas bordelais puisse être réglé. Je retire mon amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine ensuite l'amendement CD2442 de M. Benoit Simian.

M. Vincent Thiébaut. Cet amendement vise à clarifier le dispositif de voies réservées, ainsi qu'à permettre au maire de réserver des voies publiques à la circulation des engins et véhicules dits de mobilité active.

Il est à noter que si le Conseil d'État considère comme étant légal le fait pour l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation de réserver à la circulation, notamment des transports en commun, une section latérale de certaines voies publiques dès lors que la mesure est nécessaire pour améliorer, dans l'intérêt général, la circulation de l'ensemble des véhicules, il n'a pas eu à ce jour l'occasion de se prononcer sur le point de déterminer si cette réservation pouvait porter sur l'intégralité de la chaussée.

L'amendement proposé permet ainsi d'éviter des contentieux administratifs et pénaux, en clarifiant le champ d'application du 3° de l'article L. 2213-3.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même avis que sur l'amendement précédent : demande de retrait au bénéfice de l'amendement CD3049.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Avis défavorable.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine ensuite les amendements identiques CD1234 de la rapporteure et CD2212 de M. Jean-Marc Zulesi.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement CD1234 vise à préciser que les voies réservées qui peuvent être mises en place en application de l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales ne sont ouvertes qu'aux taxis, et non à l'ensemble du transport public particulier de personnes, afin d'éviter un encombrement trop important de ces voies.

M. Jean-Marc Zulesi. Ces amendements identiques sont essentiels à la suite de fausses informations qu'ont fait circuler notamment des chauffeurs de taxis, selon lesquelles on allait permettre, entre autres, d'accéder aux voies réservées. À travers ces amendements, nous affirmons donc notre volonté d'en éviter un encombrement trop important.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est effectivement important de lever ambiguïtés et malentendus sur ce point. Avis favorable.

*La commission **adopte** ces amendements.*

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD2879 de la rapporteure, les amendements identiques CD2825 de M. Benoit Simian et CD2826 de Mme Aude Luquet et l'amendement 2963 de M. Benoit Simian.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement CD2879 vise à permettre au maire de réserver certains emplacements sur les voies aux seuls véhicules à très faibles émissions, et non à des véhicules identifiés en fonction de leur niveau de pollution atmosphérique.

M. Vincent Thiébaut. L'article 15 permet notamment aux maires de créer des voies de circulation et des emplacements réservés. S'il est salutaire d'ouvrir ces dispositions à la mobilité propre, l'amendement CD2825 propose de réserver cette possibilité aux véhicules à très faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

Sur un plan environnemental, adjoindre un objectif de lutte contre les changements climatiques à l'objectif de lutte contre la pollution de l'air poursuivi par la présente disposition est pertinent, dans la mesure où les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires représentent respectivement 53,2 % et 19,1 % des émissions de gaz à effet de serre du transport routier, lui-même responsable d'environ 38 % des émissions en France (chiffres Citepa 2017).

L'amendement CD2963 est aussi défendu.

M. Bruno Duvergé. L'amendement CD2826 est identique à l'amendement CD2825. Il vient donc d'être défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable sur l'amendement CD2879 et proposition de retrait des autres amendements à son profit.

*La commission **adopte** l'amendement CD2879 de la rapporteure.*

*En conséquence, les amendements CD2825, CD2826 et CD2963 **tombent** de même que les amendements identiques CD1527 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2337 de M. Jean-Marie Sermier.*

La commission examine ensuite les amendements identiques CD2827 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2828 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2828 vise à supprimer l'alinéa 21 qui n'a plus lieu d'être, dans la mesure où l'on a supprimé au précédent alinéa un certain nombre de catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est important de maintenir la possibilité, pour le maire, d'exclure la circulation de poids lourds de marchandises des voies réservées, même s'ils répondent aux autres conditions d'accès à ces voies réservées. Cela se justifie tant par des raisons de sécurité routière que par des raisons de facilités de circulation. Je formule donc une demande de retrait ou, à défaut, un avis défavorable sur ces amendements identiques.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

*La commission **rejette** ces amendements.*

Puis elle examine l'amendement CD2758 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales. Le transport de marchandises constitue un levier majeur dans la politique de transports urbains. Les livraisons et enlèvements ont un impact direct sur l'attractivité économique de la ville, sur l'encombrement du domaine public et sur la qualité de l'air. Les zones de livraison, souvent utilisées par des véhicules non professionnels, et dont l'usage est limité aux opérations de chargement et de déchargement, ne permettent pas d'assurer efficacement cette fonction.

Les nouvelles formes de commerce – e-commerce notamment – et la nécessité de limiter l'usage de poids lourds dans les centres-villes appellent au développement d'outils innovants, permettant le groupage et le dégroupage de marchandises à proximité des lieux de livraison finale, pour que le dernier kilomètre de livraison puisse être assuré avec des véhicules propres, adaptés aux centres urbains.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement est bien sûr favorable à la bonne intégration des services de logistique urbaine. Mais il est déjà possible, pour le maire, de réserver des emplacements sur la voie publique pour l'arrêt de ces véhicules effectuant un chargement ou un déchargement.

Les opérations de transbordement sont d'une autre nature. On peut craindre que cet amendement conduise à un encombrement supplémentaire de la voirie publique, ce qui pénaliserait la fluidité des circulations et affecterait la sécurité des personnes lors des opérations de transbordement entre véhicules. Il est

donc préférable d'effectuer ces transbordements dans des lieux adaptés, plutôt que sur la voirie publique.

Nous avons précisément adopté un amendement à l'alinéa 83 de l'article 5, sur la proposition de votre collègue M. Damien Pichereau, qui prévoit de permettre, dans les plans locaux d'urbanisme (PLU), d'imposer la réservation d'espace logistique dans les bâtiments. Cette solution me semble préférable.

Je formule donc une demande de retrait ou, à défaut, un avis défavorable à cet amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales. Je retire mon amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** ensuite l'amendement de coordination CD3214 de la rapporteure.*

Puis elle examine l'amendement CD2980 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement permet à l'autorité chargée du pouvoir de police de créer des voies réservées sur les routes nationales et les routes départementales hors agglomération pour les transports en commun, les taxis, les véhicules transportant un nombre minimal d'occupants, notamment dans le cadre du covoiturage, et les véhicules à très faibles émissions.

Cet amendement modifie le V de l'article 15 et permet une meilleure articulation avec l'article 15 *bis* A, en partie redondant. Il élargit le champ d'application des voies réservées à l'ensemble du réseau routier national et du réseau routier départemental situé à l'extérieur des agglomérations, et non aux seules autoroutes et routes express.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, les amendements identiques CD788 de Mme Emmanuelle Ménard, CD835 de M. Pierre Vatin et CD1315 de M. Bertrand Pancher, les amendements CD730 et CD2967 de M. M'Jid El Guerrab, les amendements CD2104 de M. Anthony Cellier, CD787 de Mme Emmanuelle Ménard, les amendements identiques CD1538 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2338 de M. Jean-Marie Sermier, les amendements CD1284 de M. Bertrand Pancher, CD482 de M. Jean-Charles Larsonneur et les amendements CD2968 et CD2969 de M. M'Jid El Guerrab **tombent**.*

*La commission **adopte** l'article 15 **modifié**.*

Après l'article 15

La commission examine l'amendement CD2335 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est déjà satisfait. Demande de retrait.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

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

La commission examine les amendements identiques CD2981 de la rapporteure et CD1032 de Mme Anne-Laurence Petel.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je propose de supprimer cet article, par souci de cohérence avec l'amendement CD2980 qui visait à trouver une meilleure articulation entre le V de l'article 15 et l'article 15 *bis* A, en partie redondants.

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

*La commission **adopte** ces amendements.*

En conséquence, l'article 15 bis *A est **supprimé** et l'amendement CD2285 de M. Jean-Marie Sermier, les amendements identiques CD4 de M. Dino Cinieri, CD27 de M. Jean-Yves Bony, CD102 de M. Vincent Rolland, CD203 de M. Martial Saddier, CD229 de M. Mounir Belhamiti, CD307 de Mme Josiane Corneloup, CD554 de Mme Graziella Melchior, CD790 de Mme Emmanuelle Ménard, CD1326 de M. Bertrand Pancher, CD2286 de M. Jean-Marie Sermier et CD2388 de Mme Frédérique Lardet, les amendements CD1549 de Mme Stéphanie Do, CD390 de M. Stéphane Testé et CD1274 de M. Bertrand Pancher, les amendements identiques CD1279 de M. Bertrand Pancher et CD2819 de M. Jean-Marie Sermier, les amendements identiques CD220 de Mme Sandrine Josso, CD342 de M. Vincent Rolland, CD1046 de M. Bertrand Pancher, CD1641 de Mme Sophie Auconie, l'amendement CD1917 de M. Fabien Lainé et les amendements identiques CD2820 de M. Jean-Marie Sermier et CD2966 de M. Bertrand Pancher **tombent**.*

Après l'article 15 *bis* A

La commission examine l'amendement CD56 de Mme Annie Genevard.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à permettre aux maires de fixer une vitesse adaptée sur les routes. Notre réflexion est inspirée par l'abaissement de la limite de vitesse maximale à 80 kilomètres par heure. Il nous semble que le maire pourrait saisir le représentant de l'État dans le département, en lui adressant une demande motivée de modification de la vitesse maximale autorisé. Cet amendement permettrait d'adapter les vitesses en fonction de la qualité de la route et de son accidentologie.

Cette disposition est attendue par beaucoup, après les remous qu'a engendrés l'abaissement de la limite de vitesse maximale à 80 kilomètres par heure.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à permettre au maire de demander au préfet une application différenciée des limitations de vitesse, selon leur dangerosité, sur les routes ou sur les portions de route relevant de leur propre domaine.

Le passage de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 kilomètres par heure sur les voies à double sens sans séparateur a permis d'épargner plus de 100 vies, selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, rien qu'au second semestre 2018. Cette mesure a donc démontré son efficacité. Le Premier ministre a pris l'engagement de procéder à une évaluation du décret du 15 juin 2018, ainsi que d'adresser à l'ensemble des gestionnaires de voirie les résultats de l'accidentalité et de la mortalité routière en ce qui les concerne.

Plusieurs voix se sont exprimées pour donner aux présidents des conseils départementaux la capacité de revenir, sur certains axes, à 90 kilomètres par heure. Le Gouvernement a toujours fait le choix de faire confiance aux acteurs locaux. L'enjeu est de construire une disposition qui ne remette pas en cause nos objectifs de sécurité routière. C'est l'esprit de la loi dont nous sommes en train de débattre que de donner des outils adaptés aux collectivités locales.

Cet amendement entre en contradiction avec ce principe, car ce ne serait pas ici le maire, mais le préfet, qui prendrait la décision. Or il convient que les élus locaux assument les responsabilités qui sont les leurs et, en particulier, celles d'une éventuelle hausse de la vitesse, en s'appuyant sur la commission départementale de la sécurité routière et sur des analyses robustes. J'émets donc un avis défavorable à cet amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Les maires sont par définition concernés par les routes communales, notamment en agglomération. Or, sur ces dernières, il ne serait pas bon d'aller au-delà des 50 kilomètres par heure. Au demeurant, les maires ont déjà la possibilité d'abaisser la vitesse sur les routes communales. Avis défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la présidente, il est un peu surprenant d'examiner cet amendement à plus d'une heure du matin, et alors que huit autres amendements sur le sujet ne pourront pas être présentés en l'absence de leurs signataires, puisque nous sommes censés terminer nos travaux à une heure. Cela dit, on comprend bien la tactique…

Vous nous dites, madame la ministre, qu'il revient au maire de s'occuper des routes à l'intérieur des communes et que ce ne n'est pas au préfet de prendre la décision. Mais, par cet amendement, nous proposons simplement que le maire puisse solliciter le préfet. Et, jusqu'à preuve du contraire, c'est le préfet qui peut prendre des décisions de ce type, en accord avec le président du conseil départemental, notamment lorsqu'il s'agit des routes départementales.

Permettez-nous aussi de contester, en partie, les chiffres que vous avez donnés : ils ont été établis, en effet, sur une période de l'année qui ne correspond pas exactement aux douze mois précédents.

En tout état de cause, les Français se sont exprimés très largement sur ce problème de la limitation à 80 kilomètres par l'heure. Nous sommes tous soucieux ici de la sécurité. Mais nous considérons, quant à nous, qu'on peut adapter la vitesse en fonction de la voirie ou de l'accidentologie. Ainsi, certaines routes méritent parfois de passer à 70 kilomètres par heure. À titre personnel, j'ai pris cette décision, quand j'étais responsable de collectivité, pour des portions de route qui présentaient un problème d'accidentologie important.

Il faut autoriser une certaine souplesse. Il n'est pas normal de pénaliser tous les Français des zones rurales, qui sont obligés de prendre leur automobile, non seulement pour aller travailler, mais aussi pour vivre. Les contraindre à ne conduire qu'à 80 kilomètres par heure n'est pas très respectueux.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je précise que j'ai bien vérifié qu'il n'était pas encore une heure du matin quand nous avons commencé à aborder la question des 80 kilomètres par heure. Bien évidemment, maintenant que le débat est ouvert, nous allons le poursuivre. En tout état de cause, chacun pourra s'exprimer aussi en séance publique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je voudrais qu'on se comprenne bien sur le sens de l'avis défavorable que j'ai rendu. Comme vous l'avez dit vous-même, monsieur le député, il vous est arrivé, en tant que responsable, de prendre des décisions sur les limitations de vitesse sur routes. Or c'est bien ce qui nous paraît gênant dans l'amendement tel qu'il est rédigé, puisqu'il prévoit que l'élu pourra demander au préfet de prendre la décision. Je note que cet amendement ne procède pas de la même philosophie que celui qui a été adopté au Sénat, sur lequel nous aurons l'occasion de revenir au travers des amendements ultérieurs.

Il faut que les collectivités gestionnaires de voirie prennent leurs responsabilités. Pour cela, nous devons évidemment leur fournir l'ensemble des éléments, notamment des éléments statistiques. La commission départementale de la sécurité routière doit pouvoir aussi continuer de rendre des avis, comme elle le fait déjà. En tout cas, il est important que, sur ces sujets-là, les collectivités gestionnaires de voirie prennent leurs responsabilités. C'est du reste ce qu'elles nous ont demandé.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je remercie les députés qui sont encore présents. J'aime valoriser les députés présents, et parfois depuis longtemps, quels que soient les bancs auxquels ils appartiennent.

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

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

La commission examine l'amendement CD2725 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Comme nous l'avons dit, le Sénat s'est saisi du sujet de la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales et nationales. Il propose notamment de donner au préfet et au président du conseil départemental le pouvoir de déroger à cette mesure des 80 kilomètres par heure.

Nous souhaitons, quant à nous, écouter les territoires et les élus locaux. Par cet amendement, nous proposons donc de supprimer la responsabilité du préfet en la matière. Nous voulons laisser au président du conseil départemental la possibilité de déroger à cette mesure des 80 kilomètres par heure, en s'appuyant sur l'avis du conseil départemental de la sécurité routière, qui est composé d'élus locaux et de conseillers départementaux, mais aussi d'associations d'usagers. Nous faisons ainsi, me semble-t-il, un choix pragmatique, un choix tourné vers le terrain et vers nos élus locaux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement vise à supprimer le pouvoir attribué aux préfets de rehausser la vitesse maximale à 90 kilomètres par heure.

Comme je l'ai déjà dit, le passage de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 kilomètres par heure, sur les voies à double sens sans séparateur, a permis d'épargner sur nos routes plus de cent vies, selon les statistiques l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, pour le second trimestre 2018. Cette mesure a ainsi démontré son efficacité.

Le Premier ministre a donc pris l'engagement d'évaluer le décret du 15 juin 2018 et d'adresser, à l'ensemble des gestionnaires de voirie, les résultats de l'accidentalité et de la mortalité. Plusieurs voix se sont exprimées pour donner aux présidents de conseils départementaux la capacité de revenir, pour certains

axes, à 90 kilomètres par heure. Le Gouvernement a toujours fait le choix de faire confiance aux acteurs locaux. L'enjeu est d'élaborer une disposition qui ne remette pas en cause nos objectifs de sécurité routière.

C'est l'esprit même de la loi dont nous sommes en train de débattre que de donner des outils adaptés aux collectivités locales. Cet amendement s'inscrit dans cet esprit, car ce n'est pas le rôle du préfet de déroger à un principe fixé par l'État. En conséquence, je rends un avis de sagesse du Gouvernement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je soutiens l'avis du groupe, exprimé par M. Jean-Marc Zulesi. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, les amendements CD2970 de M. Guillaume Larrivé, CD3200 de M. Fabrice Brun et CD2971 de Mme Barbara Bessot Ballot **tombent**.*

*Puis la commission **adopte** l'article 15* bis *B **modifié**.*

Après l'article 15 *bis* B

La commission examine l'amendement CD338 de M. Martial Saddier.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement demande la remise d'un rapport qui porte, d'une part, sur l'évaluation de l'application de la baisse de la vitesse maximale à 80 kilomètres par heure et, d'autre part, sur la possibilité d'affecter les recettes qui en découlent à la totalité de l'entretien du réseau routier, dans un souci d'amélioration de la sécurité routière.

Je rappelle que le Premier ministre a pris l'engagement de réaliser une évaluation du décret du 15 juin 2018 et d'adresser, à l'ensemble des gestionnaires de voirie, les résultats d'accidentalité et de mortalité routière sur les voiries qui les concerne. Le surcroît de recettes devant résulter de l'abaissement à 80 kilomètres par heure de la vitesse maximale sur certaines routes, abaissement intervenu à partir du 1er juillet 2018, est estimé à 26 millions d'euros. Il est affecté au Fonds pour la modernisation des établissements de santé publique, conformément à l'article 89 de la loi du 28 décembre 2018, c'est-à-dire la loi de finances pour 2019.

Cet article met en œuvre la mesure quatre du comité interministériel (CISR) du 9 janvier 2018, qui prévoit la modernisation des structures sanitaires et médico-sociales destinées à la prise en charge des accidentés de la route. En conséquence, j'émets un avis défavorable à cet amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Avis défavorable.

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

5. Réunion du vendredi 17 mai à 9 heures 30

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, nous poursuivons l'examen des articles du projet de loi d'orientation des mobilités.

Titre II (suite)

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

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD437 de la rapporteure.*

*Puis elle **adopte** l'article 15 bis **modifié**.*

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

La commission est saisie de l'amendement CD2221 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Par cet amendement, nous proposons que les communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ne puissent appliquer des tarifs de stationnement supérieurs de 20 % au plafond fixé par l'intercommunalité. Il s'agit de privilégier une approche intercommunale de la politique du stationnement et de réduire les inégalités tarifaires entre communes au service des mobilités durables.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Je partage votre objectif : la politique de stationnement doit concourir à une politique de mobilité efficace et durable. C'est du reste, l'une des orientations de ce projet de loi, qui vise à encourager les autorités organisatrices à mieux se saisir de cette question, notamment dans le cadre du volet « stationnement » de leur plan de mobilité. Toutefois, l'article du code général des collectivités territoriales que vous proposez de modifier prévoit déjà que la redevance de stationnement est compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains, s'il existe. Or, dans le cadre de ce plan, les autorités organisatrices peuvent définir les principes régissant la circulation et le stationnement dans leur périmètre. Par ailleurs, votre amendement va un peu loin, en imposant une forme de tutelle à une collectivité. Je vous demande donc de bien vouloir le retirer.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il est déjà prévu que les barèmes de stationnement soient compatibles avec le plan de mobilité. Par ailleurs, en fixant un plafond, on instaurerait une forme de tutelle sur les communes et les EPCI. Il me semble donc difficilement envisageable de l'adopter sans porter atteinte à la libre administration des collectivités.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'article 15 ter **sans modification**.*

Après l'article 15 *ter*

La commission est saisie de l'amendement CD384 de Mme Émilie Bonnivard.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement tend à créer un système de désignation ouvert aux professionnels de la location de véhicules, sur le modèle des dispositions de l'article L. 121-6 du code de la route, afin de faciliter le traitement des forfaits post-stationnement (FPS) par ces opérateurs de la mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement partage votre préoccupation face à la situation des loueurs de véhicules qui sont redevables d'amendes alors qu'ils ne sont pas directement fautifs. De fait, un professionnel loueur de véhicules titulaire du certificat d'immatriculation est actuellement redevable du paiement du FPS. Votre amendement vise à permettre explicitement la substitution du locataire, mais il n'ajoute que le principe de transmission, sans en préciser les finalités ni les conséquences, par exemple sur le paiement. Au demeurant, rien n'empêche actuellement le loueur professionnel de répercuter sur son client, dans le cadre du contrat qui les lie, le paiement du FPS.

En tout état de cause, mes services ont pris l'initiative de mener, avec la direction de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), une réflexion, qui est en cours, sur les conditions dans lesquelles un tel remboursement est opéré et, le cas échéant, sur les évolutions réglementaires qui pourraient être nécessaires pour en préciser les conditions.

En conséquence, je vous propose de retirer l'amendement ; sinon, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. J'accepte de retirer l'amendement, puisqu'une réflexion est en cours sur ce sujet. Cependant, la situation est parfois encore plus complexe qu'on ne le pense car, lorsque le locataire est une entreprise, plusieurs personnes utilisent un même véhicule. Or, au bout du compte, ce doit bien être l'utilisateur fautif qui paie l'amende.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD218 de Mme Annie Genevard et CD245 de M. Michel Vialay.

M. Jean-Marie Sermier. Ces amendements visent également à résoudre le problème du paiement par le loueur des amendes de stationnement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'avis du Gouvernement est le même que sur les amendements précédents : demande de retrait, sinon défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

Mme Valérie Lacroute. Le loueur peut, certes, se retourner vers son client et lui adresser la contravention. Mais, en règle générale, celui-ci ne la règle pas. Est-il envisagé de prévoir des sanctions afin de l'y contraindre ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous analysons l'ensemble de ces questions avec la DGCCRF. Je m'étonne cependant que les loueurs ne puissent pas récupérer ces forfaits post-stationnement alors qu'ils n'éprouvent pas de difficultés à retrouver leur client et à débiter son compte bancaire si celui-ci leur rend un véhicule endommagé ou dont le réservoir d'essence n'est pas plein.

Mme Valérie Lacroute. Précisément, ils ne le peuvent pas dans le cas d'une infraction aux règles de stationnement, pour des raisons de délai.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En tout cas, mes services, la DGCCRF et les loueurs sont en train d'analyser ce problème. En tout état de cause, si des dispositions doivent être prises, elles seront *a priori* d'ordre réglementaire. Mais nous pourrons faire un point plus précis d'ici à la séance publique.

M. Jean-Marie Sermier. Je retire les amendements afin d'y retravailler avec la ministre, éventuellement d'ici à la séance publique.

*Les amendements sont **retirés**.*

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

La commission est saisie des amendements identiques CD1266 de la rapporteure et CD2213 de M. Jean-Marc Zulesi.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement CD1266 est de coordination avec l'article 15, qui prévoit de ne pas ouvrir les voies réservées à l'ensemble du transport public particulier de personnes mais bien aux seuls taxis.

M. Jean-Marc Zulesi. Nous souhaitons en effet que la circulation sur les voies réservées soit la plus fluide possible. L'amendement CD2213 tend donc à les réserver aux seuls taxis.

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

*La commission **adopte** les amendements.*

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques CD1544 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2350 de M. Jean-Marie Sermier, ainsi que les amendements CD1270 de la rapporteure et CD344 de M. Vincent Rolland.

M. Jean-Baptiste Djebbari. J'ai bien entendu les arguments exposés par la ministre hier soir, lorsque nous avons abordé ce sujet. Je retire donc l'amendement CD1544.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2350 a pour objet de supprimer les mots : « ou à certaines catégories de véhicules identifiées en fonction de leurs niveaux d'émissions de polluants atmosphériques ». Il convient en effet de ne pas trop étendre les catégories de véhicules autorisés à emprunter les voies réservées.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement CD1270 est de coordination avec l'article 15, qui a pour objet de permettre au maire de réserver certains emplacements de stationnement aux seuls véhicules à très faibles émissions.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Dans le prolongement de la discussion que nous avons eue hier, j'émets un avis favorable à l'amendement CD1270 et je suggère aux auteurs des autres amendements en discussion de bien vouloir les retirer au profit de celui-ci.

*Les amendements CD 1544, CD2350 et CD344 sont **retirés**.*

*La commission **adopte** l'amendement CD1270.*

Les amendements CD677 et CD676 de Mme Pascale Boyer sont retirés.

*Elle **adopte** ensuite successivement les amendements rédactionnels CD439, CD438, CD1273 et CD1276 de la rapporteure.*

Puis elle examine l'amendement CD2987 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement vise à préciser les modalités de traitement des images collectées dans le cadre du contrôle des voies réservées afin de concilier les impératifs liés à la protection des libertés publiques, soulignés par la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), et les nécessités du contrôle. Il précise ainsi que le traitement des images doit empêcher l'identification des personnes physiques présentes sur la photographie, à l'exception du conducteur.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces précisions sont utiles pour garantir la protection de la vie privée. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2985 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement vise à préciser que le détail des modalités de la campagne d'information locale qui précède la mise en place des dispositifs de contrôle des voies réservées sera fixé par l'arrêté du préfet autorisant la mise en œuvre de ces dispositifs. Il s'agit de répondre à une demande de la CNIL.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 16 **modifié**.*

Après l'article 16

La commission est saisie des amendements identiques CD1318 de M. Bertrand Pancher et CD2303 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Bertrand Pancher. Nous proposons que le Gouvernement remette au Parlement un rapport présentant un bilan du recueil systématique des photographies de plaques d'immatriculation des véhicules circulant sur l'ensemble des voies réservées sur le territoire national. Ce recueil est en effet de nature, selon l'avis du Conseil d'État sur le projet de loi, à porter atteinte au respect de la vie privée. Le rapport demandé permettrait d'apaiser des craintes légitimes.

Mme Valérie Lacroute. Nous proposons également que le Gouvernement remette au Parlement un rapport présentant un bilan du recueil systématique des photographies de plaques d'immatriculation des véhicules, de façon que nous puissions prendre, le cas échéant, les mesures nécessaires et apaiser ainsi les craintes suscitées par le recueil de ces informations.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le dispositif que nous vous proposons me semble respecter un équilibre entre, d'une part, les principes constitutionnels de respect de la vie privée et de liberté de circulation et, d'autre part, l'objectif d'intérêt général poursuivi et la nécessité de garantir le respect des restrictions de circulation qui en découle. De surcroît, ce dispositif vient d'être complété par l'adoption des amendements de la rapporteure. Je demande donc aux auteurs de ces amendements de bien vouloir les retirer ; sinon, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'article 16 comporte d'ores et déjà plusieurs garanties du respect de la vie privée et des données personnelles des individus contrôlés, qu'il s'agisse du « floutage » des visages des individus présents à bord des véhicules contrôlés, de la destruction immédiate des données collectées lorsque le véhicule contrôlé respecte les règles de circulation ou de la campagne d'information locale qui doit précéder la mise en place du dispositif. En tout cas, l'avis de la CNIL est favorable.

Mme Valérie Lacroute. J'entends bien que l'article 16 comporte toutes les dispositions nécessaires, mais un rapport permettrait aux parlementaires de contrôler l'action du Gouvernement – lequel, du reste, ne se prive pas de réclamer des bilans aux collectivités locales.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je rappelle, en tant que présidente de la commission, que nous avons la prérogative de réaliser deux rapports sur chacune des lois que nous votons : le premier intervient quelques mois après la promulgation de la loi et concerne la publication des décrets ; le second intervient trois ans après cette promulgation et porte sur l'évaluation même de la loi. Je tenais à rappeler cette procédure, car notre mission de contrôle du Gouvernement est mal connue.

M. Bertrand Pancher. Certes, un rapport ne changera pas notre vision des choses. Mais je suis tout de même troublé par l'avis du Conseil d'État, qui reconnaît que « le recueil systématique des photographies de plaques d'immatriculation des véhicules circulant sur l'ensemble des voies réservées sur le territoire national et, par conséquent, de leurs conducteurs et passagers, susceptibles d'être ainsi identifiés, est de nature à permettre la saisie sur une grande échelle de données personnelles relatives au déplacement des individus concernés » et, partant, de porter « atteinte au respect du droit à la vie privée ». Comment expliquez-vous une telle divergence d'appréciation entre la CNIL et le Conseil d'État ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne vais pas commenter l'avis du Conseil d'État. Je relève simplement que la CNIL, qui est précisément chargée de veiller à la protection de la vie privée et des données personnelles, a émis un avis favorable. Sur le principe, je suis prête à venir vous présenter un bilan de l'application de ces dispositions dans un an ; je ne crois pas qu'il soit besoin de le prévoir dans la loi.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. J'ajoute que le texte originel du projet de loi a évolué. Nous avons été plus attentifs que le Sénat à la préoccupation que vous exprimez puisque nous avons complété le dispositif proposé quant au « floutage » irréversible du visage des individus présents à bord du véhicule et à la campagne d'information, comme la CNIL le recommandait.

L'amendement CD1318 est ***retiré****.*

La commission ***rejette*** *l'amendement CD2303.*

Article 17 (articles L. 3132-1 et L. 3231-1 [nouveau] du code des transports) : *Partage des frais dans le cadre du covoiturage, définition du cotransportage de colis et régulation des plateformes numériques de fret*

La commission est saisie de l'amendement CD2808 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il s'agit de prévoir des exceptions au principe de gratuité du covoiturage pour le covoiturage de très courte distance, car le partage des frais serait alors inférieur à 1 euro par trajet. L'amendement renvoie donc au pouvoir réglementaire la fixation, d'une part, de la longueur maximale des trajets pour lesquels il est possible de déroger au principe de gratuité et, d'autre part, du montant de la contribution financière correspondant à ces trajets, qui ne peut excéder 1 euro afin d'éviter tout risque de contournement. En effet, si le covoiturage de longue distance a fait ses preuves, nous devons encore encourager le développement du covoiturage sur de courtes distances, qui a également des vertus écologiques.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage votre préoccupation : les autorités organisatrices doivent pouvoir encourager le covoiturage, notamment en prévoyant des incitations pour les conducteurs. Le projet de loi autorise ainsi de telles incitations mais dans la limite, c'est vrai, du partage des frais, de sorte qu'elles sont susceptibles de ne pas être très efficaces pour les courtes distances. De fait, un certain nombre d'autorités organisatrices souhaitent aller au-delà.

Toutefois, le sujet est délicat, car nous changerions la nature du soutien apporté au conducteur qui pratique le covoiturage. Aussi vous proposé-je que nous poursuivions la réflexion sur cette question dans la perspective de la séance publique, et vous demandé-je de bien vouloir retirer l'amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. J'ai bien conscience que nous changerions le modèle du covoiturage et j'accepte bien volontiers de retravailler sur cet amendement d'ici à la séance publique.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD442 et CD443 de la rapporteure.*

Puis elle examine les amendements identiques CD1196 de la rapporteure et CD1173 de la commission des affaires économiques.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement CD1196 tend à aligner la rédaction de l'article 17 sur celle de l'article relatif au covoiturage, afin de permettre le transport de petits colis par deux roues.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. L'amendement CD1173 vise, de la même façon, à garantir le parallélisme juridique entre l'activité de covoiturage et celle de cotransportage, pour lequel peuvent également être utilisés des « véhicules terrestres à moteur ». Pour rappel, l'étude d'impact du projet de loi précise, à propos de l'article 17, qu'il est nécessaire d'encadrer le cotransportage au même titre que le covoiturage.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends l'objectif, qui est d'aligner les règles applicables au cotransportage sur celles applicables au covoiturage. Pour autant, cette extension pourrait être perçue, en ce qu'elle accroît la capacité d'emport de colis de l'activité de cotransportage, sous l'angle d'une concurrence potentielle avec le secteur marchand. C'est une question de contrôle. Je m'en remets donc à la sagesse de votre commission.

*La commission **adopte** les amendements.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD444 de la rapporteure.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1462 de M. Julien Dive.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de permettre aux personnes qui assurent un covoiturage de réaliser dans le même temps le cotransportage de colis.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends l'esprit de cet amendement, mais celui-ci est satisfait. En effet, rien n'empêche aujourd'hui de combiner les activités de covoiturage et de cotransportage, dans la limite du partage des frais.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Ce cumul est en effet déjà autorisé ; il n'est donc pas besoin de modifier la loi.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD1200 et CD1202 de la rapporteure.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2793 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le transport routier public collectif de voyageurs connaît un développement important dans le cadre des services touristiques organisés via des plateformes d'intermédiation numérique. Or, cette offre d'intermédiation numérique est actuellement dépourvue d'encadrement juridique. L'essor de ces plateformes nécessite pourtant de fixer un cadre adapté. Il s'agit en effet de lutter contre le développement de prestations de transport de personnes organisées par des non-professionnels, qui non seulement fait peser un risque sur la sécurité des voyageurs, mais constitue une concurrence déloyale pour les entreprises respectant la réglementation.

S'agissant des marchandises, cet amendement vise à clarifier le champ des plateformes concernées par l'habilitation du Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance, en faisant référence à la nature de l'activité exercée, indépendamment du statut des entreprises de transport impliquées.

*Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD2680 de M. Jacques Marilossian.

Mme Pascale Boyer. Un amendement analogue à celui-ci, défendu par M. Frédéric Marchand en séance publique au Sénat, a été rejeté par nos collègues sénateurs, malgré l'avis favorable du Gouvernement. Il s'agit d'inclure les transporteurs publics routiers de personnes dans le champ de l'ordonnance visée à l'article 17 lorsqu'ils exécutent du transport de marchandises de manière accessoire. Lors de son examen au Sénat, la ministre a estimé que si la rédaction actuelle de l'article satisfait ce cas, l'amendement clarifie la notion de transport public routier de marchandises.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est préférable que le champ de l'habilitation soit étendu par un amendement du Gouvernement. Tel était l'objet de l'amendement CD2793. Je vous suggère donc de retirer l'amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement CD2793 permet en effet d'étendre le champ de l'habilitation et satisfait votre amendement. Demande de retrait, donc.

Mme Pascale Boyer. N'étant que cosignataire de l'amendement, je le maintiens.

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

*Puis elle **adopte** l'article 17 **modifié**.*

Après l'article 17

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2605 et CD2604 de M. Philippe Latombe.

M. Bruno Duvergé. À défaut de créer un statut spécial pour les plateformes numériques qui concourent à une opération de transport sans l'exécuter, l'amendement CD2605 tend à clarifier la situation juridique desdites plateformes, en les intégrant dans la liste des personnes définies à l'article L. 1411-1 du code des transports comme étant des « auxiliaires de transport ».

Mme Aude Luquet. Au plan mondial, 30 % des camions et des bus qui circulent sont vides et consomment inutilement du carburant, au détriment de la qualité de l'air et de la fluidité de la circulation. Les plateformes numériques d'optimisation de transport, qui utilisent l'échange de fret intelligent, peuvent donc être une solution pour améliorer l'efficacité et la rentabilité des entreprises de transport tout en réduisant leur impact environnemental. Elles permettent en effet à ces entreprises de minimiser les trajets des camions vides de leur flotte, en négociant leurs trajets disponibles avec d'autres entreprises.

L'amendement CD2604 vise donc à créer une nouvelle catégorie d'intervenants à contrat de transport, en donnant aux plateformes un statut juridique distinct de celui de commissionnaire, puisqu'elles n'organisent ni n'exécutent un transport de marchandises.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En proposant d'encadrer les plateformes d'intermédiation numérique, vous partagez l'objectif du Gouvernement. Toutefois, la qualification d'auxiliaire de transport, proposée par l'amendement CD2605, ne permettrait pas un encadrement suffisant et adapté. Sur ce sujet technique, le Gouvernement souhaite prendre le temps d'organiser une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, dont les intérêts sont évidemment divergents. C'est pourquoi il vous propose de l'habiliter à légiférer par voie d'ordonnance dans ce domaine. Bien entendu, vous pourrez être associés à l'élaboration de cette ordonnance. Je vous suggère donc de retirer ces amendements.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Bruno Duvergé. Comme nous ne sommes pas les premiers signataires de ces amendements, nous les maintenons.

*La commission **rejette** successivement ces amendements.*

Puis elle examine l'amendement CD962 de Mme Frédérique Tuffnell.

Mme Frédérique Tuffnell. Cet amendement vise à assouplir les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises, qui sont trop complexes pour ceux qui utilisent de simples scooters de 50 cm^3. En effet, actuellement, il leur faut passer un examen écrit qui coûte cher, puisqu'il nécessite une formation de plus de 100 heures et une réserve financière de 1 800 euros, soit des conditions identiques à celles qui sont imposées aux conducteurs de camions de 3,5 tonnes. En raison de ces obstacles, les livreurs sont de plus en plus nombreux à s'inscrire sur des plateformes de livraison en déclarant un vélo alors qu'ils utilisent, en réalité, frauduleusement, un scooter. Ce faisant, ils ne sont pas assurés et le moindre accident est un drame.

En nous penchant sur les causes de cette fraude, nous nous sommes aperçus que la règle, conçue il y a plus de dix ans, est inadaptée au développement de la logistique urbaine. L'assouplissement que nous proposons par cet amendement, qui vise à créer une « petite capacité de transport », ne concerne que les cyclomoteurs, scooters et mobylettes de 50 cm^3 roulant à 45 kilomètres par heure et ne s'appliquerait que lorsque l'activité est exercée à titre individuel. Il reviendrait au Gouvernement de déterminer par décret la manière dont peuvent être assouplies les règles applicables en matière de formation, en supprimant les heures consacrées à la création et à la gestion d'une société ainsi qu'en diminuant le montant de la réserve financière. En revanche, la formation à la sécurité routière devra être maintenue.

Par cet amendement, nous vous proposons de mettre fin à une situation singulière, de protéger les livreurs et d'adapter nos règles à la révolution de la logistique urbaine. Nous offrons aussi la possibilité d'exercer une activité professionnelle à une population souvent jeune et modeste qui n'a pas facilement accès au travail, tout en maintenant la professionnalisation des transporteurs.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En effet, le code des transports prévoit, pour les entreprises de transport routier utilisant des cyclomoteurs, une obligation d'inscription au registre des transporteurs et le respect des conditions d'accès à la profession. Ces dispositions ont pour objectif la professionnalisation du secteur de la course et la sécurité routière. Je précise qu'elles sont plus légères que les règles applicables au transport lourd. Cet encadrement vise également à garantir une concurrence équilibrée avec les entreprises de transport qui utilisent de camionnettes de moins de 3,5 tonnes. Ces règles encadrent l'activité d'un secteur dans lequel les marges financières sont faibles ; les faillites y sont en proportion plus importantes que dans d'autres secteurs économiques.

L'amendement favoriserait donc une concurrence déséquilibrée entre acteurs du fret express et créerait des régimes discriminatoires entre entreprises de livraison utilisant les mêmes moyens de transport, selon qu'il s'agirait d'entreprises individuelles ou d'entreprises employant des salariés.

J'ajoute que, dans sa rédaction actuelle, le code des transports renvoie au règlement la définition des conditions auxquelles peut être subordonné l'exercice des professions de transporteur public routier de marchandises. La disposition ne me paraît donc pas relever du niveau législatif mais du niveau réglementaire.

En résumé, il ne me paraît pas souhaitable d'encourager des livreurs à prétendre utiliser un vélo alors qu'ils utilisent un autre moyen de locomotion. Mais si nous déplacions le curseur de façon trop importante, nous risquerions de mettre en péril l'activité des transporteurs utilisant des véhicules utilitaires légers. Des ajustements sont donc nécessaires, et nous allons y travailler, mais ils relèvent du niveau réglementaire. Je vous propose donc de retirer l'amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je comprends la nécessité de diminuer le montant de la réserve financière exigée pour l'accès à la profession. En revanche, la capacité professionnelle obéit à des raisons de sécurité et doit donc être maintenue, quel que soit le type de véhicule utilisé. J'ajoute que le scooter étant tout aussi polluant qu'une voiture, il ne me paraît pas judicieux d'un point de vue écologique d'inciter au développement de ce mode de livraison.

Mme Frédérique Tuffnell. Comprenons-nous bien : il ne s'agit pas de développer la livraison à scooter. Il s'agit de préserver la sécurité de ces jeunes professionnels qui déclarent travailler à vélo alors qu'ils roulent en scooter. Ils contournent ainsi la loi parce qu'ils n'ont pas accès à la formation obligatoire et ne peuvent pas réunir 1 800 euros. Il me semble qu'il faut se pencher sur ce

problème, car cette activité se développe de plus en plus. Les textes datent de 2005 et doivent donc évoluer. Je souhaiterais que nous puissions y réfléchir ensemble.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis bien consciente que ce type de livraisons se développe. C'est pourquoi nous souhaitons encadrer l'activité des plateformes qui ont recours à ce service. Sans doute pouvons-nous modifier les conditions liées à la capacité financière plutôt que celles qui concernent la capacité professionnelle. Je suis donc d'accord pour réfléchir à cette question, même si je pense qu'elle est de niveau réglementaire – nous le vérifierons d'ici à la séance publique.

Mme Frédérique Tuffnell. Je retire l'amendement, à condition que nous puissions retravailler ensemble sur ce sujet.

L'amendement est ***retiré.***

La commission est saisie de l'amendement CD828 de M. Éric Bothorel.

Mme Pascale Boyer. Avant de conclure un contrat de transport, le consommateur doit pouvoir prendre connaissance des conditions propres à chaque offre de transport afin de comparer de manière effective l'ensemble des offres proposées par les opérateurs de transports et les plateformes de réservation. Toutefois, aujourd'hui, rien n'oblige les transporteurs à transmettre les informations précontractuelles à leurs distributeurs. Ce manque de transparence pénalise directement les consommateurs faisant le choix de passer par une plateforme de réservation.

Cet amendement tend donc à garantir au consommateur l'accès à une information complète et de qualité, quel que soit le canal qu'il utilise. Il s'agit également d'assurer un égal accès à l'information de l'ensemble des acteurs de la distribution, directe ou indirecte, de titres de transport.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il existe déjà un cadre légal en matière d'information précontractuelle. L'article L. 111-1 du code de la consommation dispose en effet que le distributeur doit communiquer certaines informations au consommateur avant la conclusion du contrat de vente. Néanmoins, j'ai bien conscience des difficultés rencontrées pour la fourniture de ces informations dans la relation entre les opérateurs de transport et les distributeurs détenteurs d'un mandat de vente ou d'un contrat.

Au plan légal, le dispositif me semble assez complet. D'une part, le distributeur dispose d'un mandat ou d'un contrat par lequel l'opérateur lui confie la vente de ses titres. D'autre part, la loi impose au distributeur de fournir les informations précontractuelles au consommateur. Dès lors, il me semble que l'opérateur doit fournir les informations précontractuelles au distributeur et qu'il n'y a pas lieu de légiférer. C'est pourquoi je vous propose que les services de l'État invitent les professionnels à examiner ensemble les moyens de remédier aux difficultés rencontrées. Par ailleurs, il n'y a pas lieu de rappeler que les opérateurs

de transport doivent fournir des informations précontractuelles aux usagers, puisque cette obligation figure déjà à l'article L. 111-1 du code de la consommation.

Je vous demande donc de bien vouloir retirer l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Votre amendement ne paraît pas nécessaire dans la mesure où les dispositions du code de la consommation s'appliquent.

Mme Pascale Boyer. N'étant que cosignataire de l'amendement, je le maintiens.

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

Puis elle examine l'amendement CD2606 de M. Philippe Latombe.

M. Bruno Duvergé. Le présent amendement tend à expérimenter la *blockchain* sur un *process* précis de l'activité des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), à savoir les obligations professionnelles des conducteurs : attestation de formation, visite médicale… On pourrait ainsi vérifier que la technologie est adaptée au *process*, qu'elle offre à l'administration un gain en matière de traitement des dossiers et aux entreprises une plus grande fluidité et une rapidité de traitement. Enfin, cet amendement permettrait de sensibiliser tous les acteurs à l'utilisation de la *blockchain* et de favoriser la nécessaire acculturation des décideurs publics et des agents sur le terrain.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis sensible au développement des technologies numériques nouvelles et sécurisées, qui peuvent optimiser et faciliter l'action administrative. Nous menons actuellement des travaux de modernisation des règles de formation obligatoire des conducteurs et des processus de délivrance des cartes qui attestent la qualification des conducteurs. De fait, il n'est pas nécessaire de recourir à la loi pour mettre en place l'expérimentation que vous demandez ; une habilitation réglementaire suffira. Je propose donc que l'on poursuive la réflexion dans le cadre de la concertation que j'ai mentionnée et qui prend en compte les enjeux de l'apport du numérique. Aussi, je vous demande de bien vouloir retirer l'amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je partage l'avis de la ministre. Demande de retrait.

M. Bruno Duvergé. N'étant que cosignataire de l'amendement, je le maintiens.

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

Article 18 (article L. 1231-17 [nouveau] du code des transports) : *Encadrement des services de mobilité en* free-floating

La commission est saisie de l'amendement CD1125 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Madame la présidente, je veux tout d'abord vous féliciter d'avoir adopté, depuis le début de notre réunion, un rythme de 80 amendements à l'heure… C'est un bel hommage à la sécurité routière. *(Sourires.)*

L'amendement CD1125 tend à réécrire entièrement l'article 18, relatif à la location de vélos en libre-service – c'est volontairement que je ne mentionne pas les trottinettes électriques, car elles occupent une trop grande place dans la discussion actuelle, notamment en raison des dysfonctionnements de ces services à Paris.

En ce qui concerne les vélos, il existe une véritable différence entre ce qui s'est passé à Paris, où les opérateurs ont développé une logique de prédation – leur objectif était de déployer le plus grand nombre de vélos possible pour subsister, sans se soucier de la qualité du service ni du devenir de ces vélos – et ce qui se passe au-delà du périphérique, où le développement de la location de vélos et d'autres moyens de déplacement actif en libre-service se passe bien. C'est le cas à Angers, par exemple, où les opérateurs sont au nombre de deux. L'un d'entre eux est une start-up locale adepte de l'économie circulaire, qui traite avec beaucoup de soin les vélos, dont le nombre est adapté à la taille de la ville – ils sont, du reste, très peu dégradés.

L'amendement vise à substituer au mécanisme d'autorisation préalable actuel un mécanisme de déclaration préalable, en l'encadrant par des règles qui seraient imposées aux opérateurs par l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et les municipalités : nombre maximum des vélos ou engins de la flotte initiale, informations à transmettre à l'autorité organisatrice et aux collectivités, entretien du parc, positionnement des vélos... Des sanctions sont également prévues en cas de non-respect de ces règles.

J'estime en effet que le mécanisme actuel d'autorisation préalable comporte un certain nombre de risques. Non seulement les règles peuvent ne pas être respectées, faute de contrôles, mais l'innovation pourrait être bridée alors que nous avons grand besoin de ces mobilités partagées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous partageons l'objectif : permettre le développement de ces formes de mobilité innovantes et plus propres, tout en l'encadrant et en valorisant l'action des opérateurs qui exercent leur responsabilité sociale et environnementale. C'est le sens de l'article 18, qui prévoit que les collectivités peuvent soumettre à autorisation préalable ces services sans station d'attache, et encadrer leur développement.

Votre amendement vise à confier cette régulation à l'AOM. C'était initialement ma préférence, dans la mesure où il s'agit d'un élément de la politique de mobilité. Mais nous nous heurtons à la règle constitutionnelle selon laquelle la collectivité gestionnaire de voirie est responsable de son domaine public.

Nous essaierons, aujourd'hui en commission ou lors de l'examen en séance publique, d'harmoniser au mieux et de faire converger, dans ce domaine, les compétences de l'AOM et de la collectivité gestionnaire de voirie. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je trouvais, moi aussi, logique qu'il revienne à l'AOM de réguler ces mobilités, mais ce serait ignorer que le maire est responsable du domaine public. Je présenterai un amendement, CD3195, permettant à l'AOM d'assurer une meilleure coordination au niveau intercommunal. Je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement au profit du mien.

M. Pacôme Rupin. Cet article est très important car il organise la régulation des services de mobilité privés qui se développent sur le domaine public. Il ne concerne pas seulement Paris, où ce développement est anarchique : on ne peut prévoir en effet quelle sera l'évolution de ces services dans les autres villes.

Je ne pense pas que donner le pouvoir de régulation aux élus locaux, avec un régime d'autorisation préalable, sera de nature à freiner le développement de ces services. À Angers, le dialogue entre la ville et les entreprises est fécond, et si les choses se passent bien, c'est qu'il existe une forme d'autorisation non officielle qui permet d'organiser correctement ces services.

Dans la mesure où ces services se développent sur le domaine public, il semble évident qu'il appartient au maire de donner l'autorisation, de mettre en place un cahier des charges et d'interdire le stationnement abusif des engins sur les trottoirs. Celui-ci entrave le déplacement des piétons – personnes âgées, handicapées, poussettes…

M. Jean-Baptiste Djebbari. La situation actuelle provient de ce que les opérateurs cherchent à inonder le marché pour finir à la première ou à la deuxième place, illustrant l'adage *the winner takes all*. Cet article, qui prévoit la régulation par l'autorité compétente, doit être relié à l'article 11, qui prévoit une autorégulation par la plateforme numérique multimodale.

M. Bertrand Pancher. Cet article était attendu par les collectivités territoriales, qui souhaitaient un système de régulation. Il serait évident que les AOM soient chargées de cette régulation ; confier ce rôle aux communes pourrait multiplier les conflits. Mais la commune est responsable de son domaine public et le maire exerce des pouvoirs de police. Il faudrait faire évoluer ce dernier point car il est difficile, pour les AOM, de mettre en place les préconisations concernant le quotidien.

M. Matthieu Orphelin. Madame la ministre, je pense aussi que nous pouvons trouver une rédaction satisfaisante qui permette de faire converger les compétences des AOM et des communes.

Monsieur Pacôme Rupin, l'exemple d'Angers illustre l'importance du dialogue avec les opérateurs. Mon amendement prévoit que des préconisations peuvent être établies, sans pour autant imposer une autorisation préalable.

Monsieur Jean-Baptiste Djebbari, mon amendement vise à mettre un terme aux pratiques des opérateurs qui consistent à inonder le marché, puisqu'il fixe un nombre maximum de vélos pour la première vague.

Il ne s'agit pas d'empêcher la régulation, mais le fait d'imposer trop de règles entrave le développement de ces services. Que des maires décident aujourd'hui qu'il n'y aura pas de vélos en libre-service dans leur ville pose question.

Si vous pensez que l'on peut retravailler d'ici la séance sur l'alternative déclaration /autorisation préalable, je retirerai cet amendement.

Mme Valérie Lacroute. Cet article traite de deux sujets importants : le mode de régulation – autorisation préalable ou déclaration – et la gouvernance – AOM ou collectivité compétente en matière de police de la circulation et du stationnement.

Il est vrai que certaines collectivités, pour privilégier ou protéger le service qu'elles ont mis en place, rejettent les autres offres et penchent pour une autorisation préalable. Pourtant, ne doit-on pas offrir un peu de liberté aux opérateurs désireux de s'installer sur un territoire ?

Bien qu'ayant été maire, je pense que la régulation doit relever des AOM, en concertation avec les communes. Cela garantit la cohérence des politiques et évite que des décisions contraires soient prises dans des villes voisines. L'objectif n'est-il pas de développer la mobilité pour nos concitoyens ? Il convient de trouver le juste équilibre entre AOM et collectivités compétentes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Mon souhait initial était plutôt de confier cette responsabilité à l'AOM. Mais, dans la mesure où ces véhicules occupent, parfois même envahissent, l'espace public et où le droit français et européen prévoit que c'est à la collectivité gestionnaire d'intervenir, nous devons trouver un équilibre. La rapporteure présentera tout à l'heure un amendement qui vise à mieux articuler les responsabilités respectives.

La loi prévoit aussi qu'en cas d'occupation du domaine public, une autorisation est nécessaire, ce qui suppose une mise en concurrence. Nous cherchons à éviter cette mise en concurrence et à mettre en place un mécanisme d'autorisation qui soit compatible avec la place que les collectivités souhaitent

réserver aux services en *free-floating*. Nous pouvons travailler à une rédaction en ce sens d'ici la séance

Il est important de développer ces services dans un cadre adapté. Dans des villes comme Paris, Bordeaux, Lyon ou Angers, ils s'ajoutent à d'autres occupations concurrentes sur le domaine public, comme les kiosques ou les terrasses. Les utilisateurs naturels du domaine public que sont les piétons doivent disposer d'un peu de place ! Nous devons continuer à travailler sur cet équilibre, tout en prenant en compte les diverses contraintes.

M. Matthieu Orphelin. Peut-on envisager de retravailler sur l'alternative entre déclaration et autorisation ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous pourrions travailler sur les modalités de délivrance des autorisations, pour une plus grande fluidité. Mais, s'agissant d'une occupation du domaine public, nous n'avons pas le choix : il faut forcément une autorisation.

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

Puis elle examine l'amendement CD2685 de M. Thomas Rudigoz.

Mme Danielle Brulebois. Il s'agit de revenir à la rédaction initiale de l'article.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette version ne correspond plus aux objectifs que je viens d'exposer. Je vous demande de retirer cet amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD628 et CD627 de Mme Véronique Riotton, CD2287 de M. Jean-Marie Sermier et CD1384 de M. Bertrand Pancher.

Mme Véronique Riotton. Les amendements CD628 et CD627 visent à rétablir le dispositif de régulation initialement prévu, en supprimant le régime d'autorisation préalable des communes. Il semble plus intéressant que les AOM puissent définir un cahier des charges et de prévoir une révision, tous les deux ans, de ces prescriptions, afin de tenir compte de l'évolution des usages et des technologies.

M. Jean-Marie Sermier. Commençons par indiquer à M. Matthieu Orphelin qu'il a sérieusement fait chuter notre vitesse d'examen des amendements ! *(Sourires.)*

Il est préférable que les AOM mettent en place ce système de licences, sous condition d'accord des communes concernées.

M. Bertrand Pancher. Compte tenu des éclairages apportés par la ministre, nous verrons s'il convient de maintenir notre amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Soucieux de la cohérence des politiques d'une commune à l'autre, nous voyons tous l'intérêt de confier cette compétence aux AOM. Il nous faut pourtant composer avec un certain nombre de contraintes incontournables. Nous pouvons continuer d'y travailler : l'amendement de la rapporteure permettra une meilleure articulation entre collectivités compétentes et AOM. Je vous demande de bien vouloir retirer vos amendements.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je pense que les avis resteront très partagés, jusqu'à l'examen en séance publique. Ce texte a évolué, la position de la ministre aussi et les avis divergent au sein même des Républicains, puisque les sénateurs ont fait part d'une autre vision, madame Valérie Lacroute. Je vous demande le retrait de ces amendements, au profit de l'amendement CD3195, que je présenterai ultérieurement.

M. Gérard Menuel. Dans les départements mixtes, ruraux et semi-urbains, nous avons constitué des EPCI très larges ; cela augmente d'autant le besoin de lisibilité des offres de mobilité.

M. Pacôme Rupin. Ce sont les élus locaux, et non les AOM, que les citoyens vont voir lorsqu'il y a des problèmes sur les trottoirs. Je penchais moi aussi en faveur d'une compétence donnée aux AOM en la matière, mais, dans la mesure où l'impact sur le domaine public est très important et où les citoyens sont nombreux à rencontrer des difficultés, il est important que ce rôle soit confié aux maires ou aux présidents des EPCI compétents.

Les amendements CD628, CD627 et CD2287 sont ***retirés.***

La commission ***rejette*** *l'amendement CD1384.*

Elle ***adopte*** *l'amendement rédactionnel CD2986 de la rapporteure.*

Puis elle est saisie de l'amendement CD2812 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement vise à permettre de fixer des règles de régulation qui portent sur l'entretien des engins de déplacement, et notamment sur leur mode de recharge lorsqu'ils sont électriques. La recharge des trottinettes par un groupe électrogène, comme on a pu le voir sur une vidéo circulant sur internet, n'est pas acceptable.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'expérience montre qu'il est en effet utile d'encadrer également les modalités d'entretien.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle examine l'amendement CD675 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Les sociétés privées doivent garantir l'accès aux nouveaux services de la mobilité, afin qu'ils puissent être utilisés aussi facilement que les services de transport en régie ou délégation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il sera difficile de rendre ces services accessibles aux personnes sans smartphone. En revanche, il est bien dans l'intérêt des opérateurs de faire en sorte que ces services soient les plus accessibles possible. Je vous propose de retirer votre amendement, afin de retravailler votre proposition.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** successivement l'amendement rédactionnel CD1204 et l'amendement de précision CD445 de la rapporteure.*

Puis elle est saisie de l'examen CD667 de M. Éric Alauzet.

Mme Laurianne Rossi. Le développement des trottinettes électriques a entraîné en 2017 une hausse du nombre de blessés de 23 % et accru les risques de collision.

L'amendement CD667 prévoit que le respect des règles de circulation et de stationnement, objet des mesures mises en place par l'opérateur, doit concerner explicitement toutes les règles garantissant la sécurité des piétons.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet enjeu de sécurité est fondamental, mais il relève davantage du code de la route que des prescriptions imposées aux opérateurs. Toutefois, tout ce qui peut renforcer la sécurité des piétons va dans le bon sens ; je m'en remets donc à la sagesse de la commission.

*Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD1878 de Mme Céline Calvez.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement introduit parmi les prescriptions l'obligation pour l'opérateur de s'assurer, en amont de la première utilisation, que les usagers connaissent suffisamment les règles de sécurité routière. Cela pourrait prendre la forme de questions auxquels l'utilisateur devrait répondre correctement ou de visuels présentant les principales règles de sécurité routière. Une sensibilisation au port du casque pourrait également être assurée.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette préoccupation est satisfaite par l'alinéa 5 qui dispose que les prescriptions peuvent porter sur les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés, et par les utilisateurs des engins et véhicules, des règles de circulation et de stationnement. Je vous propose de retirer cet amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission est saisie de l'amendement CD1879 de Mme Céline Calvez.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement prévoit que les prescriptions peuvent concerner la mise en place, par les opérateurs, de solutions pour garantir le bon stationnement des véhicules ou engins, de manière à libérer les trottoirs et à minimiser la gêne occasionnée dans nombre de villes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement est satisfait par l'alinéa 5, qui porte également sur le respect des règles de stationnement, notamment les règles assurant l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou en perte d'autonomie. Je vous propose de retirer cet amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

Mme Laurianne Rossi. L'alinéa qu'il s'agit d'insérer va plus loin puisqu'il y est aussi question de tranquillité publique. Sans consigne de Mme Céline Calvez, je maintiens l'amendement.

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

Elle est saisie de l'amendement CD2517 de M. Sylvain Maillard.

Mme Laurianne Rossi. Les « bip » de reconnaissance émis par les trottinettes électriques lorsqu'elles sont à l'arrêt constituent une nuisance sonore. Ils doivent être interdits, conformément à la charte de tranquillité publique des grandes villes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage cette préoccupation. Toutefois, je vous suggère de retirer cet amendement au profit de l'amendement CD2686 de M. Thomas Rudigoz, dont vous êtes cosignataire, et dont la rédaction est plus appropriée.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD668 de M. Éric Alauzet et CD2393 de Mme Frédérique Lardet.

Mme Laurianne Rossi. M. Éric Alauzet propose fort pertinemment que la redevance puisse être modulée selon la consommation énergétique des engins, dans le but de favoriser le développement des solutions les moins énergivores.

Mme Pascale Boyer. La grille tarifaire de la redevance pourra être fondée sur un élément fixe, lié à la taille de la flotte et sur un élément variable, lié à la valeur de l'occupation du domaine public, conformément au mécanisme mis en place à Paris.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement CD668 est satisfait puisque le texte prévoit que les collectivités peuvent imposer des plafonds d'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ; elles pourront, en fonction des informations, moduler la redevance. Je suggère le retrait de cet amendement.

Madame Pascale Boyer, il est préférable de ne pas interférer avec les principes généraux de la fixation des redevances : le code général de la propriété des personnes publiques prévoit que les montants sont fixés en tenant compte des avantages de toute nature tirés de l'occupation du domaine et qu'ils peuvent être modulés par l'autorité compétente en fonction de ces mêmes critères. Il appartient aux collectivités de définir la valeur qu'elles souhaitent donner à ces nouveaux usages ; la rédaction de l'amendement CD2393 limite de façon trop importante leur marge de manœuvre. Je vous propose de retirer cet amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Bertrand Pancher. J'avoue que cette énumération des prescriptions me laisse dubitatif. Les collectivités peuvent elles-mêmes mettre en place les stratégies souhaitées par les territoires. Les règles portant sur l'utilisation des véhicules et les normes nationales sont suffisamment nombreuses pour qu'il ne faille en rajouter dans le régime d'autorisation préalable !

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Puis elle examine l'amendement CD1805 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Il s'agit de compléter ainsi l'alinéa 9 : « Le montant de la redevance doit respecter les principes d'égalité de traitement des candidats et de liberté d'accès, tels que définis par le code de la commande publique ». Cela permet d'éviter l'écueil que nous avons évoqué tout à l'heure, la fixation d'un montant disproportionné afin de rendre impossible l'arrivée de nouveaux opérateurs. Cela vise aussi à clarifier le mode de sélection des opérateurs par les élus.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Par nature, tout acte administratif doit respecter ce principe d'égalité. D'ici la séance, il nous faudra compléter les dispositions sur les modalités d'accès des opérateurs à ces autorisations, par le biais d'un appel d'offres ou par celui d'une publicité préalable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Pacôme Rupin. Il existe des délégations de service public historiques, comme Velib' à Paris, ou même des services publics de mobilité en libre-service. Ils répondent à des obligations, à des cahiers des charges qui pourraient être différents de ceux qui seront proposés aux nouveaux opérateurs. Cette différence est-elle bien prise en compte dans la rédaction de l'article ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Deux logiques s'affrontent, celle qui consiste à donner à un opérateur un droit exclusif, au travers d'une délégation de service public, et celle qui laisse opérer des services privés, qui ne demandent pas de subventions et qui peuvent même payer des redevances. Certes, nous devons éviter de créer des distorsions de concurrence qui affaibliraient les délégations existantes, mais nous ne pouvons pas demander la même chose à un opérateur subventionné et à un opérateur qui paye des redevances. Nous devons retravailler sur la cohabitation entre ces deux modes.

Mme Laurianne Rossi. L'autorisation d'occupation du domaine public, délivrée à un restaurant par exemple, ne fait pas l'objet d'un appel d'offres. Les villes seront confrontées à des dizaines d'opérateurs, comme à Paris, qui voudront occuper l'espace public. Comment nos collectivités pourront-elles les sélectionner ? Nous devrons clarifier les règles d'ici la séance, à commencer par les modalités d'accès des opérateurs, par un appel d'offres ou par une publicité préalable.

Par ailleurs, si l'AOM ne donne pas une vision globale des tarifs de redevance pratiqués sur l'ensemble du territoire, certaines villes seront tentées de fixer des montants prohibitifs pour interdire ces nouveaux services, tandis que d'autres se lanceront dans ce modèle. Si nous voulons un développement harmonieux des nouvelles mobilités, il nous faut avancer sur ces règles.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1385 de M. Bertrand Pancher et CD2288 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Bertrand Pancher. Pour ne pas rallonger encore cet inventaire à la Prévert, je vais retirer mon amendement.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD2288 propose d'ajouter deux items à la liste des prescriptions : les mesures que doit prendre l'opérateur pour permettre à son service d'être déployé en intermodalité avec les autres solutions de

mobilité développées sur le territoire, notamment les modalités de son intégration aux applications numériques de planification des déplacements ; les modalités de transmission par l'opérateur des données anonymisées relatives à l'utilisation de son service.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement est satisfait car les services en *free floating* sont bien intégrés aux dispositions de l'article 9, relatif à l'ouverture des données, et de l'article 11, relatif aux systèmes de billettique multimodale. Je vous propose de le retirer.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Le premier item de votre amendement est satisfait par l'alinéa 4, qui prévoit la fixation de règles plus générales concernant les conditions de déploiement des engins. Le deuxième item n'est pas nécessaire, dans la mesure où l'ouverture des données est prévue par le règlement européen délégué de 2017 et précisée en droit français à l'article 9 du projet de loi. Enfin, s'agissant de la responsabilité environnementale pointée dans l'amendement de M. Bertrand Pancher, l'alinéa 7 prévoit un plafond d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. C'est également une demande de retrait.

*Les amendements sont **retirés**.*

La commission examine l'amendement CD2686 de M. Thomas Rudigoz.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement, auquel la ministre a fait allusion tout à l'heure, vise à encadrer les signaux sonores émis par les engins de déplacement personnel, particulièrement gênants la nuit.

*Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission **adopte** l'amendement.*

*L'amendement CD1416 de M. Bertrand Pancher est **retiré**.*

La commission se saisit de l'amendement CD1463 de M. Julien Dive.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement est satisfait par les dispositions prévues dans le texte. Je suggère son retrait.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. Je le maintiens car il vise à donner aux communes un pouvoir d'action face aux trottinettes électriques.

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

Puis elle est saisie de l'amendement CD3195 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement permet de déléguer par convention aux autorités organisatrices de la mobilité la délivrance de l'autorisation préalable à laquelle les autorités en charge de la police et du stationnement peuvent soumettre les opérateurs d'engins et cycles en *free-floating*. Cela permettra une meilleure coordination des mesures de régulation du *free-floating* au niveau intercommunal.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement va dans le sens que nous souhaitons, en donnant à l'AOM la capacité d'exercer sa compétence. Cela suppose, bien sûr, que les EPCI soient d'accord. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle en vient à l'amendement CD1796 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Il convient de préciser que les autorités compétentes en matière de régulation des engins de déplacement personnel doivent veiller à ce qu'il y ait un nombre suffisant de places de stationnement dédiées afin d'assurer un partage équilibré de l'espace public. Cela renvoie à l'échange que nous avons eu tout à l'heure au sujet de l'occupation anarchique des trottoirs par ces véhicules qui empêchent certains piétons, notamment les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées et les personnes avec poussettes, de circuler sur les trottoirs.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre objectif mais je me demande si cette mesure n'aurait pas un effet contre-productif. Les autorités compétentes ne seraient-elles pas contraintes de répondre à toutes les demandes des opérateurs souhaitant développer ce type de service ? Il revient aux collectivités de définir les places octroyées à ces nouvelles mobilités dans l'espace public, aux côtés des autres occupations du domaine, en laissant une place éminente aux premiers bénéficiaires de l'espace public, les piétons. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je vous demanderai de bien vouloir retirer cet amendement, car l'organisation du stationnement relève sur ce point de la libre administration des collectivités.

Mme Laurianne Rossi. Je vais le maintenir car il nous permettrait d'avancer sur la question du stationnement. Prenons l'exemple de Paris : les places autrefois réservées à Autolib' pourraient être consacrées à l'ensemble de ces engins, quels que soient les opérateurs. Il s'agit de rassembler les EDP dans des espaces dédiés afin de libérer nos trottoirs, en laissant toute latitude aux maires d'entrer dans le détail des modalités pratiques.

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

*Puis elle **adopte** l'article 18 **modifié**.*

Après l'article 18

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1759 de M. Francis Vercamer et CD1799 de Mme Laurianne Rossi.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD1759 traite d'un sujet d'actualité : l'assurance des engins de déplacement personnel. Leur usage se développe de façon exponentielle dans nos villes, c'est un doux euphémisme de le dire. À Paris, on dénombre ainsi entre 25 000 et 30 000 trottinettes. Je vous avais d'ailleurs interpellée il y a de nombreux mois à ce sujet, madame la ministre, alors que cette évolution commençait à se dessiner. Les conducteurs de ces véhicules se déplacent jusqu'à 30 kilomètres à l'heure sur la chaussée et sur les trottoirs et sont exposés à des risques d'accidents ou amenés à en causer eux-mêmes. Il nous faut protéger les usagers de la route en général et les piétons en particulier qui sont les plus vulnérables.

C'est pourquoi nous proposons que les personnes qui emploient ce mode de déplacement soient assurées au même titre que les propriétaires de voiture. Rappelons qu'en 2018, les accidents ont fait un bond de 23 % et que 40 % des blessures sont situées à la tête.

Je profite de cet amendement pour évoquer un autre sujet lié aux assurances, celui de la responsabilité de ces « déchets » – je n'emploie pas d'autre mot – abandonnés sur les trottoirs car le problème devient de plus en plus prégnant. Quand un enfant qui tombe à cause d'une trottinette laissée sur un trottoir ou qu'une personne malvoyante butte dedans, qui est responsable ? La société propriétaire de la trottinette ou la commune qui n'aurait pas su dégager les trottoirs.

Mme Laurianne Rossi. Mon amendement vise à généraliser l'assurance en responsabilité civile pour les utilisateurs de ces engins, dans la mesure où ils seront bientôt assimilés à des véhicules terrestres à moteur dans le cadre du décret que vous préparez, madame la ministre. Il nous semble indispensable d'avancer sur cette question, déjà réglée par quelques opérateurs qui intègrent dans la location l'assurance de responsabilité civile et par quelques compagnies d'assurance qui ont pris en compte ce nouvel usage dans leurs contrats. Il faudrait généraliser ces pratiques afin de couvrir les dommages que l'utilisateur pourrait causer à lui-même ou à des tiers, compte tenu de la hausse très préoccupante des accidents parfois mortels. Il y a eu ainsi eu récemment un décès à Levallois, dans ma circonscription.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il n'y a aucune ambiguïté, car les engins de déplacement personnel (EDP) motorisés rentrent clairement dans le cadre de la loi du 5 juillet 1985 qui dispose que l'assurance en responsabilité civile est obligatoire pour tous les usagers d'un véhicule qui circule sur le sol et qui est mu par une force motrice quelconque. Les propriétaires d'EDP doivent s'assurer. Par ailleurs, toutes les sociétés qui louent ces engins sont

soumises au même régime que les loueurs de voiture. Il leur appartient d'inclure l'assurance des dommages causés au tiers dans leur contrat de location.

Je vous propose donc de retirer vos amendements.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Stéphane Demilly. Certes, cette réglementation existe, mais personne n'est au courant ! Il serait bon de communiquer à ce sujet, car je ne pense pas que tous les utilisateurs de trottinettes soient assurés. Les fabricants devraient également informer leurs clients de cette obligation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il y a en effet un effort de communication à faire pour que chaque usager soit bien conscient qu'il doit avoir un contrat d'assurance de responsabilité civile. Nous travaillons avec la Fédération française de l'assurance (FFA) pour voir comment des contrats simples, qui viendraient compléter l'assurance habitation, pourraient être élaborés. Par ailleurs, chaque société qui propose ces engins en libre-service doit couvrir la responsabilité civile.

M. Stéphane Demilly. Par respect pour les cosignataires, je maintiens l'amendement.

Mme Laurianne Rossi. Je comprends votre argument, madame la ministre, mais ces EDP motorisés sont-ils nécessairement couverts par une assurance, dans la mesure où en l'état actuel du droit, leurs utilisateurs sont assimilés à des piétons, ce qui les oblige à circuler sur la chaussée ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les véhicules terrestres à moteur sont définis dans différents codes. Il n'y a aucune ambiguïté au regard du droit de l'assurance. Le code des assurances, en intégrant les dispositions de la loi de 1985, rend obligatoire l'assurance de responsabilité civile pour tous les usagers d'un véhicule qui circule sur le sol et qui est mu par une force motrice quelconque.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Elle est saisie de l'amendement CD1792 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement vise à préciser le statut des EDP dont les utilisateurs sont aujourd'hui assimilés à des piétons, mais je crois que le décret qui sera publié prochainement permettra d'apporter des éclaircissements.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous préciserons en effet dans le décret le statut de ces engins motorisés.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je vous suggère donc de bien vouloir retirer cet amendement.

M. Bruno Millienne. Qu'en sera-t-il des utilisateurs de *skateboards*, de rollers et de trottinettes non électriques ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'obligation d'assurance de responsabilité civile n'incombe qu'aux utilisateurs d'engins motorisés.

M. Pacôme Rupin. J'aimerais avoir une précision, madame la ministre, au sujet des vélos à assistance électrique. Dans quelle catégorie se rangent-ils ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ils ne sont pas assimilés à des véhicules terrestres à moteur. Le code des assurances et la loi de 1985 visent les engins auto-propulsés.

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

Elle examine ensuite, en discussion commune, l'amendement CD1801 de Mme Laurianne Rossi ainsi que les amendements identiques CD3196 de la rapporteure et CD1802 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Je défendrai ensemble mes deux amendements.

Nous espérons que les EDP motorisés seront limités à 25 kilomètres par heure, mais aujourd'hui ils peuvent rouler, si l'on débride leur moteur, jusqu'à 70 voire 80 kilomètres par heure, avec les risques d'accident que l'on imagine. Nous estimons donc que fixer à huit ans l'âge minimum pour les conduire, comme le propose le projet de décret, est insuffisant. À huit ans, un enfant ne maîtrise pas le code de la route, notamment parce qu'il n'a pas été formé à ses règles. Je propose donc de porter cette limite soit à quatorze ans, âge requis pour conduire un cyclomoteur de 50 cm^3, soit à douze ans, âge auquel les collégiens passent le brevet de sécurité routière (BSR). Cela permettra d'avoir des conducteurs armés pour circuler sur la chaussée avec toutes les conséquences requises en matière de signalisation et de sécurité routière. Je me réjouis de voir que la rapporteure a repris l'un de mes amendements.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je partage votre inquiétude, madame Laurianne Rossi. Nous avons été surpris d'apprendre que l'âge de huit ans avait été retenu pour le projet de décret. Je salue toutefois toutes les dispositions relatives à la sécurité qui y figurent, madame la ministre, qui sont autant d'avancées significatives par rapport à ce qui avait été envisagé initialement. Je propose, par mon amendement CD3196, de fixer l'âge minimum à douze ans car c'est l'âge à partir duquel le casque n'est pas obligatoire, ce qui signifie que l'on considère que l'individu est moins vulnérable.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Toute personne qui roulerait à 70 kilomètres à l'heure s'exposerait à payer une amende de 1 500 euros, car cela signifierait que le moteur a été débridé illégalement.

La limite de huit ans a fait réagir. Elle correspond à une proposition faite par la délégation à la sécurité routière, à laquelle nous faisons toute confiance pour s'occuper de la sécurité routière de nos concitoyens. Cet âge avait été retenu par parallélisme avec l'âge à partir duquel il est interdit à un enfant de circuler à vélo sur un trottoir. Tout le monde n'a peut-être pas conscience du fait qu'à partir de huit ans, un enfant doit rouler à vélo sur la chaussée. En tout cas, jusqu'à présent, personne ne s'est ému de cette disposition du code de la route en disant : « Vous imaginez un enfant de huit ans slalomant entre les voitures dans Paris ? ». En outre, si nous avons retenu cet âge, c'est que le décret s'appliquera à la France entière. Il ne faut pas avoir en tête la seule situation à Paris. Si nous relevons la limite d'âge à quatorze ans, un enfant qui voudrait rouler avec sa trottinette électrique pour suivre ses parents sur une piste cyclable en Bretagne ne pourrait pas le faire.

Je vous précise que toutes les dispositions que nous évoquons sont de nature réglementaire et je me propose de rectifier le décret pour relever l'âge à douze ans, ce qui me paraît être un bon compromis. C'est l'âge à partir duquel il n'est plus obligatoire d'avoir un casque pour faire du vélo, comme l'a souligné la rapporteure.

Je vous propose donc de retirer vos amendements.

M. Pacôme Rupin. Il faut faire attention au parallélisme avec le vélo. On ne peut comparer un utilisateur d'engin de déplacement personnel motorisé qui peut atteindre rapidement 25 kilomètres par heure à un cycliste. Les comportements ne sont pas les mêmes. Je soutiens la proposition de Mme Laurianne Rossi de relever l'âge minimum requis et je vous remercie, madame la ministre d'avoir pris en compte cette préoccupation.

M. Bertrand Pancher. Je trouve intéressant, madame la ministre, que vous ayez abordé ce sujet. Que ces dispositions relèvent d'un décret ne me choque pas, car elles sont très techniques.

J'aimerais toutefois savoir quel est le degré de la concertation que vous avez engagée avec l'ensemble des organisations concernées. Le sujet est tellement complexe qu'il peut y avoir autant d'idées d'amendements que d'opinions au bistrot du coin… Sur quel travail d'expertise pouvez-vous vous reposer ?

Par ailleurs, serait-il possible de laisser un minimum d'autonomie aux autorités organisatrices de la mobilité pour régler une partie de ces problèmes ? Je vois bien que la trottinette à moteur ne relève pas de la même problématique à Paris et à Bar-le-Duc. S'il y en avait dix fois plus dans ma ville, cela ne poserait aucun problème en termes de sécurité. On ne peut pas réglementer de façon identique sur les différents territoires.

M. Gérard Menuel. Dans nos villes de province, nous sommes aussi alertés par les médecins des hôpitaux au sujet des traumatismes assez graves liés à

ces engins. Avez-vous des éléments statistiques qui nous permettraient de mieux cerner l'émergence de cette dangerosité nouvelle ?

Mme Laurianne Rossi. Je remercie la ministre d'avoir pris un temps supplémentaire de réflexion et d'avoir avancé au sujet de l'âge.

Nous sommes confrontés à un écueil : l'impossibilité de dissocier la chaussée des pistes cyclables. C'est la raison pour laquelle, dans mes amendements CD1803 et CD1804, qui suivent, je fixe une limite d'âge pour l'achat et la location de ces engins. Cela éviterait de sanctionner des enfants qui circuleraient avec ces trottinettes sur une piste cyclable. Précisons d'ailleurs que les engins de la flotte des opérateurs ne sont pas adaptés à la taille des enfants.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur Gérard Menuel, les données étant en cours de collecte, nous ne disposons pas encore de statistiques d'ensemble.

Certains d'entre vous évoquent une différenciation selon les villes. C'est une question que je me suis posée. On pourrait en effet laisser aux maires la faculté de fixer l'âge requis pour utiliser ces engins mais cette solution, si elle a des avantages, a aussi des inconvénients. Plus personne ne saurait exactement quelle règle s'impose. Ce serait un facteur de confusion.

Ont pris part à la concertation les associations de piétons, les opérateurs et les associations de collectivités locales. Le décret, dans sa version initiale, a reçu un avis favorable du Conseil national d'évaluation des normes (CNEN) et du Groupe interministériel permanent de sécurité routière (GIPSR), instances censées nous éclairer sur ces enjeux de sécurité routière.

Mme la présidente Barbara Pompili. Maintenez-vous vos amendements, chères collègues ?

Mme Laurianne Rossi. Je les maintiens dans l'attente du décret.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. J'accepte de retirer le mien, car je sais que ces mesures relèvent du domaine réglementaire. Il s'agissait d'un amendement d'appel auquel la ministre a répondu favorablement. Je lui fais confiance.

L'amendement CD3196 est ***retiré****.*

La commission ***rejette*** *successivement les amendements CD1801 et CD1802.*

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

La commission est saisie de l'amendement CD1795 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement vise à sanctionner le débridage des moteurs de ces engins de déplacement personnel qui permet d'atteindre des vitesses de 70 ou 80 kilomètres par heure.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable. Il est utile d'ajouter les professionnels d'EDP motorisés dans la liste des professionnels concernés par les sanctions applicables pour non-respect de limites réglementaires de vitesse par construction.

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission ***adopte*** *l'amendement.*

Après l'article 18

La commission en vient aux amendements CD1803 et CD1804 de Mme Laurianne Rossi, en discussion commune.

Mme Laurianne Rossi. J'ai défendu ces amendements voici un instant.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous suggère de les retirer.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

Les amendements sont ***retirés****.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1464 de M. Julien Dive, CD1794 et CD1793 de Mme Laurianne Rossi et CD2095 de M. Pacôme Rupin.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD1464 vise à rendre obligatoire le port du casque pour les utilisateurs de trottinettes électriques.

Mme Laurianne Rossi. Afin de sécuriser l'utilisation des EDP motorisés, mon amendement CD1794 propose de rendre obligatoire le port du casque et des gants, le CD1793 le seul port du casque. N'oublions pas que 40 % des blessures impliquant ces engins sont situées à la tête.

M. Pacôme Rupin. Nous devons réfléchir à ce qui justifie le port obligatoire du casque. À mon sens, c'est la vitesse de l'engin. Le projet de décret instaure une limitation à 25 kilomètres par heure, qui permet de répondre à une grande partie du problème. Je vais donc retirer mon amendement.

Reste la question du vélo à assistance électrique. Il me semble qu'il faut différencier les cycles de ces EDP motorisés car ils ne renvoient pas aux mêmes pratiques et aux mêmes habitudes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit de dispositions de niveau réglementaire.

Dans le décret, nous rendons obligatoire le port du casque en dessous de douze ans, comme c'est le cas pour le vélo, et le recommandons au-delà de cet âge. Si nous devions étendre l'obligation, il faudrait aussi prendre en compte les vélos à assistance électrique qui circulent à la même vitesse ou la pratique du ski. Nous pensons qu'il y a une logique à en rester au principe de responsabilité.

Je vous demanderai de retirer ces amendements.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je partage l'avis de la ministre. Le projet de décret oblige les utilisateurs de moins de douze ans à porter un casque et les personnes qui circulent la nuit ou dans des conditions de mauvaise visibilité à porter des équipements réfléchissants.

Ces engins motorisés font partie des mobilités propres que nous souhaitons développer. Il est donc important de trouver un juste équilibre.

Je ne pense pas opportun, monsieur Pacôme Rupin, d'établir une différence entre vélo et trottinette.

À la suite de la ministre, je vous suggère de retirer vos amendements.

Mme Danielle Brulebois. J'ai moi-même déposé un amendement sur le port du casque, qui a été déclaré irrecevable au titre de l'article 41 de la Constitution, et je soutiens l'amendement de Mme Laurianne Rossi. Ces engins, en effet, se multiplient. En 2018, 50 000 ont été vendus et l'on prévoit un doublement sous peu. Si nous voulons lutter contre le réchauffement climatique, limiter l'empreinte carbone et réduire l'usage personnel de la voiture, il nous faut encourager l'utilisation de ces EDP mais il est de notre responsabilité de prendre des mesures adaptées à cette situation nouvelle au niveau législatif comme réglementaire. Nous savons quelles conséquences ont pour notre société les accidents causés par ces engins.

M. Jean-Marie Sermier. Vous avez dit avec juste raison, madame la ministre, que la trottinette pouvait être un mode de déplacement doux et soucieux de l'environnement. Pour qu'il puisse se développer, nous devons sécuriser l'utilisation des trottinettes électriques, qui a surtout un cadre urbain. Aujourd'hui, une personne est plus en sécurité dans une voiture qui roule à 80 kilomètres par heure que sur une trottinette sans casque. Si des accidents graves sont médiatisés et touchent l'opinion publique, un coup sera porté au développement de ces engins.

Mme Pascale Boyer. Je soutiens l'amendement de ma collègue Mme Laurianne Rossi. Rouler en deux-roues, c'est être vulnérable. Il est important de protéger au moins les enfants de moins de douze ans. Vous avez aussi évoqué, madame la ministre, la pratique du ski et je pense qu'il faut aussi ouvrir ce débat car personne ne connaît sa vitesse quand il skie.

M. Bertrand Pancher. Je partage l'avis de la ministre. Si l'on rend le port du casque obligatoire pour les trottinettes électriques, pourquoi pas pour les utilisateurs de vélos électriques, de rollers, voire pour les gens qui grimpent sur une échelle ou les personnes âgées qui se déplacent avec un déambulateur ?

Mme Laurianne Rossi. M. Bertrand Pancher nous communiquera les statistiques de décès liés aux accidents de déambulateurs, car je serais curieuse de les consulter… *(Sourires.)*

Ce qui doit nous guider pour l'obligation de port du casque, c'est la motorisation des engins et leur vitesse. Je vais retirer l'amendement CD1794 et maintenir le CD1793 qui concerne aussi bien les EDP motorisés que les vélos à assistance électrique. Rappelons les statistiques : en 2017, il y a eu près de 300 accidents, 5 décès et 1 000 collisions impliquant des trottinettes. Pour les vélos sans assistance électrique, la limite de douze ans nous paraît en revanche adaptée.

M. Jean-Marc Zulesi. Nous partageons tous l'objectif de développer des mobilités durables mais soyons pragmatiques et ne surchargeons pas la loi de dispositions qui relèvent du domaine réglementaire. Il existe déjà des réglementations sur le port du casque, en particulier pour les enfants.

Au nom du groupe La République en marche, je proposerai de voter contre les amendements restant en discussion.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La version initiale du projet de décret – avant relèvement de l'âge minimum requis de huit à douze ans – a reçu l'avis favorable du GIPSR. Cette instance qui regroupe les parties prenantes conseille le Gouvernement sur les sujets relatifs à la sécurité routière et je pense qu'il n'est pas inutile de tenir compte de ses avis.

*Les amendements CD1794 et CD2095 sont **retirés**.*

*La commission **rejette** successivement les amendements CD1464 et CD1793.*

Elle est saisie de l'amendement CD47 de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Marie Sermier. Nous proposons que les fournisseurs de services de partage de cycles et d'engins de déplacement personnel aient l'obligation de mettre à disposition des usagers un casque.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Par cohérence avec ce que j'ai dit précédemment, avis défavorable. Chacun est conscient que si l'on adoptait cette disposition, il n'y aurait plus de locations d'EDP en libre-service. Certains le souhaitent peut-être. Ce n'est pas mon cas. Avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Nous ne souhaitons pas rendre obligatoire le port du casque au-delà de douze ans. Comme la ministre nous a assuré qu'elle modifierait le décret pour relever à douze ans l'âge minimum requis pour l'utilisation des EDP motorisés, je me sens rassurée.

Je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Je le maintiens car il ne faut pas transiger avec la sécurité.

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

Elle en vient à l'amendement CD2688 de M. Thomas Rudigoz.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement demande au Gouvernement la remise d'un rapport, dans un délai d'un an après la promulgation de la présente loi, précisant les données chiffrées liées aux accidents de la circulation en trottinette électrique, gyropode, gyroroue et autres engins de déplacement personnel motorisés. Nous avons en effet besoin de davantage de données relatives à l'accidentologie.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La collecte de ces informations est en cours et je pourrai vous les présenter. Il ne me semble pas nécessaire d'inscrire dans la loi qu'un rapport doit être remis par le Gouvernement. Je vous demande donc de retirer cet amendement.

*Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement.*

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

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD446 de la rapporteure.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1966 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Nous souhaitons faire évoluer les conditions d'accès à la profession de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur (VTC) fixées dans la loi du 29 décembre 2016 relative à la régulation, la responsabilisation et la simplification dans le secteur du transport public

particulier de personnes, dite « loi Grandguillaume », sujet délicat qui fait couler beaucoup d'encre.

L'examen se déroule aujourd'hui en deux temps : des épreuves théoriques d'admissibilité suivies d'une épreuve pratique d'admission. Les délais extrêmement longs de passage de cet examen – ils peuvent atteindre jusqu'à neuf mois – freinent l'accès à la profession.

Le présent amendement propose donc de supprimer l'examen pratique afin de le remplacer par une formation continue devant être réalisée dans les douze mois qui suivent l'obtention de l'examen théorique. Cela permettrait aux chauffeurs de commencer leur activité plus rapidement sous réserve de remplir certaines conditions : avoir un casier judiciaire vierge, détenir depuis trois ans au minimum un permis de conduire, réussir l'examen théorique. Par ailleurs, le chauffeur se verrait retirer sa carte professionnelle au bout d'un an au cas où il n'aurait pas suivi la formation permettant d'obtenir le certificat d'aptitude.

Les taxis parisiens fonctionnent bien, mais les temps d'attente sont longs. Il m'est même arrivé de patienter trente minutes. Nous pensons qu'il y a de la place pour développer les VTC, d'où cette mesure de simplification.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage votre souhait de fluidifier l'accès à la profession de chauffeur de VTC, même si je ne suis pas certaine que cette mesure aura pour effet de réduire le temps d'attente pour les taxis...

Mme Valérie Lacroute. Ce sera une offre supplémentaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il faut effectivement fluidifier l'accès à la profession de VTC. Cela étant, votre amendement ne modifierait pas seulement l'examen des chauffeurs de VTC, mais aussi celui des chauffeurs de taxi, ce qui n'a fait l'objet d'aucune concertation avec les professionnels concernés.

Je ne me satisfais pas de la procédure d'examen actuelle, qui dure trois mois et demi en moyenne – je rappelle ce chiffre, parce qu'on entend des choses assez fantaisistes à ce sujet. On doit pouvoir faire mieux, et c'est la raison pour laquelle une concertation a été ouverte avec tous les acteurs concernés. Je pense que chacun d'entre vous a conscience que l'équilibre est délicat à trouver entre les taxis, les VTC, les chauffeurs qui ont déjà les qualifications et ceux qui pourraient les avoir. Nous tirerons les conclusions de cette concertation et je vous ferai des propositions d'ici la séance.

Je pense que, sans bouleverser les conditions de l'examen, on doit être capable de fluidifier encore davantage les conditions d'accès à la profession.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Madame Valérie Lacroute, je crois que vous anticipez un peu, car ces questions seront abordées à l'article 20. Peu importe : puisque le débat est ouvert, je vais vous exposer ma position. Il est effectivement nécessaire de fluidifier l'accès à la profession, mais l'examen pratique me semble avoir son importance, dans la mesure où il valide un certain nombre d'aptitudes professionnelles. Vous proposez de le remplacer par une formation continue : je ne suis pas certaine que ce soit la meilleure formule et je pense qu'il faut continuer à y réfléchir.

M. Bertrand Pancher. Je regrette que ce projet de loi ne contienne aucune disposition significative à l'égard des taxis. Pour ma part, je suis tout à fait opposé à ce que l'on continue de favoriser l'entrée de VTC sur le marché tant que l'on n'aura pas trouvé une solution à la crise des taxis. Ils sont victimes d'une dérégulation massive, qui est absolument scandaleuse. Certains d'entre eux ont payé une licence à prix d'or, qui ne vaut plus rien aujourd'hui. Ils sont pour ainsi dire réduits en esclavage et ne s'en sortent pas.

Je suis vraiment choqué que l'on favorise l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché, alors qu'on n'a pas réglé le problème des taxis. Le rapport de M. Laurent Grandguillaume faisait un certain nombre de propositions intéressantes, qui sont loin d'avoir été appliquées. Il préconisait notamment le rachat par l'État de certaines licences et le renforcement du contrôle des VTC, notamment à proximité des aérogares. Les chauffeurs de taxi ont aussi subi les effets de la crise. Même si leurs syndicats ont tendance à dire aujourd'hui que leur situation est moins mauvaise qu'il y a quelques années, il faut continuer à réfléchir aux moyens d'améliorer leurs conditions de travail, particulièrement en région parisienne.

M. Jean-Marie Sermier. Au cours des dernières années, les taxis ont dû faire face à une évolution importante de l'offre, d'abord avec l'augmentation du nombre de licences, puis avec l'arrivée des VTC, dont le nombre est désormais supérieur à celui des taxis. La loi dite « Grandguillaume » a été adoptée il n'y a pas si longtemps : il faudrait, avant de faire de nouvelles propositions, commencer par l'appliquer.

Les chauffeurs de taxi dénoncent aussi une distorsion en matière de contrôles. Tout récemment, les taxis ont fait grève à Nice, en plein festival de Cannes, pour dénoncer le fait qu'ils étaient souvent contrôlés, alors que les VTC ne le sont pas – parce qu'ils sont moins facilement contrôlables.

Ma collègue a parfaitement raison de dire qu'il faut fluidifier les examens des chauffeurs de VTC. Mais il faut veiller aussi à la préservation des taxis, car nous en avons besoin. N'en faisons pas des esclaves du quotidien et de la mobilité !

Mme Valérie Lacroute. Loin de moi l'idée de déréguler totalement le marché ! Cela fait un certain temps que nous réfléchissons à la manière d'assurer une égalité, sinon de traitement, du moins de fonctionnement entre les taxis et les VTC, et votre prédécesseur s'était déjà saisi de cette question, madame la ministre. Un certain nombre de propositions sont sur la table et l'objet de mon amendement était d'avancer sur cette question. Vous nous dites que vous allez bientôt faire des propositions : j'insiste sur le fait qu'il faut améliorer les choses des deux côtés, car les taxis et les VTC ont des problèmes spécifiques, qui ont tendance à les opposer les uns aux autres.

Le chauffeur de taxi qui m'a ramenée hier soir m'a annoncé qu'il comptait faire grève la semaine prochaine, parce qu'il était persuadé que les voies réservées aux taxis allaient être ouvertes aux VTC. Je lui ai dit que c'étaient des *fake news*.

M. Jean-Charles Colas-Roy. C'est du lobbying ! *(Sourires.)*

Mme Valérie Lacroute. Au contraire ! Je parle à la fois des VTC et des taxis et je défends les deux. Nous devons préserver ces deux métiers et trouver le moyen d'assainir leurs relations, qui sont complexes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le sujet est effectivement complexe, puisque vous dites vouloir protéger les taxis, tout en défendant un amendement qui vise à faciliter l'accès à la profession de chauffeur de VTC…

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

*Elle **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD447 de la rapporteure.*

Puis elle en vient à l'amendement CD1465 de M. Julien Dive.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de notre collègue M. Julien Dive propose de créer un registre annuel mentionnant l'état et l'entretien des véhicules de location. Il importe en effet, lorsqu'on loue un véhicule, de pouvoir s'assurer qu'il est bien entretenu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est créé, pour les conducteurs de cycle à pédalage assisté, une contrainte supplémentaire qui ne s'inscrit pas dans un régime juridique allégé d'encadrement de leur activité. Dans le cadre du présent projet de loi, les collectivités pourront prévoir des prescriptions techniques garantissant le bon état des cycles utilisés pour faire du transport de personnes. Je suis défavorable à cet amendement, car j'estime que les collectivités pourront traiter ce sujet.

*Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CD1465.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD448 de la rapporteure.*

Puis elle examine l'amendement CD1241 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement substitue au régime d'autorisation préalable pour les cycles à pédalage assisté, introduit par les sénateurs, un régime de prescriptions particulières, fixées par les autorités en charge de la police de la circulation et du stationnement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le régime proposé par cet amendement étant plus souple, j'y suis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** ensuite successivement l'amendement CD449 tendant à corriger une erreur matérielle et l'amendement de précision CD3212 de la rapporteure.*

*Puis elle **adopte** l'article 19 **modifié**.*

Article 20 (articles L. 7342-1, L. 7342-3 et L. 7342-4 du code du travail) : *Renforcement de la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD614 de Mme Véronique Riotton et CD3213 de la rapporteure.

Mme Véronique Riotton. Je regrette que nos collègues sénateurs aient supprimé l'article 20, qui imposait aux plateformes de mise en relation par voie électronique l'adoption d'une charte déterminant les conditions et modalités d'exercice de leur responsabilité sociale. Cette notion de « responsabilité sociale », que nous avons déjà introduite dans la loi relative à la croissance et la transformation des entreprises (PACTE), me semble en effet essentielle.

Cet amendement vise donc à rétablir l'article 20 et à rendre obligatoire cette charte sociale, car il importe de mettre les salariés autour de la table.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous proposez de rétablir l'article 20, qui a été supprimé par le Sénat, et qui imposait le régime des chartes. L'idée est d'imposer, ou de proposer, aux plateformes qui recourent à des travailleurs indépendants de prendre des engagements sociaux. En contrepartie, il est précisé que cela ne crée pas une présomption d'activité salariée.

Dans la réflexion que nous avons menée avec la ministre du travail Mme Muriel Pénicaud, nous sommes arrivées à la conclusion qu'il fallait opérer une distinction entre certaines plateformes, dont l'activité conduit, de fait, à remettre en cause des activités salariées existantes – c'est notamment le cas des services à la personne – et les plateformes qui se développent dans le domaine de la mobilité qui, de fait, créent de nouvelles activités et ne viennent pas empiéter sur d'autres activités salariées. C'est pourquoi nous sommes en train de réfléchir à la définition d'un champ plus restreint, celui des plateformes de la mobilité,

auquel s'appliqueraient des dispositions analogues à celles qui étaient initialement contenues dans l'article 20.

Je voudrais vous dire un mot de notre philosophie à l'égard de ces plateformes de la mobilité. Nous estimons qu'elles sont une bonne chose, dans la mesure où elles fournissent de nouveaux services de mobilité, dont nombre de nos territoires ont besoin. Il faut néanmoins veiller à ce que leur développement respecte plusieurs conditions. Premièrement, ces plateformes doivent assurer la sécurité des usagers. Deuxièmement, elles ne doivent pas introduire une concurrence déloyale qui nuirait à d'autres professions. Troisièmement, elles doivent garantir des droits sociaux aux travailleurs qu'elles rémunèrent. J'ajoute que ces nouveaux services, qui sont en plein développement, sont une voie d'accès intéressante à l'emploi pour des jeunes qui ne souhaitent pas avoir une activité salariée, mais indépendante.

Le sujet est complexe et nous devons poursuivre notre réflexion jusqu'à la séance. En attendant, je vous invite à retirer votre amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il me semblait important de proposer une nouvelle rédaction de l'article 20 et de faire des propositions concrètes pour les plateformes de VTC, ainsi que pour les deux ou trois roues qui effectuent des livraisons de marchandises. Les chauffeurs de VTC, quand nous les avons auditionnés, nous ont expliqué qu'ils voulaient avant tout obtenir de nouveaux droits et imposer des obligations aux plateformes avec lesquelles ils travaillent.

Leurs principales revendications concernent le droit à la déconnexion, qui n'est pas du tout respecté aujourd'hui, mais aussi le droit de refuser une course. En effet, lorsqu'un chauffeur VTC refuse plus de cinq courses, il peut être radié de certaines plateformes : c'est une pratique courante. Les chauffeurs demandent aussi à connaître à l'avance le prix minimum de la course qu'ils vont effectuer, ce qui n'est pas du tout la norme aujourd'hui.

L'idée serait donc de définir un socle obligatoire, qui reposerait sur quatre critères : à ceux que je viens d'indiquer – droit à la déconnexion, droit au refus de course, connaissance du prix de la course – s'ajouterait l'obligation, pour les plateformes, de rendre publiques, en toute transparence, les conditions de travail des chauffeurs qui travaillent pour elles, notamment leur revenu d'activité et le prix moyen des prestations réalisées. M. Aurélien Taché, ici présent, a fortement contribué à nourrir notre réflexion sur ces questions.

Il me semble préférable que cette charte reste optionnelle et que l'opportunité de son adoption soit appréciée par les plateformes et les travailleurs indépendants qu'elles rémunèrent. Je suis persuadée que les leaders du secteur sont prêts à signer de telles chartes et que les autres plateformes suivront le mouvement. Ce secteur crée de l'emploi et de nombreuses plateformes sont à la

recherche de nouveaux chauffeurs : elles auront donc tout intérêt à signer la charte qui leur est proposée.

Cette charte a vocation à améliorer les conditions de travail des chauffeurs, à fixer les modalités de partage d'informations entre les plateformes et les chauffeurs et à donner des garanties de protection sociale complémentaire aux travailleurs – je pense notamment à la couverture du risque de décès, d'invalidité ou d'atteinte à l'intégrité physique de la personne, ou encore des risques liés à la maternité. Cette charte introduirait également un droit à la formation et permettrait d'alimenter le compte personnel de formation (CFP).

Enfin, on peut envisager que cette charte optionnelle fasse l'objet d'une homologation et que l'État se porte garant de sa conformité à la loi. Cela n'interdit évidemment pas un recours devant le juge et une requalification du contrat de travail. Mais cette charte, même optionnelle, ne caractérisait pas l'existence d'un lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je soutiens pleinement la démarche que vient de décrire la rapporteure. Je répète que je suis favorable à l'idée de limiter ces dispositions aux plateformes de la mobilité, car celles-ci créent une nouvelle activité et n'entrent pas en concurrence avec une activité salariée déjà existante.

Il est effectivement nécessaire de garantir des droits aux travailleurs indépendants qu'elles font travailler. Ces travailleurs ont d'autant plus besoin d'avoir des garanties sociales sur leurs conditions de travail qu'ils interviennent sur la voie publique et, s'agissant des VTC, pour du transport de passagers. Ce sera l'objet des chartes de responsabilité sociale, auxquelles je souhaite, comme la rapporteure, conserver un caractère facultatif.

À ces chartes facultatives, il me semble effectivement nécessaire d'ajouter un socle d'obligations. Peut-être certains d'entre vous ont-ils pris connaissance du rapport de l'Institut Montaigne sur les travailleurs de plateformes, qui est particulièrement édifiant. Le droit à la déconnexion et le droit de connaître, au moment où l'on accepte une course, le montant de la rémunération qu'on en tirera me semblent importants, tout comme le principe de la transparence sur les conditions de rémunération des chauffeurs. Il me paraît donc tout à fait opportun de préciser ce socle, en y ajoutant des droits complémentaires, notamment sur le compte personnel de formation.

Je vous confirme que c'est le sens des concertations qui sont en cours. Comme elles ne sont pas terminées, je vous invite à retirer cet amendement, au bénéfice des propositions qui pourront être faites d'ici la séance.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il me paraissait essentiel de réaffirmer aujourd'hui, devant notre commission, la création de ce socle, qui crée des obligations pour les plateformes. Vous venez d'apporter votre soutien à cette

disposition, madame la ministre, et c'est une première victoire pour les chauffeurs de VTC, auxquels on commence à donner un statut.

Je comprends qu'il soit nécessaire de poursuivre la discussion sur le contenu de cette charte optionnelle, voire sur celui du socle obligatoire. Compte tenu du premier pas qui a été fait, je retire mon amendement.

Mme Véronique Riotton. J'ai bien entendu que des concertations sont en cours. Il me semble qu'inscrire une obligation dans la loi permettrait d'accélérer le changement des comportements et de mieux protéger les usagers et les salariés. Je retire mon amendement, mais je prendrai part à la réflexion que vous entendez mener sur ce sujet.

Les amendements sont ***retirés.***

L'article 20 ***demeure donc supprimé.***

Après l'article 20

La commission examine l'amendement CD825 de M. Aurélien Taché.

M. Aurélien Taché. Je suis très heureux, madame la ministre, madame la rapporteure, de retrouver ici des dispositions sur lesquelles nous avions travaillé à l'occasion de l'examen de la loi dite « Pénicaud » du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel.

Ces dispositions visent à mettre l'accent sur la responsabilité sociale des plateformes, afin de mieux protéger les travailleurs qu'elles rémunèrent et qui, rappelons-le, sont souvent précarisés. Ce sont des travailleurs indépendants d'un genre particulier : ils n'ont pas la possibilité, comme des travailleurs indépendants plus classiques – je pense aux commerçants ou aux artisans – de garantir eux-mêmes leur protection par du patrimoine.

L'amendement proposé par la rapporteure enrichit considérablement les dispositions initiales de l'article 20, même si elles ne s'appliquent plus, désormais, qu'aux plateformes. L'idée que les chauffeurs connaissent à l'avance le prix minimal des courses qu'on leur propose est un point essentiel – c'est une demande qu'ils formulaient déjà il y a deux ans. Qui, en effet, accepterait de réaliser une prestation sans connaître à l'avance la somme qu'il recevra en échange ? C'est un signe, bien modeste, de considération et de respect que nous devons à ces travailleurs, et j'espère que cette disposition aboutira. De même, tout ce qui relève de la transparence, comme la reconnaissance d'un droit à la déconnexion, me semble aller dans le bon sens.

Les chartes sociales vont contribuer à améliorer les conditions de travail des chauffeurs et je me propose, par cet amendement, de parfaire le dispositif en introduisant une disposition relative au dialogue social. Si ces plateformes prévoient des dispositions pour modifier les conditions de travail de ces

travailleurs, il me semble nécessaire de définir un cadre, dans lequel ces dispositions pourront être discutées directement avec eux. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas.

La loi de 2016 a introduit des avancées et amélioré le statut juridique de ces travailleurs, qui ont désormais la possibilité de se syndiquer. Pour autant, ils n'ont pas de représentants susceptibles de négocier leurs conditions de travail avec les plateformes. Or il n'est pas rare qu'une seule de ces plateformes représente 50 % de leur chiffre d'affaires. Mon amendement vise donc à instaurer un mécanisme d'élections au sein de ces plateformes pour que les travailleurs aient des représentants, qui seraient chargés de négocier leur rémunération et leurs conditions de travail.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends tout à fait le sens de votre amendement et votre préoccupation d'instaurer les modalités d'un dialogue entre les plateformes et les travailleurs des plateformes sur les conditions d'exercice de leur activité professionnelle. C'est d'ailleurs l'un des thèmes qui devraient être abordés dans les chartes que nous voulons introduire. Cependant, nous parlons d'un secteur qui emploie des travailleurs indépendants, où il n'y a pas de communauté de travail et où le *turnover* est important. Par ailleurs, il n'y a pas de mesure de représentativité. Cela nous oblige donc à réfléchir aux modalités de dialogue entre la plateforme et les travailleurs dans des termes différents. Puisque cela fait partie des réflexions en cours, je vous invite à retirer votre amendement. Nous veillerons à inclure cette préoccupation dans les dispositions qui vous seront présentées d'ici la séance.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'instauration du dialogue social au niveau des plateformes est une nouveauté, mais je ne suis pas sûre, pour connaître le secteur privé, que l'élection soit le modèle adéquat pour les indépendants. Je ne suis pas sûre non plus que ce soit à la plateforme, qui a des relations contractuelles avec ces travailleurs, d'organiser des élections. D'autres solutions, d'autres types de dialogue sont imaginables, par exemple par le biais de consultations numériques.

Votre amendement va dans le bon sens, car il est effectivement nécessaire qu'un dialogue s'instaure entre les travailleurs indépendants, en l'occurrence les chauffeurs de VTC, et les plateformes qui les rémunèrent, mais je ne suis pas certaine que la solution que vous proposez soit la plus adaptée. C'est pourquoi je vous invite à retirer votre amendement.

M. Aurélien Taché. Je vais retirer mon amendement et je suis d'accord pour que nous continuions à réfléchir ensemble sur cette question, mais j'insiste sur le fait qu'il serait vraiment souhaitable d'aller au-delà de la simple consultation, pour permettre une vraie négociation. Des consultations sont déjà organisées à l'heure actuelle, mais on ne sait rien de leur déroulement, ni de l'identité des participants. Réfléchissons aux moyens d'instaurer une véritable

représentation, avec des travailleurs qui soient légitimement désignés pour négocier leurs conditions de travail.

Je prendrai un seul exemple, celui des marins-pêcheurs : ce sont des travailleurs indépendants, ils sont syndiqués et ils ont un mécanisme d'élection et de négociation. Il s'agit certes d'une profession très spécifique, mais c'est la preuve que cela peut se faire. J'espère que nous trouverons le moyen, d'ici la séance, de passer de la consultation à la représentation et à la négociation.

L'amendement est ***retiré.***

La commission examine, en discussion commune, les amendements identiques CD617 de Mme Véronique Riotton et CD1965 de Mme Valérie Lacroute, ainsi que l'amendement CD616 de Mme Véronique Riotton.

Mme Véronique Riotton. Si vous en êtes d'accord, madame la présidente, je défendrai en même temps mes amendements CD617 et CD616, qui concernent l'un et l'autre l'examen auquel doivent se soumettre les personnes qui souhaitent devenir chauffeur de VTC. Aujourd'hui, la loi organise une situation de monopole, puisque seules les chambres de métiers et de l'artisanat (CMA) peuvent organiser ces examens. Tout le monde s'accorde à dire que cette situation n'est pas satisfaisante et qu'elle ne favorise pas l'accès à la profession. Dans la mesure où ce secteur est fortement créateur d'emplois, il semble utile de fluidifier le passage des examens.

Le Conseil d'État a lui-même rendu un avis, il y a un an, dans lequel il appelle à modifier ce dispositif qui consacre, de fait, le monopole des chambres de métiers et de l'artisanat. Il estime en effet que d'autres opérateurs disposent des compétences nécessaires pour assurer cette mission. Mes deux amendements proposent que cet examen puisse être organisé, non seulement par le réseau des CMA, mais aussi par d'autres centres agréés par l'État. L'amendement CD616 concerne à la fois les chauffeurs de VTC et les chauffeurs de taxi et l'amendement CD617 concerne uniquement les chauffeurs de VTC.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD1965 va dans le même sens. On a récemment diversifié les modes de passage du permis de conduire, au-delà des inspecteurs classiques. De la même façon, on pourrait imaginer confier à d'autres organismes qu'aux chambres de métiers et de l'artisanat l'organisation de l'examen de chauffeur de VTC.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre souhait de faciliter le passage de cet examen, mais je ne pense pas que nous ayons intérêt à multiplier le nombre d'opérateurs. On pourrait en revanche imaginer que les CMA délèguent leurs compétences à d'autres organismes. Mme Valérie Lacroute a évoqué la réforme du permis de conduire, qui a permis de recourir à d'autres opérateurs, comme La Poste. C'est plutôt dans ce sens-là que nous voulons aller et je me propose, sur ce sujet aussi, de revenir vers vous d'ici la séance. À ce stade, je vous invite à retirer ces amendements.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Si je partage votre souhait de faciliter l'accès à cette profession, je pense aussi, comme la ministre, qu'il n'est pas souhaitable de multiplier les centres agréés, car cela pourrait nuire à l'homogénéité de la formation. Il me semble préférable de maintenir le pilotage des CMA, tout en autorisant celles-ci à déléguer l'organisation de l'examen à des prestataires. La ministre a évoqué La Poste, mais il peut y en avoir d'autres. Il importe, de mon point de vue, de conserver un pilotage unique pour s'assurer de l'homogénéité de la formation dispensée sur l'ensemble du territoire.

Mme Véronique Riotton. J'insiste sur le fait que le monopole des CMA allonge les délais, et il n'est pas certain que les choses s'arrangeront si elles continuent d'avoir un rôle de coordination. Il faudrait effectivement trouver un moyen de diversifier les acteurs tout en maintenant l'homogénéité de la formation, afin de mettre fin à l'engorgement constaté sur le terrain.

*Les amendements sont **retirés**.*

La commission examine l'amendement CD1778 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La tendance actuelle n'est pas vraiment à la création de nouvelles niches fiscales. J'invite donc Mme Laurianne Rossi à retirer son amendement. À défaut, avis défavorable.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement ne vise pas à créer une nouvelle niche fiscale. Il s'agit d'un amendement de cohérence, dont nous avions déjà discuté lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2019. Il vise à aligner les dispositions dont bénéficient aujourd'hui les taxis qui roulent au gasoil et au super sans plomb sur celles de ceux qui roulent au gaz de pétrole liquéfié (GPL). Il vise à favoriser une mobilité plus propre, mais nous pourrons en reparler à l'occasion de l'examen du prochain projet de loi de finances.

*Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD728 de M'jid El Guerrab.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis défavorable à cet amendement, qui tend à empêcher les chauffeurs VTC de prendre en charge des clients dans des aérogares, sauf s'ils justifient d'une réservation préalable d'au moins une heure. Je ne vois pas très bien ce qui justifierait de distinguer le régime applicable aux gares, qui ne change pas, et celui des aérogares, pour lesquelles vous opérez une distinction entre taxis et VTC. À mon sens, la limitation de la prise en charge que vous proposez va pénaliser les clients des aérogares et dégrader le service.

*Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD1263 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement nous a été suggéré par la Fédération nationale des artisans du taxi.

L'article 9 du projet de loi prévoit la mise en place de services d'information sur les déplacements multimodaux à destination des usagers. Afin de préserver le marché de la maraude, qui est menacé par le développement de ces nouvelles technologies, cet amendement vise à instaurer un délai entre la réservation et la prise en charge du client.

Le développement de ces plateformes va évidemment dans le bon sens mais, afin de respecter la loi et de garantir une concurrence loyale, seuls les taxis devraient pouvoir informer leur clientèle de leur géolocalisation et de leur disponibilité sur ces plateformes multimodales, conformément à l'article L. 3120-2 du code des transports. Par ailleurs, aucun critère ne permet actuellement de différencier clairement une réservation immédiate de la maraude, ce qui menace l'équilibre de l'ensemble du secteur d'activité.

L'instauration d'un délai entre la réservation et la prise en charge du client est la seule solution qui permettrait de préserver le marché de la maraude face au développement de nouvelles technologies.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. De mon point de vue, la maraude distingue nettement les taxis des VTC et elle a vocation à perdurer. En revanche, je ne vois pas l'intérêt d'imposer aux taxis, comme aux VTC, un délai pour les réservations préalables. Cette disposition me semble pénalisante pour tous les clients. Je vous invite donc à retirer votre amendement. À défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Bertrand Pancher. Les techniques de réservation en ligne, qui tendent à se généraliser, mettent en danger la pratique de la maraude. J'admets qu'il n'y a pas de solution simple à ce problème, mais votre mesure va compliquer encore un peu plus la situation des chauffeurs de taxi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les taxis fonctionnent beaucoup, eux aussi, avec des réservations préalables. Je ne pense pas qu'il y ait de distorsion sur ce plan.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD615 de Mme Véronique Riotton.

Mme Véronique Riotton. Afin d'alléger la procédure d'accès à la profession de chauffeur de VTC, cet amendement propose de dématérialiser les démarches. À l'heure actuelle, les dossiers papier engorgent les services : la

dématérialisation réduirait à la fois le temps de traitement des dossiers et les frais de gestion administrative.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage votre souhait et nous voulons même aller plus loin. Au-delà du traitement des cartes professionnelles, nous visons la chaîne complète, avec un système d'information et de gestion qui permettrait de rapprocher les informations relatives aux conducteurs et à leur carte professionnelle, aux exploitants et aux véhicules. En matière d'accès à la profession, ce système d'information doit permettre d'automatiser tout le processus, depuis l'inscription aux examens ou la procédure d'équivalence, jusqu'à la délivrance des cartes pour l'exercice de la profession de transport public particulier de personnes. L'objectif recherché est double : d'une part, simplifier les procédures et réduire les délais d'entrée dans la profession ; d'autre part, lutter contre la fraude.

Pour mettre en place ce système d'information global, qui offrira une solution de dématérialisation totale des procédures, il faudra avoir une base légale. Je vous proposerai, pour la séance, un amendement dans ce sens.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je pense, moi aussi, que la dématérialisation doit être réalisée d'une manière plus globale. Comme l'a dit la ministre, le Gouvernement souhaite aller plus loin dans cette voie. Je vous invite donc à suivre ses recommandations et à faire, éventuellement, une proposition en séance.

*L'amendement CD615 est **retiré**.*

6. Réunion du vendredi 17 mai à 14 heures 30

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 Ier

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 Larsonneur 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 Larsonneur, 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 Larsonneur, 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 Néris-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 1er 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 existeront 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 1er 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'émets 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 1er juillet 2020 – à compter du 1er 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 1er juillet 2020 pour les cycles neufs et à compter du 1er juillet 2021 pour les ventes d'occasion. Le Sénat a souhaité fixer que l'obligation du marquage à la source s'applique le 1er 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 1er 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 Menuel.

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 retravaillions 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 retravailler 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 prévoiront 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 collèges, 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 1er 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 1er 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 Larsonneur 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 Larsonneur, 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 pourrons 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 pourrons 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 sont 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 Larsonneur, CD1025 de M. Fabrice Brun, CD1956 de Mme Danielle Brulebois, CD995 de Mme Claire Pitollat, CD489 de M. Jean-Charles Larsonneur, 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) : *Signalement 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 Ier 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 Larsonneur.

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 Ier, 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 Larsonneur, CD2164 de Mme la présidente Barbara Pompili, et les amendements identiques CD460 de M. Jean-Charles Larsonneur 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. Élue 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’apprête 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 rénovée. 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 téléscopent 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 Pancher. 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 pourrons 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'éluder 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'émets 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 1er 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'émets 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 surenchérir 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'émets 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.***

7. Réunion du vendredi 17 mai à 21 heures 30

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous poursuivons l'examen des articles du projet de loi d'orientation des mobilités. Nous en arrivons aux amendements portant articles additionnels après l'article 23.

Après l'article 23

La commission examine l'amendement CD1047 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à assouplir la réglementation relative au déploiement d'infrastructures de recharge dans les parkings souterrains.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Je comprends votre préoccupation de favoriser le déploiement d'infrastructures de recharge dans les parcs de stationnement couverts. La direction de la sécurité civile du ministère de l'intérieur a piloté une mission sur les parcs de stationnement pour prendre en compte leur évolution et définir des recommandations au titre de la sécurité incendie ; un guide de préconisations visant à compléter et à interpréter la réglementation a ainsi vu le jour. L'administration s'est donc engagée avec les acteurs concernés à ajuster les recommandations et la réglementation aux risques réels liés aux infrastructures de leur charge électrique. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement soulève un réel problème, connu des gestionnaires de parkings : les différentes réglementations applicables en matière de construction et de sécurité incendie des parkings rendent plus difficile et plus coûteuse l'installation de bornes de recharge électrique. Mme la ministre l'a indiqué, ces difficultés sont en cours de traitement : l'amendement est donc en voie d'être satisfait. En outre, une lecture attentive donne l'impression qu'il s'apparente à une injonction au Gouvernement : il ne pourrait donc être adopté en l'état. Je vous demande de bien vouloir le retirer.

M. Bertrand Pancher. Je note que M. le rapporteur a un avis plus ouvert que Mme le ministre, mais je ne retirerai pas mon amendement.

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

Article 23 *bis* (article L. 322-8 du code de l'énergie) : *Clarification des missions des gestionnaires de réseaux de distribution d'électricité en matière d'études de raccordement*

Mme la présidente Barbara Pompili. L'article 23 *bis* a fait l'objet d'une délégation au fond auprès de la commission des affaires économiques dont nous reprendrons donc les conclusions. La commission des affaires économiques n'a pas adopté d'amendements sur cet article.

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

Après l'article 23 *bis*

La commission examine l'amendement CD812 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Pour développer l'usage du véhicule électrique, il faut mailler de façon cohérente le territoire en infrastructures de recharge. Les gestionnaires du réseau de distribution n'ont pas vocation à se substituer aux acteurs de marché pour déployer et exploiter ces bornes. Mais, dans le cas où ces derniers n'apportent pas de réponse, le droit européen autorise de façon temporaire les collectivités territoriales à faire appel aux gestionnaires de réseau de distribution par appel d'offres. L'amendement vise à ouvrir cette possibilité de façon très limitée, dans des cas particuliers.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Cette possibilité de faire du gestionnaire de réseau l'opérateur de dernier recours est offerte par la directive révisée sur l'électricité. Le Gouvernement lance le travail de transposition de cette directive très récente et le projet de loi relatif à l'énergie et au climat inclut une habilitation du Gouvernement à la transposer par ordonnance.

Le Gouvernement est attentif à cette disposition qui offre une possibilité supplémentaire de favoriser le déploiement des bornes de recharge dans les zones blanches. Il sera nécessaire de conduire une concertation avec les parties prenantes, d'éclaircir certains points comme celui de la propriété des bornes, de vérifier la compatibilité du dispositif avec la directive européenne – particulièrement complexe sur ce sujet – et de préciser l'impact d'une telle mesure sur le tarif d'utilisation des réseaux et le prix de l'électricité. Compte tenu de ces éléments, je vous propose de retirer l'amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis que Mme la ministre. De surcroît, cet amendement pose des problèmes rédactionnels, au niveau de la syntaxe notamment.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. C'est gentil !

Mme Pascale Boyer. Compte tenu des explications de Mme la ministre, je retire mon amendement.

L'amendement est ***retiré.***

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

La commission passe aux amendements identiques CD1092 de la commission des affaires économiques et CD2341 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. J'espère que le professeur Fugit ne retoquera pas mon amendement CD1092…

Il s'agit d'abord de clarifier la définition des carburants alternatifs, dans un objectif de sécurisation juridique. Cette codification permettra de donner de la visibilité à ces carburants et facilitera les investissements des entreprises dans ces technologies. Concrètement, il s'agit de reprendre dans la loi la définition des carburants alternatifs issue de la directive européenne de 2014.

En outre, l'amendement propose de donner une base légale au décret réglementant les bornes de recharge, en précisant que les opérateurs devront s'assurer de l'information complète du public sur la puissance réelle maximum d'une borne et garantir l'itinérance de services de recharge.

Il est également proposé que les bornes permettent le pilotage de la recharge. En effet, le déploiement massif des infrastructures risque à terme d'avoir un impact sur l'ensemble du réseau électrique si les recharges de l'ensemble des véhicules ne sont pas pilotées.

Enfin, l'amendement vise à permettre au Gouvernement de définir à l'avenir, et par décret, les conditions dans lesquelles les véhicules électriques neufs faciliteront la bidirectionnalité des flux lors de la recharge. Même si la technologie *vehicle to grid* n'en est encore qu'au stade de l'expérimentation, un besoin de normalisation réglementaire se fait d'ores et déjà sentir et celle-ci sera indispensable à moyen terme pour encourager son développement.

M. Patrice Perrot. L'amendement CD2341 est identique. Le but est de clarifier le cadre législatif des nouveaux produits que sont les carburants alternatifs et les infrastructures de recharge, afin d'en encourager le développement et les usages.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Plusieurs dispositions me semblent bienvenues, notamment la définition des carburants alternatifs ou l'encadrement proposé pour les infrastructures de recharge, afin de garantir les services pour le consommateur. Mon avis sera donc favorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements codifient le décret sur les carburants alternatifs et donnent une base juridique plus solide à plusieurs textes réglementaires. Avis très favorable.

*La commission **adopte** les amendements.*

En conséquence, l'article 23 ter *est **ainsi rédigé** et les amendements CD975 de M. Bertrand Pancher, CD2115 de M. Anthony Cellier et CD1661 de M. Emmanuel Maquet **tombent**.*

Après l'article 23 *ter*

La commission en vient à l'amendement CD1275 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à étendre l'obligation pour les collectivités locales – communes, EPCI – ou les personnes morales de droit privé qui installent une infrastructure de charge ouverte au public de signaler leur indisponibilité ou, le cas échéant, de procéder à leur remise en service dans les meilleurs délais.

Le rythme d'installation des bornes est vraiment stratégique. Le projet de loi y répond, sauf pour les immeubles collectifs ou les infrastructures autoroutières. Mais on ne saurait laisser de côté la question de l'entretien des bornes existantes. Les constructeurs automobiles sont tétanisés à l'idée de s'engager dans des efforts énormes en matière de mobilité électrique, s'ils ne sont pas accompagnés d'un réseau suffisamment opérationnel : ce qui suppose d'installer des bornes neuves, mais également d'entretenir les bornes existantes. Que va-t-il se passer demain si un automobiliste se rend à une borne pour recharger sa voiture et qu'elle est inopérante ? C'est pourquoi nous proposons que les collectivités locales aient une véritable obligation de signaler l'indisponibilité des bornes et de s'engager dans leur entretien.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est satisfait par certaines dispositions des amendements que vous venez d'adopter et par les dispositions introduites à l'article 9 sur la disponibilité des informations sur les bornes de recharge. Le rapporteur étant un des auteurs des amendements en question, il pourra l'expliquer. Je vous propose de retirer le vôtre.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Votre amendement vise à faire en sorte que les utilisateurs des dispositifs de recharge publique puissent savoir quel est leur état de disponibilité ou d'occupation. Les dispositions que nous venons d'adopter devraient vous satisfaire, ainsi que l'amendement adopté hier à l'article 9, que j'ai cosigné avec la rapporteure Mme Bérangère Couillard : il prévoit de rendre publiques toutes les données relatives à la localisation, la disponibilité, l'état, la puissance de tous les dispositifs de recharge. En outre, toutes les données pourront être intégrées dans les applications d'aide à la conduite et les GPS. Je vous propose donc également de le retirer.

M. Bertrand Pancher. Je vous remercie pour ces explications et je le retire.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission passe à la discussion commune des amendements CD1967 de Mme Valérie Lacroute et CD2615 de M. Max Mathiasin.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD1967 vise à alléger la réglementation française, en évitant de surtransposer certaines normes européennes, afin que les équipements de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rattachés au point de livraison électrique d'un bâtiment puissent utiliser toutes les technologies disponibles, dans la mesure où ces dernières garantissent un haut niveau de sécurité. La norme française actuelle contraint la commercialisation des bornes de recharge. Cet amendement permettra d'ouvrir le marché et le consommateur français aura plus de choix.

M. Bruno Duvergé. L'amendement CD2615 est similaire. À titre d'exemple, il existe désormais des bornes sans obturateur, utilisables en toute sécurité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La priorité en matière d'infrastructures de recharge reste la sécurité des utilisateurs. Le Gouvernement n'est pas opposé à des solutions alternatives dès lors que le niveau de sécurité est équivalent, mais les mesures proposées relèvent du niveau réglementaire et nécessitent des échanges avec la profession. Je vous propose de les retirer.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements me semblent déclaratoires et ne créent pas de droit. En outre, l'installation de dispositifs de recharge fait déjà l'objet d'une réglementation visant à garantir la sécurité. Demande de retrait.

*L'amendement CD2615 est **retiré**.*

*La commission **rejette** l'amendement CD1967.*

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

La commission examine en discussion commune les amendements CD1412 et CD1307 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1412 vise à permettre le déploiement d'infrastructures privées de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables. Il faut lever les freins à la mise en œuvre du droit à la prise pour permettre aux utilisateurs de véhicules électriques l'accès à la recharge

dans le domaine privé. C'est une condition *sine qua non* de la massification de la mobilité électrique.

Pour les immeubles disposant de plus de dix emplacements de stationnement, l'amendement propose un renforcement de la mise en œuvre du droit à la prise par l'installation d'une infrastructure collective de recharge avant le 1er janvier 2023.

Pour les immeubles de moins de dix emplacements de stationnement, le droit individuel à la prise est simplifié en restreignant les motifs sérieux et légitimes d'opposition à l'équipement des emplacements de stationnement pour la recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables aux seuls cas de préexistence de tels équipements ou de décision prise par le propriétaire d'installer de tels équipements dans un délai raisonnable.

L'amendement CD1307 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons déjà eu cette discussion à l'occasion d'autres amendements, notamment celui du rapporteur. Je comprends l'objectif d'accélérer le déploiement des installations de recharge dans les copropriétés ; il faut toutefois être attentif à ne pas imposer des charges aux copropriétaires, ce qui porterait atteinte au droit de propriété.

Concernant l'abaissement de la majorité de vote dans les immeubles en copropriété, nous partageons également l'objectif recherché, mais cette évolution doit être envisagée dans le cadre de la réforme à venir du droit de la copropriété : l'ordonnance prévue dans le cadre de la loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, dite ELAN, proposera de faciliter l'adoption de décisions actuellement votées à la majorité de tous les copropriétaires par le recours accru au mécanisme de la passerelle. Je vous propose de retirer votre amendement ; sinon, avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement est similaire à mon amendement CD3030 à l'article 23, que j'ai retiré suite à notre discussion collective. Nous avons tous convenu de travailler ensemble pour la séance : il y a manifestement besoin de « cranter » quelques avancées et de faciliter l'installation de ces équipements dans les copropriétés qui restent un des freins au développement de la mobilité électrifiée. Par cohérence avec notre décision de cet après-midi, je vous demanderai de bien vouloir retirer votre amendement.

M. Bertrand Pancher. C'est un sujet de préoccupation majeure pour les constructeurs automobiles, nous en avons effectivement parlé cet après-midi. Ils redoutent que les prises ne soient pas créées en nombre suffisant. La question des copropriétés est centrale. Il faut à tout prix lever les verrous dans le cadre des décisions des assemblées générales de copropriétaires. J'espère vraiment que vous allez avancer. Je maintiens mes amendements : cela nous permettra de discuter du sujet en séance si des avancées nous sont proposées d'ici là.

*La commission **rejette** les amendements.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD2929 du rapporteur.*

Elle passe à l'amendement CD3216 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement apporte plusieurs modifications substantielles à la procédure de droit à la prise : il retire le terme de « demande », dans la mesure où il s'agit d'un réel droit à la prise et non de la simple faculté d'effectuer une demande ; il prévoit que les propriétaires ont l'obligation de laisser le prestataire choisi pour l'installation accéder aux locaux, en vue de réaliser l'étude ou le devis demandé ; il étend le droit à la prise aux non-occupants de l'immeuble ; il précise que le propriétaire disposera d'un délai, fixé par décret, pour contracter avec le prestataire choisi et ainsi ne pas faire obstacle au droit à la prise.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement partage pleinement l'objectif poursuivi par cet amendement et considère qu'il assure un équilibre tout à fait satisfaisant entre, d'une part, l'objectif d'un accès facilité aux bornes de recharge et, d'autre part, les règles de fonctionnement des copropriétés, la protection du droit de propriété et les relations entre propriétaires et bailleurs ou occupants de bonne foi. En conséquence, avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, les amendements CD1166 de la commission des affaires économiques, CD1035 de Mme Anne-Laurence Petel et CD1087 de la commission des affaires économiques **tombent.***

*Puis la commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD2931 du rapporteur.*

Elle en vient à l'amendement CD1663 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam. Dans le cas où certains copropriétaires souhaitent mettre aux voix l'équipement de l'ensemble des places de stationnement avec des bornes de recharge, des règles de majorité différentes sont susceptibles de s'appliquer lors de l'assemblée générale : la première, pour l'équipement des places de stationnement, est celle dite de l'article 24 de la loi de 1965 – majorité simple des copropriétaires présents ou représentés en assemblée générale ; la seconde, pour l'installation, la modification des installations électriques permettant l'alimentation de ces mêmes places de stationnement, et celle de l'article 25, qui exige la majorité absolue de tous les copropriétaires. Ce double système de majorité, le plus souvent mal compris, conduit à l'application de la règle de la majorité absolue, bien plus difficile à atteindre. Je vous propose de le simplifier en l'alignant sur la majorité simple de l'article 24.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ce sujet, similaire à ceux dont nous venons de parler, sera traité dans l'ordonnance prévue dans le cadre de l'habilitation de la loi ELAN. Je vous propose de retirer votre amendement.

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

L'amendement est ***retiré****.*

La commission passe à l'amendement CD1997 de M. Alain Perea.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même avis que pour le précédent.

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

L'amendement est ***retiré****.*

La commission examine ensuite l'amendement CD2896 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement de précision vise à mentionner explicitement les bornes de recharge internes comme externes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Favorable.

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

Elle passe à l'amendement CD1088 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Dans le droit actuel, pour la mise en place du droit à la prise ou d'une installation collective, le syndic est tenu de présenter des devis correspondant aux travaux. Mais ces derniers ne prennent pas nécessairement en compte toutes les aides publiques existantes, comme celle du programme ADVENIR géré par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ou celles des collectivités locales. Pourtant, souvent, la connaissance de ces aides pourrait convaincre certaines copropriétés de voter les travaux.

L'amendement propose donc d'obliger les syndics à présenter également un plan de financement prévisionnel pour la réalisation de ces travaux, afin que chaque propriétaire ait une connaissance précise du reste à charge lui incombant en cas de décision positive de l'assemblée générale.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sagesse.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Sans aucune hésitation, j'y suis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD2932 du rapporteur.*

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

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

La commission en vient aux amendements identiques CD1168 de la commission des affaires économiques, et CD2616 de Mme Florence Lasserre-David.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. L'amendement CD1168 vise à corriger un oubli de la loi du 30 décembre 2017 mettant fin à la recherche ainsi qu'à l'exploitation des hydrocarbures et portant diverses dispositions relatives à l'énergie et à l'environnement. Il précise que la métropole est compétente en matière de création et d'entretien de points de ravitaillement en gaz naturel pour véhicules (GNV) ou en hydrogène. Cette extension est cohérente avec les compétences que la métropole exerce déjà pour l'aménagement de points de recharge pour véhicules électriques.

M. Bruno Duvergé. L'amendement CD2616 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette précision est tout à fait utile. Avis favorable.

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

*La commission **adopte** les amendements.*

Après l'article 24

La commission examine l'amendement CD2544 de M. Sylvain Maillard.

M. Sylvain Maillard. Madame la présidente, je vous remercie de m'accueillir au sein de votre commission.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous êtes le bienvenu !

M. Sylvain Maillard. Mon amendement CD2544 vise à vous alerter sur la transformation de nombreux parkings automobiles situés autour des gares, en banlieue et grande banlieue de la région parisienne où je suis élu : gratuits il y a quelques années, ils sont devenus payants sur décision des maires. Cela va à

l'encontre des principes que nous portons dans le présent projet de loi : développer l'utilisation des transports en commun et des transports verts. Pour des raisons financières, bon nombre de nos compatriotes ne peuvent plus accéder à ces parkings et décident de se rendre à leur travail en voiture car cela ne leur coûte pas plus cher. C'est le cas dans le Val-d'Oise – à Argenteuil pour ne pas la citer –, mais également dans les Yvelines.

Dans l'esprit du projet de loi, l'amendement vise à faire en sorte, au moins pour les gares construites autour du Grand Paris Express, qu'un parking gratuit soit toujours mis à disposition afin que les banlieusards puissent y laisser leur voiture et prendre les transports en commun dans des conditions qui restent pour eux financièrement intéressantes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage la philosophie de votre amendement. Vous avez raison, il est souhaitable que des parkings de rabattement encouragent nos concitoyens à garer leur voiture et à utiliser les transports en commun.

Mais votre amendement « stipule pour autrui », si vous me permettez l'expression, car ce sujet est de la responsabilité de l'autorité organisatrice : en Île-de-France, il s'agit clairement d'Île-de-France mobilités, contrairement à d'autres territoires où certaines compétences reviennent à la région et d'autres aux AOM, qui gèrent les contrats opérationnels de mobilité.

Les autorités organisatrices peuvent par exemple donner accès gratuitement à des parkings de rabattement grâce à l'abonnement de transports en commun. Laissons les collectivités porter ce type de décision. Je vous propose le retrait de l'amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Malgré l'intention louable de l'amendement, mon avis sera similaire à celui de Mme la ministre.

M. Sylvain Maillard. Je vais le retirer. C'est un amendement d'appel et de sensibilisation. S'il y a une rupture dans les intermodalités, on pourra faire toutes les lois que l'on veut, cela ne fonctionnera pas. En région parisienne, nous avons un fonds de péréquation : Paris paie pour les villes de banlieue, afin de faire en sorte de supprimer la circulation subie – nous élevons aussi des enfants dans le centre de Paris… Il faut particulièrement veiller à laisser des parkings accessibles pour les banlieusards afin qu'ils puissent laisser leur voiture à l'extérieur de Paris.

*L'amendement est **retiré**.*

Article 25 (article L. 121-36, article L. 446-1-1, articles L. 446-6, L. 446-7, L. 446-8, L 446-9, L. 446-10, L. 446-11, L. 446-12, L. 446-13, L. 446-14, L. 446-15, L. 446-16 et L. 446-17 [nouveaux] du code de l'énergie) : *Développement du gaz et du biogaz dans les transports*

Mme la présidente Barbara Pompili. Cet article a fait l'objet d'une délégation de fond à la commission des affaires économiques. Nous reprendrons donc ses amendements. Je vais les appeler les uns après les autres : M. le rapporteur pour avis nous les présentera, Mme la ministre donnera son avis et nous passerons directement au vote.

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD1098 et CD1100 de la commission des affaires économiques.*

Elle passe à l'amendement CD1089 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Cet amendement vise à préciser que le complément de rémunération pour les producteurs de biogaz non injecté est réservé à la production majoritairement destinée aux usages liés à la mobilité. Ce dispositif doit encourager une utilisation accrue du biogaz dans les transports, comme énergie de transition moins polluante par rapport à l'essence et au diesel, sans toutefois interdire d'autres usages, quand bien même ils resteraient ultra-minoritaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis favorable au principe : la production de biométhane non injecté doit être « fléchée » en priorité vers les mobilités.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD1159, CD1160, CD1162 et CD1163 de la commission des affaires économiques.*

Elle en vient à l'amendement CD1165 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Cet amendement vise à corriger une erreur de rédaction dans la mesure où le complément de rémunération, créé par cet article, est destiné à soutenir les installations de production de biogaz non injecté, et non les projets d'injection.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD1164 et CD1161 de la commission des affaires économiques.*

Elle examine ensuite l'amendement CD1090 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. L'article 25 prévoit que les stations GNV puissent être raccordées au réseau de transport de gaz au lieu du réseau de distribution – ce qui est aujourd'hui la règle – afin de réduire les coûts de compression et de bénéficier des hautes pressions offertes par le réseau de transport.

Cette mesure est très attendue pour débloquer la réalisation de certains projets. Les acteurs auditionnés ont hâte qu'elle entre en vigueur le plus rapidement possible. Toutefois, l'amendement réserve la dérogation aux futures stations créées après l'entrée en vigueur de la présente loi, afin d'éviter que d'anciennes stations ne profitent de cette dérogation pour changer de raccordement et ne fassent peser le surcoût induit sur la collectivité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Effectivement, il faut éviter un effet d'aubaine qui serait coûteux pour la collectivité. Mon avis est donc favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle en vient à l'amendement CD1091 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Cet amendement vise à supprimer l'ajout du Sénat conditionnant le bénéfice de la dérogation à un critère de pertinence économique. Cet ajout est inutile en pratique et juridiquement flou. Il est à craindre qu'il retarde encore l'application de la dérogation, pourtant urgente pour débloquer certains projets structurants, comme je l'ai évoqué précédemment.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je m'en remets à la sagesse de la commission.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Mme la présidente Barbara Pompili. Comme vous le constatez, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire respecte son engagement vis-à-vis de la commission des affaires économiques. Vous saluerez le président Lescure de ma part, monsieur le rapporteur pour avis !

*Elle **adopte** ensuite l'article 25 **modifié**.*

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

La commission examine l'amendement de suppression CD3031 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le Sénat a introduit à l'article 25 *bis* A la prise en compte par les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) d'un cadre d'action régional de déploiement de points de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé. Or ce cadre d'action n'existe pas et ses éléments constitutifs ne sont pas définis.

Il est donc proposé de supprimer cet article et de reporter la responsabilité de planifier le déploiement des dispositifs et stations de recharge et d'avitaillement vers les contrats opérationnels de mobilité. Nous avons adopté à cet effet hier soir, à l'article 4, un amendement du rapporteur M. Bruno Millienne, que j'ai cosigné.

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

M. Jean-Marie Sermier. Si l'article est supprimé, tous les amendements vont tomber. Je ferai donc quelques remarques : nous ne sommes pas opposés à une réécriture de l'article, afin de s'appuyer sur les contrats opérationnels de mobilité. En outre, l'article ne visait pas les avitaillements en hydrogène et biocarburants. Il faut en tenir compte et les ajouter.

Mme la présidente Barbara Pompili. Tout à fait, monsieur Sermier.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis d'accord avec vous. En tant que vice-président du groupe d'études dédié de l'Assemblée nationale, je pense que l'hydrogène peut faire partie des solutions d'avenir – avec d'autres. Mais l'amendement adopté hier à l'article 4 vise l'ensemble des structures d'avitaillement, ce qui n'exclut donc pas l'hydrogène. Bien entendu, il faut être vigilant et faire en sorte que les structures d'avitaillement en hydrogène soient incluses, comme les autres.

M. Bruno Duvergé. Bien sûr, monsieur le rapporteur, mais c'est encore mieux de l'indiquer explicitement. Il est toujours pédagogique d'écrire que les carburants alternatifs comprennent aussi l'hydrogène.

La commission ***adopte*** *l'amendement. En conséquence, l'article 25* bis *A est* ***supprimé****, ce qui a pour effet de faire* ***tomber*** *tous les amendements portant sur cet article.*

Après l'article 25 *bis* A

La commission examine en discussion commune les amendements CD233 de M. Mounir Belhamiti et CD523 de M. David Lorion.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD233 de notre collègue Belhamiti vise à créer une obligation à la charge des gestionnaires de stations-service : ils devraient se doter de bornes de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables adaptées à tous les véhicules du marché afin de pallier le

manque d'infrastructures de recharge qui freine l'achat de véhicules rechargeables.

M. Jean-Marie Sermier. Dans la même veine que nos discussions précédentes, l'amendement CD523 de M. Lorion propose que les stations-service mettent en place tout équipement ou installation permettant la diversification de l'offre énergétique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous l'avons évoqué pour les infrastructures sur les autoroutes : je comprends votre volonté d'accélération mais les dispositifs et les infrastructures sont en cours de déploiement et des démarches sont engagées. Il ne faut pas perturber les procédures en ajoutant des exigences. Je vous propose le retrait des amendements ; à défaut, mon avis sera défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements partent d'un constat que je partage : le réseau des stations-service perd en densité. De nombreuses stations ont fermé sur le territoire au cours des dernières années. Il importe de penser à l'avenir de ce réseau. Dans un contexte de sortie progressive des carburants fossiles, elles pourraient devenir des lieux d'intermodalité – covoiturage, centres de services de mobilité, dispositif de recharge électrique, etc.

Toutefois la solution proposée par ces amendements n'est pas la bonne. Ils fixent de nouvelles contraintes réglementaires aux stations-service – l'obligation de s'équiper en bornes de recharge – qui ne sont pas de nature à faciliter la transformation vers un nouveau modèle. Une politique d'aide à la reconversion et à la diversification des activités fondée sur des expérimentations serait plus pertinente.

À ce stade, je propose le retrait de ces amendements. Mais le problème est posé, qu'il faudra bien régler dans les prochaines années.

*La commission **rejette** les amendements.*

Article 25 *bis* (article L. 221-1 du code de l'énergie) : *Mobilisation des certificats d'économies d'énergie en faveur du secteur des transports*

La commission examine l'amendement de suppression CD2989 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE) est aujourd'hui le principal outil de politiques publiques pour faire baisser la consommation d'énergie, quels que soient la source et le secteur concerné.

L'article 25 *bis* en modifierait profondément la nature, en permettant à ce mécanisme de financer des dispositifs de déploiement d'infrastructures de recharge ou d'avitaillement, ainsi que l'acquisition de véhicules qui ne sont pas

forcément plus sobres. En outre, il cible pour l'essentiel le dispositif sur les transports, alors les CEE ont vocation à concerner tous les secteurs d'activité. Enfin, en énumérant les économies d'énergie concernées par le dispositif, l'article crée des risques d'*a contrario* et d'exclusion du champ des CEE de nombreux projets d'économie d'énergie.

Les CEE financent d'ores et déjà de nombreux projets dans le domaine des transports, à hauteur de 12 %. Vingt-neuf types d'actions sont possibles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Bien évidemment, je suis favorable à la mobilisation des CEE pour la mobilité. Mais les dispositions adoptées dans cet article ne sont pas appropriées pour les raisons exposées par M. le rapporteur. Je suis donc favorable à sa suppression.

M. Jean-Marie Sermier. Nous ne partageons pas votre avis car les CEE permettent d'ouvrir différents champs. Une nouvelle période triennale va débuter ; nous aurons l'occasion d'en débattre dans un futur projet de loi. L'article 25 *bis* visait au contraire à conforter la politique d'ouverture, notamment vers le biocarburant, qui constitue une forme d'économie.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous pourrions longuement débattre du sujet, monsieur Sermier… Les économies d'énergie doivent être des économies d'énergie, non des alternatives de carburant. Mais nous en rediscuterons à l'occasion du projet de loi relatif à l'énergie et au climat.

M. Bertrand Pancher. L'intention de notre collègue est bonne : mobiliser les certificats d'économie d'énergie permet de disposer d'une ressource stable et pérenne pour financer notamment les nouvelles infrastructures de distribution d'énergie. Je ne suis pas spécialement attaché à la mobilisation de cette ligne de crédit, mais elle est tout de même intéressante ; d'autant qu'au-delà du renouvellement des certificats d'économie d'énergie, on peut espérer ouvrir un champ plus large, permettant de disposer de moyens supplémentaires. Il serait intéressant de réfléchir à des amendements de ce type.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ce qui me gêne le plus dans cet article, c'est le risque de détournement des investissements, qui doivent être orientés vers l'efficacité énergétique des bâtiments. C'est un sujet majeur, à la fois environnemental et social : moins d'émissions de CO_2, et donc une consommation d'énergie moins importante, mais aussi la diminution de la facture énergétique de plusieurs millions de Français. Je vous rappelle que sept à huit millions d'entre eux vivent dans des « passoires énergétiques », tout au moins des logements très mal isolés.

La commission ***adopte*** *l'amendement. En conséquence, l'article 25* bis *est* ***supprimé****, ce qui a pour effet de faire* ***tomber*** *tous les amendements portant sur cet article.*

Article 25 *ter (nouveau)* (article L. 151-31 du code de l'urbanisme) : *Suppression du renvoi à un décret permettant de réduire les obligations de construction de places de parking*

La commission en vient à l'amendement CD1094 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Cet amendement rend opérationnelle une disposition de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique, qui vise à réduire de 15 % les obligations réglementaires de construction de parkings dans les immeubles neufs, dans le cas où des véhicules électriques dotés de bornes ou des véhicules propres en autopartage sont mis à disposition par le promoteur.

Or cette mesure n'est toujours pas appliquée en raison de l'absence de publication du décret d'application prévu par la loi. Il ressort de mes auditions que ce décret n'est pas nécessaire, chaque règlement de plan local d'urbanisme pouvant déterminer les modalités d'application de la mesure. Mon amendement vise donc à supprimer cette référence inutile à un décret.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il n'est en effet pas pertinent de vouloir fixer cette norme au niveau national. Avis favorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est de la légistique fine : supprimer la référence à un décret qui n'a jamais été publié… Je suis très favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Chapitre III
Dispositions relatives à la promotion des usages les plus propres et à la lutte contre la congestion

Avant l'article 26 A

La commission examine l'amendement CD2882 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel et de précision.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sagesse, en cohérence avec ma position précédente sur les corrections de titre.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle en vient à l'amendement CD621 de Mme Véronique Riotton.

M. Patrice Perrot. La définition des véhicules propres prévue par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte prend en compte les émissions de CO_2 et de polluants atmosphériques au moment de

leur utilisation. Mais elle est imparfaite car elle ne prend pas en compte l'ensemble du cycle de vie du véhicule, en particulier les émissions liées à sa production et son retraitement.

L'amendement CD621 propose que la définition valorise les véhicules propres sur l'ensemble du cycle de vie, et non sur leur simple utilisation, afin d'orienter les politiques publiques vers des véhicules plus vertueux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à intégrer une analyse du cycle de vie dans la définition des véhicules à faibles émissions pour les véhicules légers. Les véhicules à très faibles émissions sont les véhicules électriques à hydrogène ou à air comprimé ; les véhicules à faibles émissions sont les véhicules émettant moins de 60 grammes de CO_2. La future directive modifiant la directive 2009/33/CE du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, en cours d'adoption, introduit une définition des véhicules propres dépendant à la fois du taux d'émission de CO_2 et de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelle.

Je partage l'objectif, mais l'amendement me semble prématuré. La réglementation liée aux émissions des véhicules est de niveau européen ; il serait donc plus pertinent d'utiliser une méthode harmonisée au niveau européen. Dans le nouveau règlement européen sur les émissions de CO_2, une disposition prévoit que la Commission évalue la possibilité d'élaborer une méthodologie commune d'évaluation sur le cycle de vie, mais celle-ci n'est pas encore disponible. Je suis d'accord sur le principe, mais pas sur le calendrier : c'est pourquoi mon avis est défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis d'accord avec l'idée de prendre en compte le cycle de vie pour les carburants ; malheureusement, ce n'est pas l'approche retenue par la Commission européenne dans les règlements ou les directives qui ont été adoptés récemment dans ce domaine, même si elle a laissé la porte ouverte à la conduite d'une réflexion, d'ici à 2023, sur une méthodologie prenant en compte le cycle de vie des carburants. Nous aurions besoin d'études scientifiques afin de bien analyser la situation. Plusieurs amendements, dont un déposé par M. Jean-Marc Zulesi, proposent d'aller dans la direction que vous souhaitez en s'appuyant sur les travaux de recherche qui peuvent avoir lieu en France, dans le cadre des excellents instituts qui existent dans notre pays. On pourrait d'ailleurs suggérer à la Commission européenne de s'appuyer sur des travaux menés dans les différents pays, en n'oubliant pas ceux des chercheurs français. À ce stade, je vous demande de retirer votre amendement car il me semble difficile de pouvoir l'adopter sans qu'une étude ait été réalisée. Nous devons être proactifs au niveau européen, mais nous y reviendrons tout à l'heure.

M. Patrice Perrot. Compte tenu des arguments qui ont été présentés, je ne peux que retirer mon amendement.

L'amendement CD621 est ***retiré****.*

La commission examine ensuite l'amendement CD2622 de M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Comme l'amendement CD2622 porte sur le même sujet, j'aurai certainement la même réponse, mais je profite de l'occasion qui m'est donnée pour développer un peu. Il faut regarder le bilan carbone à la fois en ce qui concerne la construction des véhicules et leur cycle opérationnel. Pour des véhicules utilisant des carburants alternatifs, qu'il s'agisse de biocarburants ou de carburants synthétiques, mesurer le CO_2 au pot d'échappement n'est pas suffisant : quand on utilise des carburants qui ont déjà puisé du CO_2 dans l'atmosphère, on arrive à un bilan carbone tout à fait neutre. Il est donc urgent que la Commission européenne fasse évoluer la définition actuelle. Les constructeurs ont tendance à focaliser leurs investissements sur les véhicules électriques et négligent les autres technologies, et la perspective de la suppression des moteurs thermiques que l'on trouve dans beaucoup de textes ne fait que conforter cette attitude. On ne doit pas les supprimer, car ils permettent d'utiliser des carburants alternatifs.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien la philosophie de votre amendement. Nous partageons l'idée que l'objectif est, *in fine*, de réduire globalement les émissions de gaz à effet de serre. Je pense néanmoins que l'expression « carburants alternatifs » n'est pas suffisamment précise ; qui plus est, la référence au gazole non routier n'est pas adaptée dans la mesure où nous parlons de véhicules terrestres. Je vous propose donc de retirer cet amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis d'accord avec M. Bruno Duvergé : il y a un travail à effectuer sur la notion de véhicule à faibles émissions. En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers et ceux des particuliers, de moins de 3,5 tonnes, cela correspond *grosso modo* aux véhicules hybrides rechargeables, à hydrogène et électriques. Dans le cas des poids lourds, au-dessus de 3,5 tonnes, il est possible de recourir au GNV. Il faut l'avoir en tête.

Nous sommes également tenus par la réglementation européenne, qui évolue, notamment au sujet du nombre de grammes de CO_2 au kilomètre. À ce stade, les faibles émissions sont définies comme étant inférieures à 60 grammes de CO_2 par kilomètre ; au 1er janvier 2020, le seuil sera ramené 50 grammes.

Il est vrai qu'il y a un travail à faire sur le bioGNV. On peut envisager un abattement « CO_2 » permettant de faire en sorte que ces véhicules puissent éventuellement entrer, après une analyse du cycle de vie (ACV) bien maîtrisée, dans la catégorie des faibles émissions. Mais cela impliquerait d'avoir une certification de la provenance du bioGNV dans la mesure où il s'agit de méthane : autrement dit, la molécule est rigoureusement identique, elle fait appel à la même thermochimie et émet les mêmes quantités de polluants. La seule différence entre

le bioGNV et le GNV, c'est que le premier émet globalement moins de CO_2 durant son cycle de vie.

Le biogaz peut être une énergie intéressante, particulièrement pour les poids lourds. Il est d'autant plus intéressant qu'il émet vingt fois moins de particules fines que le diesel et à peu près moitié moins de dioxydes d'azote.

Cela étant, on ne peut pas considérer indifféremment tous les carburants alternatifs moins polluants. Par ailleurs, nous ne pouvons pas nous permettre de changer la définition des véhicules à faibles émissions, qui doit respecter les règlements européens. Je vous demande donc de retirer l'amendement à ce stade. Pardonnez-moi si j'ai été un peu long.

M. Bruno Duvergé. Je voudrais préciser que certains biocarburants sont propres, comme le bioéthanol. Ils ont un bilan carbone équilibré.

Mme la présidente Barbara Pompili. On en rediscutera, monsieur Bruno Duvergé…

M. Bruno Duvergé. On l'a déjà fait. Je parle des carburants de seconde génération.

Mme la présidente Barbara Pompili. Il faut aussi regarder comment ils sont produits – et avec quels produits phytosanitaires.

M. Bruno Duvergé. Nous sommes totalement d'accord sur ce point.

L'amendement CD2622 est ***retiré****.*

La commission examine ensuite l'amendement CD619 de Mme Véronique Riotton.

M. Patrice Perrot. La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte oblige l'État à acheter 50 % de véhicules propres, mais le pourcentage exigé n'est que de 20 % pour les collectivités territoriales. L'amendement CD619 tend à leur imposer la même obligation qu'à l'État.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La loi de transition énergétique a fixé aux collectivités territoriales dotées d'une flotte de plus de vingt véhicules l'obligation de la renouveler par des véhicules à faibles émissions, à hauteur de 20 %. Le Gouvernement soutient le renforcement de notre ambition dans ce domaine, mais la directive relative à la promotion de l'achat de véhicules propres, en cours d'adoption, prévoit un taux moyen national minimal de renouvellement par des véhicules à faibles émissions de 37,4 %. Compte tenu de la répartition des flottes publiques françaises entre l'État et les collectivités territoriales, la directive serait surtransposée si cet amendement était adopté. Le Gouvernement vous proposera d'ici à la séance une disposition visant à transposer cette directive. Dans ces conditions, je vous propose de retirer votre amendement.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je serais curieuse de savoir pourquoi le taux envisagé est de 37,4 %.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je ne sais comment il a été déterminé… Compte tenu des explications de la ministre, je suggère de retirer l'amendement en vue de retravailler sur ce sujet d'ici à la séance, sur la base de la future directive européenne, qu'il nous faudra respecter.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous pourrez reproposer en séance un amendement à 37,4 %…

M. Patrice Perrot. Tout à fait !

L'amendement CD619 est ***retiré.***

Puis la commission est saisie de l'amendement CD981 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Notre amendement vise à faire en sorte que les efforts soient partagés entre les flottes de véhicules. Les voitures particulières et les poids lourds sont soumis à des contraintes sévères dans le cadre du « verdissement » ; nous proposons que les flottes de véhicules légers de catégorie L – cyclomoteurs ou motocycles – soient traitées de la même façon.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre intention. Toutefois, les flottes de véhicules de catégorie L les plus importantes sont utilisées pour des missions opérationnelles qui sont exclues du champ d'application obligatoire de la mesure proposée. En ce qui concerne les collectivités territoriales, il n'est pas souhaitable, par ailleurs, de multiplier les objectifs qui leur sont assignés. Je demande donc le retrait de votre amendement, faute de quoi je donnerai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En outre, une directive européenne sur les poids lourds est en cours de négociation. Je suggère d'attendre, car elle va donner un cadre commun à l'ensemble de l'Union européenne. Comme nos transporteurs sont en concurrence avec les autres, il est peut-être préférable de ne pas légiférer comme si nous étions une île ; cela pourrait être souhaitable parfois, en matière de pollution, mais ce n'est pas le cas. Il vaut mieux être raisonnable. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

M. Bertrand Pancher. Il existe des deux-roues électriques particulièrement rapides qui pourraient être utilisés dans la défense nationale, la police et la gendarmerie. Nous ne demandons pas de tout changer du jour au lendemain, mais il y a peut-être une réflexion à conduire sur ce type de véhicules. Mais dans la mesure où une démarche est en cours au niveau européen, je vais retirer mon amendement.

L'amendement CD981 est ***retiré.***

Article 26 AA *(nouveau)* : *Objectifs de décarbonation du secteur des transports terrestres*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1138 et CD1139 de M. Matthieu Orphelin, CD961 de M. Bertrand Pancher, CD1626 de Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, CD1169 de la commission des affaires économiques, CD3032 du rapporteur, CD2346 de M. Jean-Marc Zulesi et CD2623 de M. Bruno Duvergé.

Mme Sophie Panonacle. Les amendements CD1138 et CD1139 sont défendus.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD961 vise à inscrire dans le projet de loi des objectifs concernant le développement des véhicules à faibles émissions, tels qu'ils ont été fixés par le Plan Climat, présenté par le Gouvernement en juillet 2017, et par le contrat stratégique de filière signé par le Gouvernement et le secteur automobile en mai 2018. Il s'agit de rappeler que la vente de voitures neuves émettant des gaz à effet de serre sera interdite à partir de 2040 – c'est le socle – et d'expliquer la trajectoire. L'État doit créer les conditions pour que le nombre de voitures particulières neuves à très faibles émissions vendues en 2022 soit au moins cinq fois supérieur au chiffre enregistré en 2017, et pour que la part de marché des véhicules de transport routier de marchandises à faibles émissions dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes, au sens du code de l'environnement, soit au moins égal à 18 % en 2025.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1626 vise à inscrire dans le projet de loi l'objectif, mentionné dans l'exposé des motifs, de fin de la vente des voitures neuves diesel et essence à l'horizon 2040, conformément au Plan Climat qui a été présenté par le Gouvernement en juillet 2017.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Une loi d'orientation des mobilités se doit de fixer des objectifs de long terme ambitieux et de déterminer le cadre de l'action publique pour les années à venir. À ce titre, la commission des affaires économiques considère qu'il est primordial d'inscrire dans la loi l'objectif de fin de la vente des véhicules émettant des gaz à effet de serre à l'horizon 2040. Je suis également convaincu que cela doit s'accompagner de la fixation d'objectifs intermédiaires vérifiables, afin que les pouvoirs publics fassent régulièrement le point sur la perspective d'atteindre l'objectif fixé pour 2040 et sur la nécessité d'adapter nos politiques publiques. Pour ce faire, la commission des affaires économiques vous propose que le Gouvernement présente tous les cinq ans au Parlement, à compter de 2025, un rapport dressant un état des lieux de l'offre commerciale et des ventes de véhicules particuliers neufs. Ce rapport devra aussi comprendre un bilan de l'application en France de la législation européenne en matière de réduction des émissions de dioxyde de carbone par les voitures particulières neuves. La présentation de ce rapport sera suivie d'un débat en séance publique à l'Assemblée

et au Sénat. Tel est l'objet de l'amendement CD1169 de la commission des affaires économiques.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Toutes les personnes rencontrées dans le cadre des auditions ont souhaité que les pouvoirs publics tracent des perspectives claires, lisibles et durables en ce qui concerne la transition énergétique dans les transports. C'est cette prévisibilité qui permet aux secteurs concernés d'investir dans la durée, à nos chercheurs de travailler aux évolutions technologiques dans un environnement stable et à nos concitoyens de s'habituer progressivement à de nouvelles perspectives. Donner une telle vision de moyen et de long termes, tel est précisément l'objet d'une loi d'orientation.

L'amendement CD3032 propose d'inscrire dans la loi l'objectif de long terme, à échéance 2050, de décarbonation complète du secteur des transports terrestres. C'est un objectif très ambitieux, mais nécessaire. Il est cohérent avec le projet de programmation pluriannuelle de l'énergie et nécessaire pour parvenir à la neutralité carbone à cette date, conformément à l'ambition du Gouvernement.

Pour atteindre cet objectif et pouvoir se projeter à cette échéance, il est indispensable de fixer des objectifs intermédiaires qui constituent autant de points de passage. Mon amendement en propose deux qui impliquent des évolutions profondes de secteurs entiers d'activité : d'une part, la montée en puissance des véhicules à faibles et très faibles émissions à échéance 2030, dans la continuité des objectifs fixés au niveau européen, qui prévoient des dispositifs d'amende pour les constructeurs qui ne respecteraient pas leurs obligations ; d'autre part, la fin de la vente de tous les véhicules particuliers et utilitaires légers neufs utilisant de l'énergie fossile – essence, diesel et gaz naturel – au plus tard en 2040, en cohérence avec le Plan Climat qui a été présenté en juillet 2017. Si plusieurs pays européens se sont déjà positionnés en ce sens, la France serait le premier à inscrire cet objectif dans la loi.

Les véhicules utilisant de l'énergie fossile représentent aujourd'hui 93,6 % des ventes de véhicules neufs, ce à quoi il faut ajouter 4,9 % de véhicules hybrides. C'est dire à quel point l'objectif de sortie des énergies fossiles pour le transport terrestre dans les 20 ans qui viennent est ambitieux. C'est néanmoins possible et nécessaire, ainsi que le montrent notamment les prévisions des constructeurs, qui envisagent la fin des ventes de véhicules exclusivement diesel et essence au début des années 2030.

Afin de confirmer à échéances régulières que la trajectoire est respectée, je propose de confier à l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST), instance commune aux deux chambres, le soin de rédiger un rapport d'évaluation tenant compte des évolutions technologiques observées. Ce dispositif est analogue à celui qui est prévu dans le cadre de la loi de bioéthique. La publication de ce rapport tous les cinq ans permettra la tenue d'un vaste débat au Parlement. Le fait de confier cette évaluation au Parlement

contribuera également à renforcer le rôle d'évaluation des politiques publiques que ce dernier détient sur le fondement de l'article 24 de la Constitution.

Je vous invite vraiment à suivre d'une manière régulière les travaux de l'OPECST – et ce n'est parce que j'en suis membre que j'en parle. Cet office est composé de dix-huit sénateurs et de dix-huit députés qui suivent de près des sujets de tous ordres, allant de l'intelligence artificielle à l'huile de palme en passant par la rénovation thermique des bâtiments et les lanceurs. N'hésitez pas à consulter ces travaux qui sont très importants. L'OPECST, dont le vice-président est M. Cédric Villani, est encore méconnu.

L'amendement CD3032 fixe une trajectoire pour 2030, 2040 et 2050 : c'est maintenant à nous de jouer.

M. Jean-Marc Zulesi. Le rapporteur a été très clair, mais je voudrais insister sur la portée de notre volonté de sortir vraiment des énergies fossiles d'ici à 2040. Il s'agit d'atteindre une neutralité technologique en fixant des objectifs clairs et pragmatiques. Mon amendement CD2346 propose également des points d'étape réguliers, s'appuyant sur des études, des recherches et des analyses claires. Cet amendement va dans le bon sens et permettra de s'inscrire dans une trajectoire tout à fait intéressante.

M. Bruno Duvergé. Notre amendement CD2623 s'inscrit dans le droit fil de celui qui a été présenté par le rapporteur. Il prévoit que l'on ne vendra plus que des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers utilisant des carburants alternatifs à partir de 2050. J'insiste sur le fait qu'il n'est pas pertinent d'interdire les véhicules thermiques en 2040 : ce qui importe, c'est l'arrêt de l'essence et du diesel. Les véhicules thermiques peuvent aussi utiliser des carburants alternatifs, et ils sont donc nécessaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements sont très importants. Nous avons l'occasion d'inscrire dans la loi l'objectif de neutralité carbone en 2050, ce qui montrera l'engagement de la France dans la lutte contre le changement climatique. C'est ce que défend le Président de la République au niveau international et sur le plan européen. Nous tracerons aussi une trajectoire pour parvenir à atteindre cet objectif. Il est très important de le faire, y compris à moyen terme, afin d'éclairer tous les acteurs et de faire en sorte que les décisions soient prises dans le bon sens, pour atteindre les objectifs ambitieux que nous nous fixons.

Plusieurs rédactions vous sont proposées, qui diffèrent notamment en ce qui concerne les concepts utilisés. Je crois qu'il faut garder l'ambition affirmée dès l'été 2017 dans le cadre du Plan Climat porté par M. Nicolas Hulot. Certains amendements veulent aller au-delà, mais je pense que l'ambition de ce plan est forte et qu'il faut la soutenir. On doit éviter de changer régulièrement d'objectif, faute de quoi tous les acteurs risquent d'être perdus. Il est très important, je le redis, d'afficher l'ambition de la France en matière de neutralité carbone et de

trouver la bonne traduction de l'objectif fixé par le Plan Climat à l'horizon 2040 en partant de ce qui reste le cœur de notre ambition – la réduction des émissions de gaz à effet de serre – et en jalonnant la trajectoire, notamment avec des objectifs intermédiaires et une évaluation régulière.

Parmi les différentes rédactions qui sont proposées, l'amendement CD3032 du rapporteur me semble bien retracer notre ambition. J'émets donc un avis favorable à cet amendement, en proposant le retrait des autres à son profit.

M. Bertrand Pancher. C'est un très bel objectif, qui a vraiment du sens. Il est également important de souligner que cela fera l'objet d'une trajectoire qu'il faudra contrôler régulièrement.

Je me réjouis que l'OPECST entre dans le cadre de cette évaluation, mais nous aurons aussi besoin des moyens d'évaluation de l'État : on sait à quel point l'OPECST est sous-doté en moyens d'expertise. Cela ne pourra fonctionner que s'il y a un engagement très fort de l'administration, c'est-à-dire du ministère des transports, pour vérifier très régulièrement où l'on en est par rapport à la trajectoire.

Comme nous sommes à quelques jours des élections européennes, je souligne que la Commission a reprécisé dans sa feuille de route pour 2050 que, pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, les véhicules arrivant sur le marché en 2040 ne devront plus émettre de gaz à effet de serre. La France doit montrer son ambition dans ce domaine. Il est important que nous le fassions et que nous agissons aussi et surtout dans un cadre européen : n'oublions pas que 80 % des véhicules produits en France sont exportés, dont une bonne part vers l'Europe.

L'amendement CD961 est ***retiré.***

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le but est bien de tracer une trajectoire. Nous allons participer à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre grâce à cette trajectoire tout en agissant en ce qui concerne la pollution de l'air de proximité, que j'ai un peu évoquée tout à l'heure quand il était question du biogaz – j'ai parlé des particules fines et des oxydes d'azote. N'oublions jamais l'objectif de santé publique que constitue la lutte contre la pollution de proximité. On peut jouer sur les deux tableaux. Les consciences sont maintenant éveillées ; une fois la trajectoire arrêtée, nous allons passer aux travaux pratiques, ce qui est le plus important.

M. Bruno Duvergé. Sur le fond, je suis d'accord. Mais dans les véhicules utilisant des carburants alternatifs, il y a ceux qui fonctionnent au biogaz, et vous oubliez ceux qui utilisent des carburants synthétiques…

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cette distinction n'est pas prévue dans mon amendement, qui ne parle que de la fin de la vente d'ici à 2040 des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles.

M. Bruno Duvergé. Dans ce cas, je retire mon amendement.

*L'amendement CD2623 est **retiré**, de même que les amendements CD1138 et CD1139.*

Mme Laurianne Rossi. Au regard de ce qui nous a été indiqué, notamment la trajectoire annoncée par la ministre, je retire mon amendement CD1626. Je me réjouis des informations qui nous ont été données.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Comme l'amendement CD1169 est très similaire à celui du rapporteur, à ceci près que je propose un rapport du Gouvernement tous les cinq ans, alors que le rapporteur demande qu'il soit remis par l'OPECST, je pourrai tout à fait justifier le retrait de notre amendement devant mes collègues de la commission des affaires économiques.

M. Jean-Marc Zulesi. Je retire également mon amendement CD2346 au profit de celui du rapporteur, quasiment identique.

*Les amendements CD1626, CD1169 et CD2346 sont **retirés**.*

*La commission **adopte** l'amendement CD3032.*

Article 26 AB *(nouveau)* (chapitre VIII [nouveau] du titre II du livre III du code de la route) : *Message obligatoire accompagnant les publicités pour les véhicules terrestres à moteur*

La commission examine, en discussion commune, l'amendement CD1126 de M. Matthieu Orphelin, les amendements identiques CD3033 du rapporteur et CD2348 de M. Jean-Marc Zulesi, ainsi que les amendements CD1198 de M. Bertrand Pancher et CD2259 de Mme Marietta Karamanli.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1126 vise à instaurer une obligation de promotion des mobilités propres et actives dans le cadre de toute publicité incitant à l'achat de voitures. Les montants des annonces publicitaires pour les automobiles s'élèvent à 3,5 milliards d'euros par an en France. À l'exemple de ce que font déjà les fournisseurs d'énergie, les annonceurs à l'origine de publicités en faveur de la mobilité routière seront tenus d'accompagner celle-ci d'un message en faveur des mobilités actives, incitant à la réduction de la consommation d'énergie.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Mon amendement CD3033 étant identique à l'amendement CD2348 de M. Jean-Marc Zulesi, je lui laisse le soin de les présenter.

M. Jean-Marc Zulesi. Merci, monsieur le rapporteur. L'objectif est de rendre obligatoire l'insertion d'un message visant à faire la promotion des mobilités actives, notamment la marche et le vélo, et des mobilités partagées dans

toutes les publicités, quel qu'en soit le support, pour des véhicules terrestres à moteur thermique.

M. Bertrand Pancher. Je vais retirer l'amendement CD1198 car je me suis rendu compte qu'il n'a pas fait l'objet de concertation avec les professionnels concernés.

L'amendement CD1198 est ***retiré****.*

Mme Marietta Karamanli. Je tiens à défendre l'amendement CD2259, même si d'autres collègues ont déjà fait état de la même préoccupation. Il s'agit de délivrer une information plus complète et de sensibiliser les citoyens, afin d'agir non seulement au bénéfice de l'environnement mais aussi de la santé, ce qui est très important, en luttant contre la sédentarité. Je pense qu'on peut inciter les citoyens achetant des voitures à utiliser les mobilités actives, qui protègent l'environnement et la santé.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Tous ces amendements ont le même objectif : faire en sorte que les publicités pour les véhicules terrestres à moteur soient l'occasion de promouvoir les mobilités actives et partagées ainsi que les transports en commun. Nous avons tous en tête le message : « L'énergie est notre avenir, économisons-la », désormais systématiquement associé à chaque publicité d'un fournisseur d'énergie. Nous n'avons rien d'équivalent dans le domaine de la mobilité. Le Gouvernement est favorable à ce que l'on accompagne de messages promotionnels les publicités pour les véhicules terrestres à moteur, à l'exemple de ce qui se fait désormais pour certains produits alimentaires ou pour la fourniture d'énergie. Il s'agira, par exemple, de rappeler le bénéfice des mobilités actives pour la santé ou de promouvoir le report modal, l'usage des transports en commun ou le choix de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre. J'émets un avis favorable aux amendements CD3033 et CD2348 dont la rédaction me paraît appropriée, et je propose de retirer les autres amendements à leur profit.

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

M. Bertrand Pancher. Si j'ai, peut-être imprudemment, retiré mon amendement CD1198, c'est parce que je me suis rendu compte que le nombre de mentions imposées pour les publicités du secteur automobile ne cessait d'augmenter : on en arrive à une trentaine de mentions réglementaires différentes. Les constructeurs automobiles appellent à engager avec eux une concertation ; ce n'est pas qu'ils soient réticents à l'idée de s'engager, mais cela finit, à les entendre, par poser un réel problème de cohérence de l'ensemble des messages.

Mme Laurianne Rossi. Je retire mon amendement CD1126 au profit des amendements identiques CD3033 et CD2348.

Mme Marietta Karamanli. Mon groupe maintient son amendement CD2259 car il n'est pas rédigé exactement de la même manière : il va un peu plus loin.

*La commission **adopte** les amendements CD3033 et CD2348.*

*En conséquence, l'amendement CD2259 **tombe**.*

Avant l'article 26 A

La commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD1248 de M. Bertrand Pancher et CD2620 de M. Bruno Duvergé.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1248 vise à ce que la définition des véhicules à faibles ou très faibles émissions soit fixée par décret en tenant compte de leurs émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

M. Bruno Duvergé. L'amendement CD2620 concerne aussi la définition des véhicules à faibles et très faibles émissions, qui devra prendre en compte l'ensemble du cycle de vie du véhicule.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. On rejoint des discussions que nous avons eues tout à l'heure : un certain nombre de dispositions pourraient être d'ordre réglementaire et des réflexions sont en cours au niveau européen. Pour les mêmes raisons que précédemment, je vous propose de retirer ces amendements ; sinon, j'émettrai un avis défavorable.

J'en profite pour revenir sur ce qu'a dit M. Bertrand Pancher à l'instant : nous allons engager le travail de concertation avec les professionnels du secteur pour harmoniser les messages et éviter que trop de messages ne finissent par tuer le message… Mais celui dont nous venons de parler me semble important.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'émets le même avis et je partage la remarque concernant la publicité. Nous avons d'ailleurs été alertés aujourd'hui par la profession : elle veut bien agir mais demande que l'on fasse attention.

*L'amendement CD2620 est **retiré**.*

*Puis la commission **rejette** l'amendement CD1248.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2446 de M. Benoit Simian.

Mme Laurianne Rossi. L'article 41 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a fixé un objectif d'au moins sept millions de points de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables d'ici à 2030. Nous proposons de compléter cet objectif en prévoyant le déploiement de 400 à 1 000 stations de recharge en hydrogène d'ici à 2028. L'amendement CD2446 permettra de participer à la diversification du mix

énergétique du parc automobile en accélérant le déploiement de stations de recharge pour les véhicules à hydrogène.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les objectifs de déploiement des points de ravitaillement en hydrogène sont intégrés dans la programmation pluriannuelle de l'énergie qui est revue tous les cinq ans. Je pense qu'il n'est ni nécessaire ni souhaitable d'inclure cette disposition dans la loi relative à la transition énergétique. Je vous propose de retirer l'amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cette filière est en train de naître et de grandir et l'on espère qu'elle ira beaucoup plus loin qu'aujourd'hui. Il serait peut-être un peu prématuré de planifier autant d'infrastructures de recharge en hydrogène. Il faudrait plutôt accompagner les professionnels dans le développement de la production d'hydrogène, notamment d'hydrogène décarboné ou produit à partir d'énergies renouvelables. Je pense aussi aux piles à combustible, qui font l'objet de travaux de recherche, et au développement des tanks de réserve, pour le stockage, qui font appel à des technologies très particulières, l'hydrogène étant la plus petite des molécules, et qui exigent beaucoup de travaux de recherche. C'est surtout sur ce plan qu'il faut avancer.

Mme Laurianne Rossi. N'étant pas l'auteur de l'amendement CD2446 et considérant que l'objectif fixé par le plan de déploiement de l'hydrogène et repris dans le projet de programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) n'a pas rang législatif, je le maintiens.

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

Puis elle passe à l'amendement CD2295 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Face à ce foisonnement de dispositifs et d'expérimentations au plan national mais aussi régional pour le déploiement des véhicules les moins émetteurs de gaz à effet de serre, il nous paraît important de faire le point, à un moment donné, sur l'ensemble des mesures prises. C'est pourquoi l'amendement CD2295 prévoit que le Gouvernement remette un rapport dans un délai d'un an après la promulgation de la loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il existe déjà des études, notamment la note d'analyse de l'exécution budgétaire des dispositifs d'aide à l'acquisition des véhicules propres, publiée chaque année par la Cour des comptes, ou l'étude, en cours, du Commissariat général au développement durable (CGDD) sur le bilan environnemental et socio-économique de la prime à la conversion. Il est parfaitement naturel que le Parlement souhaite avoir une présentation de ces études, mais je ne pense pas qu'il soit nécessaire de l'inscrire dans la loi. Je demande donc le retrait de l'amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je comprends votre souci de contrôle et la nécessité de voir comment les choses évoluent, mais cela relève tout simplement du travail du Parlement, auquel il revient de conduire des missions d'évaluation régulières. Je vous suggère donc de retirer votre amendement. C'est surtout à nous de nous saisir de cette question.

M. Jean-Marie Sermier. Sans méconnaître les différentes missions et les rapports qui peuvent exister, notamment dans le cadre du budget, nous soutenons la nécessité d'un rendez-vous un peu exceptionnel.

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

Article 26 A (article L. 224-10 [nouveau] du code de l'environnement) : *Obligation d'acquérir des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes des entreprises*

La commission examine, en discussion commune, les amendements identiques CD3035 du rapporteur, CD2355 rectifié de M. Jean-Marc Zulesi et CD2624 rectifié de M. Bruno Duvergé, ainsi que les amendements CD1150 de M. Matthieu Orphelin, CD2548 de Mme Frédérique Lardet et CD1052 de M. Bertrand Pancher.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons adopté tout à l'heure un amendement relatif aux objectifs pour 2030, 2040 et 2050. Après avoir répondu à la question du pourquoi, il faut désormais préciser le comment en décrivant un peu la trajectoire.

L'amendement CD3035 concerne les flottes de véhicules légers et utilitaires détenus par des entreprises qui gèrent un parc en comprenant plus de cent. Ces entreprises ne sont actuellement soumises à aucune obligation en matière d'acquisition de véhicules à faibles émissions. Or ces flottes représentent un canal de renouvellement important du parc privé, notamment par l'intermédiaire du marché de l'occasion : en 2017, plus de 800 000 véhicules ont été acquis par des entreprises. L'obligation d'acquisition d'un pourcentage minimal de véhicules à faibles émissions permettra de rendre ces véhicules plus accessibles au grand public, *via* le marché de l'occasion. Par ailleurs, cela contribuera au développement des filières de construction de véhicules à faibles émissions en France, en assurant un nombre minimal d'acquisitions – autrement dit, cela permettra de lancer un peu le processus, si je puis m'exprimer ainsi.

Mon amendement trace une perspective de montée en puissance du nombre de véhicules à faibles émissions dans les flottes des entreprises et leur donnera ainsi la visibilité nécessaire à la programmation des investissements de ces dernières. Ne seront concernées, je le répète, que les entreprises gérant un parc de plus de 100 véhicules, dans le cadre des renouvellements. Elles pourront s'acquitter de leur obligation en acquérant des véhicules hybrides rechargeables, hydrogène et électriques. Une progression est prévue, qui laissera à tout un chacun le temps de s'adapter : le taux minimal annuel sera de 10 % à partir du 1er janvier

2022, puis il sera porté à 20 % en 2024 et croîtra progressivement, jusqu'à atteindre 50 % en 2030.

Ce faisant, nous renforçons les dispositions que le Sénat a adoptées, en précisant la trajectoire jusqu'à 2030, qui est la première étape importante.

M. Damien Pichereau. Le rapporteur a déjà dit beaucoup de choses et notre amendement CD2355 rectifié est identique au sien. Les flottes d'entreprises sont indéniablement un levier de développement des véhicules propres et c'est une très bonne chose d'afficher une trajectoire. Cela va surtout permettre d'augmenter les parcs de véhicules propres d'occasion et de les rendre ainsi plus accessibles au grand public. Il s'agira de véhicules ayant un faible kilométrage et âgés d'un à trois ans, autrement dit d'excellents véhicules. Par ailleurs, les constructeurs français auront renouvelé leurs gammes d'ici à 2022. Ils se sont engagés depuis quelque temps déjà dans la transition énergétique. Notre amendement CD2355 rectifié va définitivement dans le bon sens.

M. Bruno Duvergé. Le rapporteur et M. Damien Pichereau ont déjà bien défendu les excellents amendements identiques CD3035, CD2355 rectifié et CD2624 rectifié. Je voudrais seulement insister sur le fait que c'est par les flottes de véhicules que l'on va aider les constructeurs à investir dans ce domaine et alimenter le marché de la seconde main.

Mme Sophie Panonacle. L'amendement CD1150 rejoint les précédents. Son objectif est néanmoins un peu plus ambitieux puisque nous proposons de parvenir à un taux de 100 % en 2030.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD2548 se rapproche de la trajectoire indiquée par le rapporteur, avec des ambitions toutefois un peu plus modestes puisqu'il propose un taux de renouvellement de la flotte de 20 % au 1er janvier 2025 et de 30 % au 1er janvier 2030.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Tous ces amendements ont pour objet de faire contribuer les flottes importantes de véhicules à nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, en raison de l'impact que cela peut avoir sur les émissions globales, mais aussi de l'effet d'entraînement que l'on peut en attendre sur le marché de l'occasion, où nos concitoyens pourront acquérir plus facilement des véhicules à faibles émissions.

Les amendements identiques CD3035 et CD2355 sont en phase avec la trajectoire prévue par la stratégie nationale bas-carbone, qui vise à atteindre les objectifs du Plan climat et parvenir à la neutralité carbone du secteur des transports en 2050. Ils prévoient un délai suffisant pour s'adapter et visent uniquement les flottes de grande taille, capables de s'équiper d'infrastructures adaptées et d'optimiser leur parc. Cette rédaction me paraît la plus adaptée ; c'est pourquoi j'émets un avis favorable à ces deux amendements identiques et je propose le retrait des autres amendements à leur bénéfice.

M. Jean-Marie Sermier. Nous poursuivons évidemment le même objectif : avoir des voitures de plus en plus propres afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et tâcher de tenir nos engagements et, au-delà, tenter de contrôler le dérèglement du climat.

Malheureusement, si nous sommes les seuls au monde à le faire, nous aurons du mal ; nous ne représentons que 0,8 % des émissions de CO_2… Il faut à tout prix que nous puissions faire en sorte que d'autres pays nous suivent dans cette voie, ce qui n'est pas toujours le cas.

S'agissant de cette proposition précise, nous regrettons de vous voir privilégier la coercition au détriment de l'incitation. L'incitation, c'est par exemple le suramortissement, qui fonctionne ; peut-être faudrait-il faire confiance aux entreprises. Or on a le sentiment que ce n'est pas le cas, et que vous les contraignez sans prendre en compte les problèmes qu'elles peuvent connaître. Une entreprise en grande difficulté financière bénéficiera-t-elle d'une dérogation ou sera-t-elle malgré tout tenue de respecter ces taux de voitures propres ? Qu'en est-il encore des véhicules utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes, dont une bonne part sont immatriculés en dehors de notre pays ? Va-t-on demander aux flottes d'entreprise de transport étrangères de se plier aux mêmes obligations ou serons-nous les seuls à devoir nous y soumettre ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il n'existe pas de concurrence entre l'idée d'indiquer une trajectoire, de fixer un cap – ce que nous faisons avec ces amendements –, et celle de soutenir l'atteinte de ces objectifs, ce que nous faisons aussi par ailleurs : des dispositifs de suramortissement ont été votés dans le cadre des lois de finances, ainsi que leur prolongement et leur renforcement, notamment pour les petits poids lourds – mais en l'occurrence nous parlons des flottes de véhicules légers. Nous combinons les deux, la trajectoire et les dispositifs de soutien, pour atteindre ces objectifs.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Monsieur Jean-Marie Sermier, il est vrai que nous ne représentons que 0,8 % des émissions de CO_2 du monde ; cela relativise effectivement les choses, mais cela n'empêche pas d'être exemplaire. Mais on aurait tort d'oublier la pollution de proximité, qui, dans les centres urbains, les zones denses ou dans certaines vallées alpines, ne dépend pas des autres pays, mais bien de nous. Il faut vraiment avoir les deux objectifs en tête : nous sommes nombreux à vouloir lutter contre le dérèglement climatique, et c'est extrêmement important, mais la lutte contre la pollution de proximité l'est tout autant. Une étude scientifique réalisée récemment en Suisse, avec des méthodes très poussées, estime qu'elle est la cause de 67 000 morts prématurées en France. Nous comptons quatre millions d'asthmatiques dont les troubles sont aggravés par la pollution de proximité. Autant d'éléments que je trouve intéressant de garder en tête pour les années qui viennent.

La commission ***adopte*** *les amendements identiques CD3035, CD2355 et CD2624 rectifiés.*

En conséquence, les amendements CD1150, CD2548 et CD1052 ***tombent****, ainsi que les amendements CD2551 de Mme Frédérique Lardet, CD518 de M. Guy Bricout, CD1597 de M. Philippe Chalumeau, CD2447 de M. Benoit Simian, CD1488 de M. David Lorion, CD2152 de M. Anthony Cellier, CD2397 de M. François-Michel Lambert, CD1174 de la commission des affaires économiques, CD2866 de Mme Frédérique Lardet, CD239 de Mme Sandrine Josso, CD339 de M. Vincent Descoeur, CD881 de M. Fabrice Brun, CD1598 de M. Philippe Chalumeau, CD1244 de M. Bertrand Pancher et CD971 de Mme Frédérique Tuffnell.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1151 de M. Matthieu Orphelin et CD1245 de M. Bertrand Pancher.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1151 est défendu.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1245 également.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement CD1151 propose un objectif de renouvellement des flottes de véhicules d'entreprises de moins de 100 véhicules. Or le Gouvernement n'est pas favorable à un élargissement du champ.

Ramener, comme le propose l'amendement CD1245, le seuil à 20 véhicules toucherait une PME détentrice de véhicules sur trois ; par ailleurs la trajectoire proposée de 100 % de véhicules à faibles émissions dès 2030 est nettement plus ambitieuse que celle du scénario SNBC.

Je propose donc le retrait de ces amendements, sinon mon avis sera défavorable.

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

La commission ***rejette*** *ces amendements.*

Puis elle ***adopte*** *l'article 26 A* ***modifié****.*

Article 26 B (article L. 224-11 [nouveau] du code de l'environnement et article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015) : *Obligation d'acquérir des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes des loueurs et des exploitants de taxis et de voitures de transport avec chauffeur*

La commission examine les amendements identiques CD3050 du rapporteur, CD2354 de M. Jean-Marc Zulesi et CD2625 de M. Bruno Duvergé.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je laisse à M. Jean-Marc Zulesi le soin de défendre les amendements CD3050 et CD2534.

M. Jean-Marc Zulesi. Je vous présente toutes nos excuses pour cette organisation, mais je demanderai à M. Jean-Baptiste Djebbari, expert en la matière, de les présenter.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Je ne me revendique de rien… Ces amendements font pendant à celui du rapporteur portant sur les flottes de véhicules d'entreprises de plus de 100 véhicules, que nous venons d'adopter à l'article 26 A. Ils tendent à accélérer la transition du parc automobile français pour les flottes des loueurs de taxis et des VTC avec le même principe de progression d'un taux de renouvellement annuel s'étalant entre 2021 et 2030.

Je ne reprends pas l'argumentation que M. le rapporteur a fort bien développée tout à l'heure.

M. Bruno Duvergé. Mon amendement CD2625 vient d'être défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements proposent de traiter de façon identique les flottes des loueurs de véhicules, de VTC et de taxis. S'agissant des flottes de loueurs, nous entrons dans la catégorie précédente puisqu'ils possèdent des flottes importantes ; elles doivent donc être traitées comme les flottes de plus de 100 véhicules. À l'inverse, celles des entreprises de taxis et de VTC sont beaucoup plus petites ; ce sont souvent des indépendants, et le sujet devrait donc être reformulé à l'échelle des plateformes de VTC ou de taxi.

C'est pourquoi je propose de reprendre ces rédactions en vue de la séance publique afin de ventiler à nouveau ces objectifs en fonction de la logique que je viens d'évoquer. Dans cette attente, je demande le retrait de ces amendements.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je signale que l'adoption de ces amendements ferait tomber tous les autres, jusqu'au CD1320 inclus…

M. Damien Pichereau. Cela vaudrait peut-être le coup de les adopter !

M. Jean-Baptiste Djebbari. Mme la ministre nous ayant tendu la main pour revoir ces amendements dans la perspective de l'examen du projet de loi en séance publique, c'est très volontiers que je retire l'amendement CD2534.

M. Bruno Duvergé. Je retire également l'amendement CD2625.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je retire l'amendement CD3050, en rappelant que le travail de réécriture devra tenir compte de ce que les flottes de taxis sont déjà soumises à des obligations.

Les amendements sont ***retirés****.*

La commission étudie, en discussion commune, les amendements CD2554 de Mme Frédérique Lardet, CD1313 de M. Bertrand Pancher, CD1844, CD1845 et CD1772 de M. Vincent Descœur.

Mme Pascale Boyer. Je retire l'amendement CD2554.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1313 consiste à faire peser les mêmes obligations sur les acquisitions de véhicules à technologie hybride et hybride rechargeable ou à carburants alternatifs des flottes de loueurs de véhicules.

M. Jean-Marie Sermier. Les amendements CD1844, CD1845 et CD1772 sont défendus.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Certains de ces amendements assignent des objectifs communs aux loueurs, VTC et taxis VTC, d'autres visent les seuls loueurs ; ce qui renvoie à ce que j'ai pu dire sur les amendements dont j'ai demandé le retrait.

Certains de ces amendements rajoutent des objectifs portant sur les hybrides rechargeables, inclus pour la plupart dans la définition des véhicules à faibles émissions, ce qui limite la portée d'une obligation supplémentaire ou ajoute des objectifs supplémentaires, notamment sur les GPL-GNV. Il ne paraît pas souhaitable à cet égard de multiplier les objectifs imposés aux entreprises, je propose donc le retrait de tous ces amendements ; à défaut mon avis sera défavorable.

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

Les amendements CD2554, CD1844, CD1845 et CD1772 sont ***retirés****.*

La commission ***rejette*** *l'amendement CD1313.*

Puis elle en vient à l'amendement CD1167 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques. Cet amendement propose d'ajouter au périmètre des véhicules devant être en partie renouvelés par des véhicules à faibles ou très faibles émissions de CO_2 les véhicules utilisés par les loueurs en plus des véhicules acquis. Il permet d'élargir le champ des véhicules concernés par l'obligation de renouvellement, notamment en prenant en compte le *leasing* qui se développe de plus en plus. Compte tenu de ce que vous avez dit de l'amendement à venir, madame la ministre, j'imagine que votre avis sera défavorable et que vous demanderez le retrait de cet amendement.

Je souhaiterais toutefois que ce point soit pris en compte dans la future rédaction ; dans l'hypothèse où votre réponse à cette demande serait favorable, vous pouvez considérer que le retrait est déjà acquis.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je prends bonne note de votre remarque que nous intégrerons dans les rédactions à venir.

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

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD2559 de Mme Frédérique Lardet.

Mme Pascale Boyer. Convaincue par l'argumentation de la ministre, je retire cet amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD341 de M. Vincent Descœur.

M. Jean-Marie Sermier. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est le même esprit que les amendements précédents ; retrait ou avis défavorable.

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

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1153 de M. Matthieu Orphelin et CD620 et de Mme Véronique Riotton.

Mme Sophie Panonacle. L'amendement CD1153 de mon collègue M. Matthieu Orphelin propose d'ambitieux objectifs en matière de verdissement de la flotte des loueurs de véhicules : 20 % en 2022 de voitures à faibles émissions pour atteindre 100 % en 2030.

M. Patrice Perrot. Compte tenu du débat que nous venons d'avoir, je retire mon amendement CD620 ; j'en ferai de même pour le CD719, qui vient un peu plus loin.

*L'amendement CD620 est **retiré**.*

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements relèvent de la même logique que les précédents ; nous devons travailler à nouveau sur les objectifs avec les loueurs dont les flottes dépassent 100 véhicules, d'une part, et les plateformes de taxis et de VTC, d'autre part. J'en propose donc le retrait.

*L'amendement CD1153 est **retiré**.*

La commission étudie l'amendement CD1249 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ajouter des sous-objectifs me paraît de nature à complexifier le dispositif ; par ailleurs, ce qui est proposé semble peu réalisable au regard de la trajectoire de déploiement des véhicules à faibles émissions telles que tracée dans le scénario de la SNBC. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

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

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2561 de Mme Frédérique Lardet et CD1314 de M. Bertrand Pancher.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD2561 est défendu.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1314 également.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En cohérence avec mes réponses précédentes, je demande le retrait de ces amendements, sinon l'avis sera défavorable.

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

*Les amendements sont **retirés**.*

La commission est saisie de l'amendement CD2563 de Mme Frédérique Lardet.

Mme Pascale Boyer. Je retire cet amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD1170 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques. Il s'agit de la même proposition que pour les loueurs de véhicules, mais cette fois pour les taxis. Par cohérence, je retire cet amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD351 de M. Vincent Descœur.

M. Jean-Marie Sermier. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour les mêmes raisons que précédemment, retrait ou à défaut avis défavorable.

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

*L'amendement est **retiré**.*

La commission se saisit de l'amendement CD3025 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement propose de rehausser les obligations de part minimale de véhicules à très faibles émissions pour les parcs de taxis et de VTC en fixant l'obligation à 15 % d'ici à 2022.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En cohérence avec les amendements précédents, je répète que la notion de flotte de taxis et de VTC doit faire l'objet d'un travail supplémentaire. Je propose donc le retrait ; à défaut l'avis sera défavorable.

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

*La commission **rejette** cet amendement.*

La commission en vient à l'amendement CD1096 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques. Imposer des obligations de verdissement pour les flottes de véhicules constitue un bon objectif ; prévoir ensuite le suivi de ces obligations ainsi qu'un mécanisme de sanction, c'est encore mieux. Aussi, afin de rendre ses obligations pleinement effectives, je propose de les assortir d'un mécanisme de sanction et de suivi public, inspiré du principe du *name and shame*.

Sans sanctions prévues par la loi, ces obligations risqueraient en effet de demeurer théoriques. Les sanctions financières proposées sont calculées à partir du nombre de véhicules propres manquant et s'appliqueraient à partir de 2025 pour toutes les entreprises concernées. L'obligation de *reporting* pourrait entrer en vigueur dès 2020 pour les loueurs de véhicules et les exploitants de taxis.

Tel est l'objectif principal visé par cet amendement : faire en sorte que l'on puisse s'assurer par un système de sanctions que les obligations sont vraiment mises en place dans les entreprises. J'ignore si vous l'avez prévu dans votre amendement à venir, madame la ministre, mais cette proposition mérite d'être prise en considération.

Mme la présidente Barbara Pompili. Il est toujours possible de sous-amender un amendement du Gouvernement au besoin.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est vrai que, si l'on fixe des obligations, il faut se donner les moyens de vérifier qu'elles sont respectées. Toutefois, il faut le faire, en évitant que cela entraîne des charges administratives trop importantes ; il faut encore éviter d'avoir des sanctions qui pourraient être excessives.

Je propose donc enfin que le travail qui doit être mené intègre un dispositif de contrôle, mais qu'il soit équilibré. Nous aurons l'occasion d'en reparler d'ici la séance publique.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. À ce stade, je préfère privilégier un dispositif de transparence plutôt que de sanction. Je reconnais que nous manquons d'un instrument de suivi ; l'idée d'une publication périodique de l'atteinte des objectifs serait intéressante. J'ai d'ailleurs déposé après cet article un amendement CD3037 qui va dans ce sens. D'où mon avis plutôt défavorable.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission ***adopte*** *l'article 26 B* ***sans modification****.*

Après l'article 26 B

La commission est saisie de l'amendement CD1095 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques. Cet amendement vise lui aussi à instaurer un mécanisme de suivi et de *name and shame* s'agissant du respect par l'État, ses établissements publics et les collectivités territoriales des obligations fixées depuis 2016 par la loi en matière d'acquisition de véhicules propres lors de renouvellement de leur flotte.

Si l'État est tenu de posséder plus de 50 % de véhicules à faible taux d'émissions dans sa flotte, nous sommes incapables de savoir s'il respecte cette obligation. Or, à première vue, on sait que tel n'est pas le cas.

L'idée de cet amendement est de disposer d'une information portant sur chaque strate de l'État et de permettre ainsi à des associations environnementales de se saisir de ce sujet, et de pouvoir demander à l'État, à la ministre, au maire d'une collectivité ou à n'importe quel responsable d'organisme public ce qu'il en est des engagements pris, et pourquoi on ne les respecte pas.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait l'idée que les obligations fassent l'objet d'un rapportage pour s'assurer du respect des objectifs. Je propose toutefois que l'on intègre ce point dans la réflexion globale portant sur ce sujet.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis ; cet amendement sera satisfait par mon amendement CD3037, que nous allons examiner dans un instant ; une discussion globale va s'ouvrir, nous verrons bien ce qu'il en sortira.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD3037 du rapporteur et CD2356 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Les obligations concernant les renouvellements des flottes de véhicules sont actuellement mal respectées. Par ailleurs, peu de données existent quant au taux effectif de renouvellement des flottes par des véhicules à faibles émissions.

L'amendement CD3037 propose l'instauration d'un mécanisme de publicité visant à accroître le respect des obligations de renouvellement des flottes. Il ne crée aucune charge administrative pour les entreprises ni pour les collectivités concernées puisqu'il incombera à l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS), qui gère notamment le système d'immatriculation des véhicules, de procéder à l'agrégation et à la publication des données.

Il prévoit une entrée en vigueur progressive de ces dispositions, à compter de l'année 2021 pour les véhicules des flottes publiques acquis en 2020, l'obligation existant depuis longtemps, et à compter de 2023 pour les véhicules des flottes privées acquis en 2022, en cohérence avec la progression adoptée tout à l'heure : 10 % minimum à compter du 1er janvier 2022. L'obligation de publication prendrait effet en 2023 pour rendre compte des résultats de l'année 2022, et ainsi de suite.

Tel est le dispositif que je propose, et qui pourrait être mis en place avec l'aide de l'Agence nationale des titres sécurisés.

M. Jean-Claude Leclabart. La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a permis la mise en place d'objectifs chiffrés pour l'État, les établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements de véhicules à faibles émissions dans le cadre du renouvellement de leur parc de véhicules automobiles.

Si ces dispositions vont évidemment dans le bon sens, près de quatre ans après leur mise en œuvre nous ne disposons pas de données chiffrées portant sur le respect des objectifs fixés dans la loi. Aussi, afin de permettre de suivre cette avancée et de contrôler le respect de la trajectoire fixée par la loi, l'amendement CD2356 propose la publication en ligne chaque année à partir de 2020 par l'État, les collectivités territoriales, les établissements publics et les entreprises nationales du nombre de véhicules gérés en fin d'année précédente, du nombre de véhicules acquis ou nouvellement utilisés ainsi que du nombre total de véhicules à faibles émissions.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage l'objectif de ces amendements qui est de s'assurer du respect des obligations, ce qui constitue effectivement une des conditions de leur effectivité.

Je considère toutefois que nous devons réfléchir plus avant à ces dispositifs ; la proposition de l'amendement CD3037 présenterait l'intérêt de ne pas entraîner de charges supplémentaires de *reporting* administratif. Je propose de creuser cette solution d'ici à la séance publique ; en attendant, je demande le retrait de ces deux amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'accepte très volontiers cette proposition, mais il faut aboutir : soyons clairs, nous ne lâcherons rien. Car je partage l'esprit des amendements que nous venons d'étudier ; on ne peut pas se fixer des ambitions sans jamais les contrôler. Ces indicateurs sont valables pour tout le monde, ils doivent être rendus publics afin qu'une dynamique se crée dans le pays.

*Ces amendements sont **retirés**.*

La commission examine l'amendement CD2349 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. D'ici à l'année 2023, la Commission européenne doit fournir une méthodologie sur l'analyse complète du cycle de vie des véhicules. Cet amendement propose que la France en soit précurseur : en tant que leader de la transition écologique en Europe, elle se doit d'être moteur des enjeux de transition des flottes de véhicules.

C'est pourquoi nous proposons de prendre appui sur l'analyse de l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) de l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux) et du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) pour définir une méthodologie d'analyse complète du cycle de vie des véhicules en fonction de leur type de motorisation et du carburant utilisé, privilégiant une approche « du puits à la roue ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis tout à fait favorable au principe de mettre en place une méthodologie d'analyse du cycle de vie des véhicules. Il serait souhaitable de parvenir à une méthodologie harmonisée à l'échelle de l'Europe. Comme cela a été précédemment évoqué, dans le nouveau règlement européen sur les émissions de CO_2, une disposition existe, qui a du reste été soutenue par la France afin que la Commission évalue la possibilité d'élaborer une méthodologie commune d'analyse sur le cycle de vie des véhicules.

La France participe bien sûr aux côtés d'autres États membres à cette réflexion. Je pense qu'il est utile que nous soyons moteur…

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Moteur non polluant…

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme vous dites ! (*Sourires*).

Je ne suis toutefois pas sûre qu'il soit indispensable d'inscrire ce principe dans la loi, mais je peux vous confirmer que je suis tout à fait favorable à ce que l'ADEME nous permette d'avoir une longueur d'avance dans ces discussions européennes.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. On a cité l'ADEME, l'IFSTTAR et le CEREMA ; je me permettrai de mentionner l'IFP Énergies nouvelles (IFPEN), qu'il ne faut pas oublier dans cette affaire. L'intention est très bonne ; je comprends ce qui est proposé en accord avec l'Union européenne, et cela me paraît intéressant. Toutefois, cette analyse du cycle de vie doit porter sur le véhicule ainsi que sur le carburant, car les deux sont complémentaires afin d'avoir une vision globale de la question. Il faut distinguer d'abord pour ensuite rassembler et comprendre l'ensemble de la chaîne, comme dirait mon ami M. Bruno Duvergé…

M. Bruno Duvergé. Excellente analyse ! (*Sourires*)

M. Bertrand Pancher. La méthode ACT (*Assessing low-Carbone Transition*) développée par l'ADEME avec de grands partenaires industriels et des organismes professionnels importants, a vocation à devenir une référence sur le plan national comme sur le plan européen. Il me paraît un peu inutile de rajouter des obligations alors que l'évaluation de la masse totale de CO_2 émise est en train de se mettre en place assez tranquillement.

M. Jean-Marc Zulesi. Je retire cet amendement, tout en remarquant que ce débat a permis de mettre en avant la qualité de l'ingénierie publique, et notamment de l'ADEME et du CEREMA, ce dont nous avons tout lieu d'être fiers.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission examine l'amendement CD2352 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement sort du champ accoutumé de nos discussions de ce soir et part d'un constat simple : la filière de pneu rechapé en France est totalement sinistrée. Il ne reste plus qu'une entreprise active chez nous dans ce secteur ; la quasi-totalité des pneus rechapés utilisés dans notre pays est importée et de qualité plus ou moins médiocre. Alors que cette entreprise française a su au contraire élever le niveau de qualité et que le rechapage permet d'économiser de la matière première et de l'énergie, il nous a semblé intéressant de pouvoir donner un petit coup de pouce à cette filière.

C'est pourquoi notre amendement propose qu'à qualité et prix équivalents, les structures publiques, lors du renouvellement des pneumatiques de leur flotte, procèdent à une étude – ce n'est donc pas une obligation – des alternatives durables existantes, en l'occurrence de l'opportunité que représente le pneu rechapé de qualité. Cette démarche favoriserait une économie de CO_2 ainsi que le développement économique sur notre territoire.

Je précise que l'entreprise dont j'ai fait état n'est pas située dans mon département…

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il me semble que cet amendement est d'ores et déjà satisfait dans la mesure où la loi du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne prévoit notamment que, dans les conditions et sous réserve des exceptions prévues par décret en Conseil d'État, lorsqu'ils achètent un véhicule à moteur, les pouvoirs adjudicateurs tiennent compte des incidences énergétique et environnementale du véhicule sur toute sa durée de vie, ce qui me semble répondre à votre préoccupation.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je comprends la démarche, mais il relève déjà du droit commun de la commande publique de privilégier la meilleure offre en fonction des critères de sélection du marché public en tenant notamment compte du coût et de la qualité du produit. Je demande donc à M. Jean-Marie Sermier de bien vouloir retirer son amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Afin qu'il ne soit pas rejeté, je retire cet amendement ; mais reconnaissons que, lors de la commande publique, les gens sont plus axés sur la motorisation et le carburant, beaucoup moins sur le fait que les pneus soient rechapés ou non. Cet amendement d'appel n'avait d'autre but que d'aider cette filière à trouver sa place en France, et je n'y vois que des intérêts.

*L'amendement est **retiré**.*

Article 26 C : *Rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2897 rectifié du rapporteur et CD2626 de M. Jean-Luc Lagleize.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD2897 rectifié précise le contenu du rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime prévu à l'article 26 C, qui portera à la fois sur le bilan des actions engagées sur la stratégie retenue et ajoute à la thématique de la décarbonation celle, également importante, des autres émissions polluantes.

M. Bruno Duvergé. Les transports aériens représentent 2 % à 3 % des émissions de gaz à effet de serre, mais connaissent surtout une très forte croissance. Et ce qui est plus gênant, c'est qu'aujourd'hui il n'existe pas de vraiment de solution pour les transports aériens en termes de décarbonation.

Mon amendement CD2626 propose donc que le rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime comporte une partie évaluant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre d'un programme de soutien public visant à faire émerger les filières françaises de biocarburant aéronautique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est important que l'on puisse faire le point sur les émissions de ces secteurs ainsi que sur les perspectives de réduction des polluants atmosphériques et de développement des

carburants alternatifs, même si, selon le CITEPA (Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique), le transport aérien ne contribue que pour une faible part aux émissions nationales de polluants atmosphériques et de CO_2, de même que le transport maritime.

Je suis favorable à ce rapport et sans attendre, je pense que nous aurons peut-être l'occasion d'évoquer la stratégie nationale sur les biocarburants pour le transport aérien que nous avons élaborée, qui fixe une trajectoire ambitieuse d'incorporation de biocarburants et doit tirer une filière française des biocarburants pour l'aéronautique. Nous aurons l'occasion d'en reparler. Je suis donc favorable à ces amendements, avec une préférence pour la rédaction de l'amendement CD2897 rectifié du rapporteur.

*La commission **adopte** l'amendement CD2897 rectifié.*

*En conséquence, l'amendement CD2626 **tombe**.*

*La commission **adopte** l'article 26 C **modifié**.*

Après l'article 26 C

La commission est saisie de l'amendement CD2002 de M. François Pupponi.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à demander au Gouvernement de remettre chaque année au Parlement un rapport faisant état des impacts sanitaires, en termes de bruit et de pollution, des transports aérien, maritime et terrestre sur la santé de nos concitoyens.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les impacts sanitaires sont déjà documentés par Santé publique France et l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES). L'enjeu pour le Gouvernement est d'accompagner les collectivités pour mettre en place des mesures concrètes en faveur de la réduction de la pollution atmosphérique dans tous les secteurs, le transport, l'industrie, le résidentiel et l'agriculture.

S'agissant du bruit, un certain nombre de rapports sont remis régulièrement au Parlement ; la fréquence annuelle demandée me paraît peut-être quelque peu exagérée au regard des évolutions et de la disponibilité des données. Par ailleurs, les nouvelles dispositions de la loi vont modifier les règles portant sur le bruit et son impact. Il serait donc prématuré d'établir un rapport avant la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions.

Je demande donc le retrait de cet amendement, ce qui n'empêchera pas de vous présenter les évaluations dont nous disposons dans ces domaines.

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

*L'amendement est **retiré**.*

Article 26 (articles L. 3261-3-1 et L. 3423-10 [nouveau] du code du travail, article 81 du code général des impôts, article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale) : *Forfait mobilités durables*

La commission examine l'amendement CD1121 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à rendre obligatoire la réalisation d'une étude de faisabilité de la mise en place du télétravail par les entreprises tenues d'élaborer un plan de mobilité employeur.

Le télétravail comme l'adaptation des horaires constituent des mesures organisationnelles au sein des entreprises, qui peuvent effectivement constituer des leviers dans l'amélioration des déplacements des salariés et de leur qualité de vie et ont un impact favorable sur l'organisation de la mobilité. L'article qui définit le plan de mobilité identifie ce levier d'action ; je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'inscrire dans le code des transports une obligation sur ces aspects qui ont trait à l'organisation du travail.

L'important est que les plans de mobilité employeur soient davantage mis en œuvre ; conformément à l'obligation résultant de la loi relative à la transition énergétique, toutes les entreprises de plus de 100 salariés devraient être dotées depuis janvier 2018 d'un plan de mobilité employeur, qui a vocation à traiter ces sujets. Il faut chercher à donner un nouveau souffle à l'élaboration de ces plans de mobilité ; des réflexions sur ce sujet sont en cours, qui font l'objet par ailleurs d'une concertation entre les partenaires sociaux. Nous aurons donc l'occasion d'évoquer à nouveau ces sujets d'ici la séance publique.

Pour toutes ces raisons, je propose donc le retrait de cet amendement.

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

Mme Laurianne Rossi. Je retire cet amendement au bénéfice d'une nouvelle rédaction qui sera présentée lors de l'examen du projet de loi en séance publique. Je remercie Mme la ministre pour les précisions qu'elle a bien voulu apporter.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission est saisie de l'amendement CD1122 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement de notre collègue M. Matthieu Orphelin vise à favoriser le développement du télétravail en rendant obligatoire l'engagement de négociations avec les instances représentatives du personnel en

vue de mettre en place le télétravail. Le transport qui pollue le moins est celui qu'on arrive à éviter…

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Une remarque générale sur les différents amendements que nous allons à présent examiner, et qui tournent autour de la prise en compte de la mobilité par les employeurs.

Comme je viens de l'évoquer à l'occasion de l'amendement sur les plans de mobilité, je suis convaincue que l'implication des employeurs dans la mobilité domicile-travail des salariés est un enjeu essentiel. Il faut absolument arriver à donner un nouveau souffle à ces plans de mobilité, et la meilleure façon d'y parvenir est d'en faire l'objet de négociations sociales au sein des entreprises : ce sera l'occasion de discuter de l'organisation du travail, des horaires, du développement du télétravail, des facilités que les employeurs peuvent mettre à disposition de leurs salariés et des conditions dans lesquelles ils peuvent accompagner la mobilité, y compris en tirant parti du dispositif de forfait mobilités durables présenté dans le texte et qui permet, de façon facultative, de verser des aides aux salariés, notamment pour le covoiturage et le vélo, jusqu'à 400 euros par an. Sur l'ensemble de ces sujets, il est important de pouvoir avancer.

Des négociations sont engagées entre les représentants des employeurs et les représentants des salariés ; laissons-les se dérouler. C'est d'abord aux partenaires sociaux qu'il appartient de trouver les solutions les mieux adaptées pour prendre en compte ces enjeux de déplacement domicile-travail, en lien avec les collectivités qui elles-mêmes peuvent également mettre en place des dispositifs d'accompagnement ; c'est le cas dans plusieurs régions. C'est le sens de ce qui a été demandé par le Premier ministre lors de la réunion de lancement de la mobilisation pour l'emploi.

Sur tous ces amendements, je serai donc conduite à vous dire que nous attendons les résultats de cette négociation, qui n'a pas vocation à s'éterniser et devrait déboucher rapidement. La balle est aujourd'hui dans le camp des employeurs, des salariés et des collectivités ; respectons ce temps de concertation.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Lors de la discussion générale, mardi, je me suis exprimé dans le même sens. Le choix a été fait de confier la réflexion sur le forfait mobilités durables aux partenaires sociaux et ces négociations, on l'espère, aboutiront d'ici à la séance publique. Dans cet intervalle, il ne semble pas possible d'adopter des dispositions qui conduiraient à anticiper les résultats de ces négociations.

Pour moi, la question de la mobilité et des déplacements domicile-travail doit devenir un élément incontournable du dialogue social annuel au sein de l'entreprise. Ce principe pourra probablement être acté ; mais pour le reste, il est difficile de traiter ces sujets en commission alors que les négociations sont en cours, dans le cadre fixé par le Premier ministre. C'est la raison pour laquelle, comme je l'ai indiqué mardi, je serai amené à donner un avis défavorable à tous

les amendements à ce stade, dans la mesure où ce sujet sera débattu lors de la séance publique sur la base du dialogue social qui aura eu lieu.

M. Sylvain Maillard. Madame la ministre et monsieur le rapporteur, je vous remercie pour ces explications ; mais il est tout de même important que la représentation nationale se prononce sur des sujets aussi essentiels. Il faut évidemment laisser les partenaires sociaux négocier, mais les partenaires sociaux écoutent aussi les parlementaires, des échanges ont lieu en permanence, et il est important que nous nous exprimions sur des amendements, que nous ayons une expression publique sur la politique que nous entendons promouvoir.

Le télétravail est une véritable avancée que porte notre majorité. Nous devons discuter des moyens de favoriser le télétravail de façon concrète – on pourrait imaginer, par exemple, exempter du versement mobilité les entreprises qui auraient passé des accords de télétravail. Je comprends la temporalité, mais je regrette que cette discussion n'ait pas lieu ce soir.

Mme Valérie Lacroute. Nous avons beaucoup travaillé, dans la LOM, sur l'incitation pour les usagers à mieux utiliser les transports en commun ou à développer le covoiturage ; il nous semble tout aussi essentiel de sensibiliser les entreprises sur les questions de mobilité de leurs salariés : elles ont tout intérêt à les voir arriver au travail sereins et détendus.

Les Assises nationales de la mobilité ont permis d'accomplir un gros travail, avec des échanges fructueux. Elles ont eu lieu il y a dix-huit mois, mais nous nous retrouvons ce soir à discuter d'un texte alors que les négociations avec les partenaires sociaux ne sont pas totalement abouties, et nous ne pouvons donc pas véritablement échanger – je rejoins sur ce point les arguments de M. Sylvain Maillard. Nous reviendrons en séance publique avec les conclusions des négociations entre le Gouvernement et les partenaires sociaux, mais nous n'aurons pas pu déposer d'amendements car vos propositions seront arrivées tardivement et il sera compliqué pour nous d'intervenir. Il est regrettable que nous ne puissions pas avoir de temps d'échange plus fructueux sur ce qui est susceptible d'être proposé et sur quoi nous sommes *a priori* plutôt favorables. Comme on dit, le diable se cache dans les détails ; la seule séance publique ne nous permettra peut-être pas de le dénicher, alors que le débat en commission devrait justement être l'occasion de discuter techniquement des propositions.

M. Bertrand Pancher. Il faut toujours privilégier la négociation entre les partenaires sociaux. Le fait d'en attendre les conclusions, même si on peut regretter que cela arrive tardivement, va plutôt dans le bon sens. À ceci près que les partenaires sociaux ne sont pas les seuls concernés par ces dispositions ; les représentants de la société civile engagés dans les questions environnementales, notamment des ONG, le sont également. Ces organisations sont-elles également associées au débat ? Le Premier ministre, à la suite du Grand débat, s'était engagé à lancer des travaux, notamment sur les questions environnementales, entre les partenaires sociaux et les ONG.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous faites bien de rappeler que nous avons organisé des Assises nationales de la mobilité. Au cœur de ces assises, il y a le constat d'une fracture territoriale dans notre pays, le constat que, sur 80 % du territoire, il n'y a pas d'AOM en mesure de proposer à nos concitoyens des solutions alternatives à la voiture, le constat d'une politique d'investissement dans les infrastructures qui a privilégié le tout-TGV au détriment de l'entretien des réseaux, laissant se dégrader les routes et les voies ferrées, reportant les mises à niveau des itinéraires de désenclavement promis depuis des décennies… Autant de constats auxquels cette loi apporte de nombreuses réponses, aussi bien par le biais de la programmation des infrastructures, dont nous aurons l'occasion de parler la semaine prochaine, des dispositions relatives à la gouvernance, dont nous avons déjà eu l'occasion de parler, du forfait mobilité pour accompagner les salariés qui font du covoiturage ou du vélo avec un dispositif qui n'existait pas pour le covoiturage et qui était sans doute compliqué pour le vélo… C'est le cœur même du projet de loi de répondre à ces enjeux de la mobilité domicile-travail et de la mobilité de tous ceux qui ont besoin de se déplacer pour se former, faire leurs courses, se rendre chez le médecin, etc.

Il se trouve qu'au-delà des dispositions contenues dans ce projet de loi, nous avons traversé une crise ces derniers mois, qui n'était pas prévue lorsque nous avons tenu les Assises nationales de la mobilité. Le Président de la République a souhaité que l'on prenne le temps de débattre avec tous les Français. Nous avons eu ce temps de débat ; à cette occasion, nous avons engagé des discussions avec les partenaires sociaux. Le Premier ministre a souhaité que ces derniers prennent aussi leurs responsabilités dans cette discussion : il est important que ce ne soit pas toujours l'État qui décide d'intégrer des mesures dans un projet de loi qui serait débattu au Parlement, sans que les partenaires sociaux s'en soient réellement saisis. Sans oublier naturellement les collectivités, dont on voit bien qu'elles ont un rôle déterminant, et qui sera encore plus important du fait des dispositions contenues dans le projet de loi.

Maintenant, comment aller au-delà de ce qui est d'ores et déjà prévu dans la loi, comment renforcer le dialogue social sur ces enjeux de mobilité, comment s'assurer que les plans de mobilité sont rendus vraiment effectifs, comment aller vers un accompagnement plus systématique des salariés qui utilisent des modes de déplacement plus propres ou qui, de façon générale, rencontrent des difficultés dans leurs déplacements domicile-travail ? Tel est le champ complémentaire mis en lumière par la crise que notre pays a connue ces derniers mois, et sur lequel une discussion est en train de se dérouler, dont il faut respecter le temps. Les partenaires sociaux, nous pouvons leur faire confiance là-dessus, y accordent le plus grand intérêt et ils seront particulièrement attentifs à ce que les conclusions de ces échanges soient reprises dans le cadre de ce projet de loi. Au-delà du diagnostic partagé lors des assises, la crise récente a mis en lumière la nécessité d'aller au-delà ; c'est tout le sens des discussions en cours.

Mme Laurianne Rossi. Je vais retirer mon amendement. Je remercie Mme la ministre de ces précisions et je salue son engagement sur ce sujet majeur des trajets domicile-travail. Je connais sa mobilisation forte dans le dialogue social qu'elle mène activement avec l'ensemble des partenaires sociaux.

Je rejoins néanmoins ce qu'ont dit nos collègues. J'entends la nécessité pour le Gouvernement et les partenaires sociaux d'aboutir, mais ne privons pas pour autant la représentation nationale de ce débat, après un travail mené par l'ensemble des députés depuis dix-huit mois sur cette loi qui renferme en son cœur la thématique des trajets domicile-travail et de mobilité des salariés. J'espère que nous aurons l'occasion d'en débattre en séance et d'avancer collectivement, et que d'ici là le dialogue social aura permis d'aboutir à des propositions.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission est saisie de l'amendement CD2345 de Mme la présidente Barbara Pompili.

Mme la présidente Barbara Pompili. Cet amendement a pour objet d'inclure la mobilité dans les négociations annuelles obligatoires au sein des entreprises. Les discussions sur la mobilité sont encore trop souvent absentes des entreprises. Nous verrons ce que diront les partenaires sociaux ; c'est en tout cas un vœu que j'exprime.

Après avoir ainsi défendu cet amendement, je le retire.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission est saisie, en discussion commune, des amendements identiques CD2218 de Mme la présidente Barbara Pompili et CD2360 de M. Jean-Marc Zulesi, des amendements identiques CD471 de M. Jean-Charles Larsonneur et CD1221 de M. Bertrand Pancher, ainsi que de l'amendement CD2361 de M. Jean-Marc Zulesi.

Mme Barbara Pompili. L'amendement CD2218 a le même objectif que le précédent : inclure la mobilité dans les négociations annuelles obligatoires au sein des entreprises. Je l'ai défendu et je le retire.

*L'amendement CD2218 est **retiré**.*

M. Jean-Marc Zulesi. Après avoir entendu la ministre, je tiens à dire, en tant que responsable de groupe, que je fais confiance à la négociation ; je sais que nous parviendrons à aboutir en séance à une solution la plus pragmatique possible tournée vers les usagers pour une mobilité durable. Je retire donc les amendements CD2360 et CD2361.

*Les amendements CD2360 et CD2361 sont **retirés**.*

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD471 vise à inclure la mobilité dans les négociations annuelles obligatoires sur les salaires, dans le but d'inviter employeurs et salariés à imaginer ensemble des dispositifs de promotion des mobilités actives complémentaires au forfait mobilités durables, tels qu'ils existent déjà dans certaines entreprises, par exemple la prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique, le contrôle technique des vélos durant les heures de travail, la mise en place de douches ou de casiers. Je le retire.

L'amendement CD471 est ***retiré****.*

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1221 visait à inclure la mobilité dans les négociations annuelles obligatoires sur les salaires. Je le retire.

Nous privilégions les négociations, mais il n'aurait pas été inintéressant d'y associer des représentants des organisations environnementales, d'autant plus que le Premier ministre s'était engagé en ce sens.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci de le rappeler !

L'amendement CD1221 est ***retiré****.*

La commission examine l'amendement CD1310 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. L'alinéa qu'il est proposé d'ajouter à l'article L. 3263-3-1 du code du travail est aujourd'hui rattaché à l'article L. 3261-3. Or le bénéfice de cet article est subordonné à certaines conditions restrictives qui en limitent l'emploi. Il est donc proposé d'aligner les conditions d'exercice de l'alinéa sur celles définies à l'article L. 3261-3-1 modifié pour la prise en charge des déplacements en vélo, vélo à assistance électrique ou covoiturage. J'imagine, madame la ministre, que cet amendement assez technique entre dans le cadre des négociations en cours.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous proposez de sortir les frais exposés pour l'alimentation des véhicules électriques de la prise en charge des frais de carburant pour les inclure dans le forfait mobilités durables. Sur ce point, le Gouvernement choisit de privilégier les transports publics. La participation de l'employeur aux frais de transport de personnel est donc limitée aux seuls salariés contraints d'utiliser leur véhicule personnel. L'enjeu du forfait est de promouvoir les modes doux et partagés. Je ne pense donc pas qu'il soit souhaitable de modifier les modalités de prise en charge des remboursements des frais d'alimentation des véhicules électriques.

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

L'amendement est ***retiré****.*

La commission examine les amendements identiques CD1129 de M. Matthieu Orphelin, CD1378 de M. Bertrand Pancher et CD2198 de Mme la présidente Barbara Pompili.

Mme Laurianne Rossi. Je retire l'amendement CD1129.

M. Bertrand Pancher. Il en est de même pour mon amendement CD1378.

*Les amendements CD1129 et CD1378 sont **retirés**.*

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD2198 me tient particulièrement à cœur. Travaillé avec la Fédération française des usagers de la bicyclette, il vise à rendre le forfait mobilités durables obligatoire pour les employeurs dans le but de modifier profondément les modalités de transport de leurs salariés en les incitant véritablement à utiliser leur vélo ou à faire du covoiturage. J'ai bien entendu ce que vous avez dit sur les négociations, madame la ministre ; nous y reviendrons donc parce que j'espère bien que cela sortira des négociations. Je le retire.

*L'amendement CD2198 est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD954 et CD955 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD954 visait à ouvrir le bénéfice du forfait mobilités durables aux salariés qui ont recours au motopartage pour se rendre sur leur lieu de travail, ainsi qu'aux véhicules à faibles émissions. Le CD955 prévoyait d'ouvrir le bénéfice du forfait mobilités durables aux véhicules à deux ou trois roues ou aux quadricycles à moteur électrique. Ces amendements nous ont été inspirés par l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (AVERE).

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est un peu la même réponse que sur les amendements précédents, en ayant quand même à l'esprit que le forfait mobilités durables tel qu'il est défini aujourd'hui, et sous réserve de ce que les partenaires sociaux pourront décider, vise à couvrir les modes doux et les mobilités partagées. Les mobilités partagées pourraient le cas échéant être élargies ; mais il est en tout cas important de le distinguer des possibilités de prise en charge des carburants par l'employeur, qui entreront certainement dans le champ de la discussion. Je propose le retrait, comme pour les autres amendements.

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

*Les amendements CD954 et CD955 sont **retirés**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD697 de Mme Pascale Boyer, CD1798 de Mme Laurianne Rossi et CD1604 de M. Jean-Noël Barrot.

Mme Pascale Boyer. Je retire l'amendement CD697.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1798, que je vais retirer, proposait d'intégrer au forfait mobilités durables les nouvelles mobilités dont nous avons longuement parlé ce matin, à savoir les trottinettes électriques et les gyroroues électriques, dans la mesure où elles permettent à nombre de nos concitoyens de se déplacer jusqu'à leur lieu de travail, qu'elles soient achetées ou louées par voie d'abonnement.

M. Jean-Noël Barrot. L'amendement CD1604 est défendu, et retiré.

Les amendements CD697, CD1798 et CD1604 sont ***retirés****.*

La commission est saisie de l'amendement CD2564 de M. Sylvain Maillard.

M. Sylvain Maillard. Cet amendement, comme un autre qui viendra en écho un peu plus loin, repose sur une idée simple : on ne doit plus payer pour aller travailler. Il prévoit que l'employeur pourra rembourser les frais de déplacement à ceux de ses salariés qui utilisent leur voiture, car certains salariés sont obligés d'utiliser leur voiture, au prorata d'un barème kilométrique, avec un nombre de kilomètres maximum. Je le retire. Nous en reparlerons en séance.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission est saisie de l'amendement CD2206 de Mme la présidente Barbara Pompili.

Mme la présidente Barbara Pompili. J'espère que cet amendement sera repris dans les négociations. Il vise à permettre le cumul du forfait mobilités durables avec le remboursement par l'employeur de 50 % des frais d'abonnement aux services de transport en commun. Nous savons que vélos et transports en commun sont très complémentaires. Mais nous y reviendrons : les discussions avec les partenaires sociaux n'interdisent pas aux parlementaires d'avoir quelques initiatives…

M. Sylvain Maillard. Tout à fait !

L'amendement est ***retiré****.*

La commission examine les amendements identiques CD930 de M. Bertrand Pancher et CD2163 de Mme Liliana Tanguy.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement nous a été suggéré par nos amis de WWF, ce qui montre qu'il est important d'associer les organisations environnementales aux discussions avec les partenaires sociaux. Il visait à étendre aux employés du secteur public le droit de bénéficier de l'indemnité kilométrique vélo ou du forfait mobilités durables et de cumuler le forfait avec le remboursement de 50 % des frais d'abonnement aux services de transports en commun.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD2163 est identique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'État a annoncé qu'il mettrait en œuvre le forfait mobilités durables à hauteur de 200 euros pour tous ses agents à partir du début de l'année 2020. Vos amendements sont donc satisfaits… en tout cas pour ce qui relève de l'État.

*Les amendements CD930 et CD2163 sont **retirés**.*

La commission est saisie de l'amendement CD2318 de M. Jean-Marie Sermier.

Mme Valérie Lacroute. Dans la mesure où le forfait mobilités durables serait mis en œuvre et permettrait effectivement aux employeurs de proposer à leurs salariés une prise en charge, il s'agirait de faciliter le « contrôle » du covoiturage en proposant que les salariés puissent présenter un certificat attestant qu'ils ont bien utilisé le covoiturage, de façon à éviter les abus.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ce sujet n'est pas renvoyé à la négociation entre les partenaires sociaux. L'État a développé un dispositif de preuves de covoiturage qui est en cours de déploiement, accessible de manière volontaire aux entreprises depuis le 1er janvier. Pour autant, je ne suis pas certaine qu'il faille imposer le recours à ce dispositif de preuves. En tout cas, il existe et ceux qui veulent s'en servir pourront s'en servir. Les employeurs pourront utiliser le dispositif, mais l'État ne souhaite pas l'imposer.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'intention est intéressante. J'imagine que l'employeur voudra se saisir du dispositif, dans la mesure où ses deniers seront engagés. Il n'est peut-être pas nécessaire de le prévoir dans la loi, mais il faut qu'un dispositif existe et soit mis à disposition des employeurs.

Mme Valérie Lacroute. Le registre national est en cours d'élaboration et j'ai cru comprendre qu'il n'était pas encore opérationnel. Si l'on veut que le forfait mobilités durables se mette en place rapidement, le salarié aura besoin d'apporter la preuve de l'utilisation du covoiturage et l'employeur aura besoin de cette preuve. L'idée est d'aider les employeurs à mettre en place un dispositif de contrôle très simple. Il faudra bien, en attendant le registre national, qu'une preuve puisse être présentée.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD2627 de Mme Florence Lasserre-David.

M. Bruno Duvergé. Le présent amendement vise à mettre en place un dispositif fortement incitatif pour les salariés et les employeurs afin d'accélérer le développement du vélo pour les trajets domicile-travaiL. Le salarié aurait ainsi la

possibilité d'opter, soit pour le forfait mobilités durables, soit pour une aide à l'acquisition d'un vélo, les deux options étant cumulables avec la prime transport. Les montants versés par l'employeur seront exonérés de cotisations sociales et, pour le salarié, d'impôt sur le revenu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Dans le même esprit que pour les autres amendements, je propose le retrait à ce stade.

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

L'amendement est ***retiré****.*

La commission en vient à l'amendement CD1130 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Laurianne Rossi. Il est retiré.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission ***adopte*** *ensuite l'article 26* ***sans modification****.*

Après l'article 26

La commission est saisie de l'amendement CD2675 de M. Sylvain Maillard.

M. Sylvain Maillard. Cet amendement vient en écho de celui que j'ai précédemment défendu : on ne doit pas payer pour aller travailler. Il s'agit donc de faire en sorte que l'employeur qui, à l'heure actuelle, paye 50 %, désocialisé et défiscalisé, du Pass Navigo en Île-de-France, puisse avoir la possibilité de payer 100 %, désocialisé et défiscalisé. C'est une mesure de justice sociale qui donnerait plus de pouvoir d'achat aux salariés. Dans une grande entreprise, le comité d'entreprise désocialise et défiscalise des vacances, des tickets de cinéma ou des cadeaux, et c'est très bien ; mais pour aller travailler, le salarié doit payer. Cela ne doit plus être le cas. Ce serait une mesure de justice, et qui va dans le sens de la politique que nous défendons.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis un peu interrogative sur l'idée d'aller au-delà de 50 %. En Île-de-France, l'abonnement n'est pas coûteux quand on le compare à ce qui peut exister dans l'ensemble des autres métropoles en Europe et dans le monde. Il permet d'accéder à l'ensemble des services de transport en Île-de-France, et l'on peut supposer que le salarié l'utilise également pour d'autres trajets. Cela pourra être rediscuté pendant la séance.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il me semble que l'employeur peut déjà prendre en charge les frais de déplacement de ses salariés, même s'il faudra peut-être regarder la problématique de la défiscalisation d'un peu plus près. Avis défavorable.

M. Sylvain Maillard. Je vais retirer mon amendement, mais la possibilité actuellement offerte à l'employeur n'est pas désocialisée et défiscalisée comme je le propose. Nous en reparlerons.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD44 de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Marie Sermier. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cela fait partie des réflexions en cours, notamment du côté des employeurs. Je propose le retrait à ce stade.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement traite du sujet de la mobilité contrainte, auquel je ne suis pas du tout insensible.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission est saisie de l'amendement CD2708 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de permettre aux entreprises de laisser leurs voitures professionnelles aux salariés, et que les salariés puissent les recharger chez eux. Ce qui pourrait nécessiter un certain nombre de travaux et d'investissements, qui seraient pris en charge par l'entreprise et défiscalisés.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous proposez d'introduire une déductibilité totale pour l'employeur du coût du matériel et des frais d'installation au domicile des salariés pour la recharge automobile, ainsi que le remboursement aux salariés, hors cotisations sociales, des factures correspondant à la recharge nocturne des véhicules professionnels. Bien que je sois favorable aux mesures faisant la promotion des véhicules propres dans les flottes professionnelles, de nombreuses mesures existent déjà pour l'installation d'une borne à domicile – ainsi le crédit d'impôt transition énergétique – et pour la prise en charge des frais de recharge électrique, déductibles à hauteur de 400 euros. Sur ce dernier point, le Gouvernement a également prévu de considérer comme nul l'avantage en nature lorsqu'un employeur offre la recharge à ses employées sur le lieu de travail. Je pense donc que le sujet est assez largement couvert. Est-il nécessaire d'aller au-delà ? Je propose le retrait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le dispositif proposé ne bénéficierait qu'aux salariés disposant d'un véhicule professionnel ; mieux vaut, me semble-t-il, privilégier le forfait mobilités durables dont le champ est plus large. Sans oublier le texte réglementaire dont Mme la ministre vient de parler, sur l'avantage en nature que constitue la recharge du véhicule électrique sur le lieu de travail. Avis défavorable.

*L'amendement est **retiré**.*

Article 26 *bis* (*nouveau*) (*article L. 318-1 du code de la route*) : *Affichage de la catégorie Crit'Air des véhicules lors de leur vente*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2949 du rapporteur et CD2298 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD2949 a pour but d'afficher dans les concessions automobiles la catégorie Crit'Air du véhicule, afin que l'acheteur soit informé des qualités de limitation de la pollution de son véhicule ainsi que des zones dans lesquelles il ne pourrait pas, le cas échéant, circuler. Cela vaudrait aussi bien pour les véhicules neufs que d'occasion.

Mme Valérie Lacroute. Dans un souci de transparence, de clarté et d'accès à l'information, l'amendement CD2298 propose que le vendeur d'un véhicule soit désormais tenu d'afficher distinctement le numéro de Certificat Qualité de l'air associé au véhicule et, à côté, l'information détaillant le bonus-malus écologique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement partage l'objectif d'une meilleure information du consommateur, ce qui est l'esprit de ces deux amendements. Je donne un avis favorable à l'amendement CD2949 et je propose le retrait du CD2298.

*La commission **adopte** l'amendement CD2949.*

*En conséquence, l'amendement CD2298 **tombe**.*

Après l'article 26 *bis*

La commission est saisie de l'amendement CD2621 de Mme Florence Lasserre-David.

M. Bruno Duvergé. Cet amendement vise à placer les véhicules qui roulent à l'E85 en Crit'Air 1, dans la mesure où l'E85 réduit de 70 % les émissions de gaz à effet de serre sur son cycle de vie par rapport à l'essence, de 90 % les émissions de particules et de 30 % les NOX.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La classification Crit'Air est utilisée pour les zones à faibles émissions, où la circulation est différenciée en cas de pic de pollution et pour lesquelles les restrictions de circulation se justifient au regard des impacts sanitaires locaux de la pollution de l'air. Les émissions de CO_2 ne contribuent pas à cet impact sanitaire local et ne peuvent donc pas justifier des restrictions de circulation. C'est pourquoi la classification Crit'Air ne prend pas en compte les émissions de CO_2, d'autres outils étant mobilisés pour soutenir la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports. La classification est définie en fonction de l'impact sanitaire des différents polluants ; en l'espèce, les données disponibles ne permettent pas de justifier un classement des véhicules utilisant l'E85 différent de

ceux utilisant l'essence. C'est pourquoi l'E85 est assimilé à de l'essence dans le classement Crit'Air. J'ajoute que la classification relève d'un arrêté interministériel et non de la loi. Proposition de retrait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable. Les carburants alternatifs sont déjà pris en compte dans le classement des vignettes Crit'Air. Les véhicules au gaz, quelle que soit d'ailleurs leur origine, sont en Crit'Air 1, et l'hydrogène est même dans ce que j'appelle le Crit'Air zéro. En outre, le classement Crit'Air relève du domaine réglementaire.

M. Bruno Duvergé. Il n'y a pas que les gaz à effet de serre puisque ce sont, je l'ai dit, 90 % en moins d'émissions de particules également. Mais je retire l'amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine ensuite l'amendement CD2711 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de permettre l'intégration dans le champ d'éligibilité de la pastille Crit'Air des véhicules diesel Euro 6d.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La norme Euro 6d se caractérise par des émissions d'oxyde d'azote qui peuvent être jusqu'à 2,1 fois supérieures à la limite réglementaire lors des tests en conditions réelles. Même si les véhicules diesel respectaient la limite réglementaire en conditions de conduite réelle pour les oxydes d'azote, cette limite reste supérieure de 33 % à celle des véhicules essence pour ce polluant. En conditions réelles de conduite, l'écart peut être encore plus important. Il convient en outre de prendre en compte les émissions sur la durée de vie du véhicule et non sur le seul véhicule neuf ou à faible kilométrage. Les données disponibles ne justifient pas en l'état le classement en Crit'Air 1 pour les véhicules Euro 6d-Temp. En outre, la classification relève d'un arrêté interministériel et non de la loi.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable. C'est un amendement non normatif. Sans parler des particules ultra-fines émises par ces moteurs…

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

La commission examine ensuite l'amendement CD2297 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit d'ajouter le CO_2 dans la liste des polluants pris en compte pour la délivrance du certificat Qualité de l'air.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les vignettes Crit'Air visent à refléter les caractéristiques des véhicules sur les polluants et non pas sur les émissions de gaz à effet de serre. On ne peut pas mélanger les deux objectifs. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La vignette Crit'Air permet de mesurer les polluants de proximité ; or le CO_2 n'est pas un polluant de proximité, il n'a aucun impact sanitaire. C'est une molécule particulièrement stable, d'une durée de vie de cent ans, ce qui explique qu'elle soit un gaz à effet de serre, puisqu'elle a le temps de se propager sans être dégradée. Mettre le CO_2 avec les particules d'oxydes d'azote créerait donc de la confusion. Avis défavorable.

M. Damien Pichereau. Il est très bon, notre rapporteur !

M. Jean-Marie Sermier. Je reconnais le bien-fondé de cette remarque : lorsqu'on est au-dessus d'une cuve de vendange qui dégage du CO_2, on ne trouve pas de particules fines… *(Sourires.)*

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

Mme Valérie Lacroute. Madame la présidente, il est une heure quinze. Pour des questions d'organisation, je souhaiterais savoir à quelle heure nous arrêtons nos travaux.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous avions prévu d'achever ce soir l'examen du titre III, sachant qu'il nous reste deux cents amendements à examiner. Et nous faisons du cent à l'heure, en totale infraction avec la législation routière…

Pour être franche, nous avions bon espoir, sachant que ne sont présents ce soir que les députés qui se sont vraiment impliqués depuis le début et tout au long de nos séances sur ce projet de loi, d'être suffisamment efficaces pour ne pas avoir à revenir jeudi prochain. Dans la situation actuelle, ou bien nous examinons maintenant les deux cents amendements restants, ce qui pourra se faire assez rapidement, ou bien nous reportons leur examen à lundi, mais nous y passerons alors davantage de temps. C'est un choix que nous devons faire ensemble.

(Après concertation, la commission décide de poursuivre ses travaux jusqu'à deux heures du matin.)

Article 27 (articles L. 229-26 du code de l'environnement et articles L. 5219-1 et L. 5219-5 du code général des collectivités territoriales) : *Renforcement des plans climat-air-énergie territoriaux en matière de lutte contre la pollution atmosphérique*

La commission est saisie de l'amendement CD2954 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement corrige une erreur matérielle, qui empêche de prendre en compte le caractère évolutif du nombre d'habitants des EPCI dans l'obligation d'élaborer un plan climat-air-énergie territorial (PCAET).

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD2937 du rapporteur.*

Elle examine ensuite l'amendement CD3038 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le présent amendement apporte deux précisions : d'une part, il prévoit une planification tous les deux ans – et non plus tous les cinq ans – des objectifs que se donne le plan d'action air du PCAET ; d'autre part et en conséquence, il permet de mesurer l'atteinte des objectifs, ou en tout cas la trajectoire, sans avoir à attendre 2025. Il s'agit de pouvoir commencer à communiquer assez rapidement sur ce qui a été fait.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement partage le souci du rapporteur quant à l'urgence d'agir pour réduire les émissions de polluants atmosphériques et améliorer la qualité de l'air. Une planification des objectifs tous les deux ans me semble donc adaptée. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'amendement CD2706 **tombe**.*

La commission en vient à l'amendement CD2890 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La lutte contre la pollution de l'air nécessite la coordination entre l'expertise scientifique – principalement celle des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA), dont je tiens à souligner la qualité du travail – et la décision politique, dont l'incarnation est, en matière de qualité de l'air, le plan climat-air-énergie territorial.

Le présent amendement prévoit donc que le plan d'action du PCAET est élaboré après consultation de l'AASQA territorialement compétente, afin de disposer de toute l'expertise nécessaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il me semble en effet pertinent de tirer parti de toutes les connaissances des AASQA. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte**, successivement, les amendements rédactionnels CD2936, CD2891 et CD2938 du rapporteur.*

Elle en vient ensuite à l'amendement CD3039 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement vise à préciser la dénomination des zones à faibles émissions (ZFE), qui ne concernent à ce stade que le secteur de la mobilité routière, alors que de nombreux autres secteurs – industrie,

agriculture, bâtiment… – peuvent contribuer aux émissions polluantes. Il serait donc plus exact de dénommer les ZFE « zones à faibles émissions mobilité », sachant que cette nouvelle appellation a reçu le soutien de France Urbaine et d'Atmo France. Cela empêcherait de considérer que la pollution de proximité est uniquement liée aux transports : c'est vrai à 65 % pour les oxydes d'azote, à 25 % pour les particules fines $PM_{2.5}$, mais il ne faut pas non plus oublier les autres sources, sur lesquelles il faut aussi agir.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD2939 du rapporteur.*

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD311 de M. Martial Saddier et CD2892 du rapporteur.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD311 a pour but de promouvoir les énergies alternatives.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement de précision rédactionnelle CD2892 supprime la date de 2025, les collectivités pouvant souhaiter renforcer leur zone à faibles émissions avant cette date, sans que cela soit pour autant une obligation.

Quant à l'amendement défendu par M. Jean-Marie Sermier, je considère qu'il est satisfait par ce que je propose.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien l'idée de l'amendement CD311 ; cela étant, si les carburants alternatifs ont un certain nombre de mérites qui sont soutenus par plusieurs dispositifs fiscaux, l'objectif des ZFE est bien de promouvoir l'utilisation des véhicules « zéro émission », et les carburants alternatifs ne peuvent pas être mis sur le même plan. Avis défavorable. Avis favorable en revanche à l'amendement du rapporteur.

*La commission **rejette** l'amendement CD311.*

*Elle **adopte** l'amendement CD2892.*

*En conséquence, les amendements CD2628 de M. Bruno Duvergé, CD1749 de Mme Florence Lasserre-David, CD526 de M. Guy Bricout, CD1605 de M. Philippe Chalumeau, CD2449 de M. Benoit Simian et CD2715 de M. Denis Masséglia **tombent**.*

La commission en vient à l'amendement CD2296 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Lors de la création des ZFE, l'État et les collectivités territoriales doivent prendre en compte les nécessités de déplacement

des professionnels, notamment des artisans du bâtiment, ou des professionnels de santé, dans l'exercice de leur activité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les modalités d'élaboration des études et des consultations pour les ZFE sont déjà prévues dans le cadre du code général des collectivités territoriales et je ne pense pas qu'il soit utile d'y revenir pour le détailler, étant entendu que les intérêts de l'ensemble des acteurs doivent être pris en compte, et pas simplement ceux des professionnels. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. J'ai auditionné les personnes ayant déjà travaillé sur la mise en place de ces ZFE – notamment la métropole de Grenoble, qui a mené des concertations durant quatre ans. Ces concertations ne doivent pas uniquement concerner les professionnels mais également les riverains et les associations d'usagers. À Grenoble en particulier, la concertation avec les professionnels de la logistique a été particulièrement privilégiée, compte tenu de la configuration de la ville.

Il me semble qu'il ne faut donc pas rigidifier la procédure et faire plutôt confiance aux collectivités, qui n'ont aucun intérêt à mettre en place ces ZFE sans concertation.

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

*Puis elle **adopte** l'amendement de cohérence CD3040 du rapporteur.*

*En conséquence, les amendements CD928 de M. Bertrand Pancher et CD2126 de Mme Liliana Tanguy **tombent**.*

Elle en vient ensuite à l'amendement CD3041 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement prévoit que des conséquences rapides puissent être tirées, dans un délai maximal d'une année, si les objectifs fixés par le plan d'action ne sont pas atteints, l'idée étant de ne pas trop attendre pour réagir et donc corriger.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement partage l'avis du rapporteur quant à l'urgence d'agir. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD2940 du rapporteur.*

Elle examine ensuite l'amendement CD2898 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement de précision modifie les règles de calcul de la date à laquelle les PCAET devront avoir été modifiés. En fixant la date au 1er janvier 2021 pour les collectivités où les normes de qualité de

l'air ne sont pas respectées, nous faisons en sorte que le respect de cette obligation ne dépende plus de la date d'adoption de la loi d'orientation des mobilités.

Par ailleurs, cette date est plus cohérente avec le calendrier électoral de l'année 2020 : les nouvelles équipes municipales, ainsi que celles des EPCI, disposeront de six mois à l'issue des élections pour modifier leur PCAET.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement apporte de la lisibilité. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle est saisie de l'amendement CD3042 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement prévoit la mise à jour des PCAET qui comporteraient déjà un plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, afin de tenir compte des innovations de la présente loi.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD2941 du rapporteur.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 27 **modifié**.*

Article 28 (*articles L. 2213-4-1 et L. 2213-4-2 [nouveau] du code général des collectivités territoriales*) : *Zones à faibles émissions mobilité*

La commission est saisie de l'amendement CD1517 de M. Guillaume Kasbarian.

Mme Laurianne Rossi. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à donner la possibilité d'instaurer des ZFE dans les zones rurales, riveraines de moins de cinquante kilomètres d'une autoroute à péage. La question du report du trafic de poids lourds est en effet une problématique importante ; toutefois, la création d'une ZFE n'est pas nécessairement l'outil adapté pour répondre à la problématique puisqu'elle ne peut empêcher la circulation des poids lourds dès lors qu'ils respectent les exigences en matière de classification Crit'Air. L'utilisation d'autres pouvoirs de police de circulation semble devoir être privilégiée.

Dans la mesure où le seuil pour créer une ZFE a été supprimé au Sénat, votre amendement est de fait satisfait. Je vous propose donc de le retirer.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. Ce que vous proposez est déjà possible en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

L'amendement CD1517 est ***retiré****.*

La commission ***adopte****, successivement, les amendements de coordination CD3043 et CD3045 du rapporteur.*

Puis elle examine l'amendement CD2300 de M. Jean-Marie Sermier.

Mme Valérie Lacroute. L'objet de cet amendement est de fixer un calendrier d'interdictions de circulation dans les zones à faibles émissions programmé pour une durée de trois ans.

Il s'agit d'offrir aux acteurs de la mobilité la possibilité de programmer les investissements nécessaires au renouvellement des véhicules. C'est notamment important pour les TPE-PME qui ont plus de difficultés financières pour renouveler leur parc.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Si je comprends l'intention de cet amendement, en l'état, il limiterait à trois ans la durée d'application de l'arrêté créant la zone à faibles émissions. Or il est essentiel qu'une telle mesure puisse être mise en œuvre dans la durée, sans être remise en cause au bout d'un délai de trois ans. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement vise à conditionner la création des ZFE à la disponibilité des véhicules sur le marché. Je rappelle que les premières ZFE créées excluent dans un premier temps les véhicules Crit'Air 5, c'est-à-dire des véhicules mis sur le marché avant le 31 décembre 1996. Depuis, la production de véhicules ne s'est pas arrêtée, et le secteur a connu bien des évolutions technologiques. Je trouve votre proposition un peu excessive. Avis défavorable.

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

Puis elle en vient à l'amendement CD1155 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement précise les seuils et la trajectoire de réduction des émissions de polluants atmosphériques sur une durée de cinq ans. Il établit des seuils distincts pour les particules et pour les NOx.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement partage l'objectif de réduction des émissions ; néanmoins, s'agissant de l'instauration d'objectifs de réduction des particules et d'oxydes d'azote dans la loi, il faut souligner que la situation diffère très fortement selon les territoires. Il est donc préférable de laisser à l'autorité compétente le soin de déterminer les objectifs les plus adaptés aux territoires concernés et d'évaluer leur contribution à la réduction des émissions. C'est bien l'ensemble des mesures du

plan prévu à l'alinéa 2 de l'article 27 qui doivent contribuer à atteindre les objectifs chiffrés de réduction et non uniquement les restrictions de circulation. Je propose donc le retrait de cet amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. J'ajoute que cet amendement me semble en contradiction avec ce que nous venons d'adopter à l'article 27, puisque nous avons prévu que les EPCI déterminent le calendrier et les objectifs de la ZFE. Nous ne pouvons pas maintenant inscrire dans la loi ce calendrier et ces objectifs !

D'autant qu'il faut distinguer les territoires entre eux et qu'il existe déjà un plan national de réduction globale, sans compter les plans de protection de l'atmosphère (PPA) et les PCAET… Nous compliquerions la tâche de tout le monde. Nous devons donc faire confiance aux différents acteurs pour lancer leurs ZFE en cohérence avec les objectifs du PPA et du plan national de réduction des émissions de polluants adopté le 10 mai 2017.

*L'amendement CD1155 est **retiré**.*

La commission en vient à l'amendement CD1578 de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de promouvoir, dans le cadre de la réflexion sur les ZFE, la concertation avec les organisations professionnelles représentatives des secteurs concernés par les déplacements à l'intérieur de ces ZFE.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis défavorable, pour les raisons que j'ai déjà évoquées.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. Grenoble a mis en place des ZFE pour interdire dans un premier temps les véhicules lourds et les véhicules utilitaires les plus polluants : cela s'est fait dans la concertation, et tout le monde semble y trouver son compte. Cela a même créé un effet d'entraînement.

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

Puis elle en vient à l'amendement CD2864 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Laurianne Rossi. Au regard des précisions qui viennent d'être apportées par le rapporteur et des dispositions introduites dans l'article 27, je retire cet amendement.

*L'amendement CD2864 est **retiré**.*

La commission est saisie de l'amendement CD2301 de M. Jean-Marie Sermier.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement de repli propose d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la conception des ZFE.

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

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

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

*Puis elle **adopte** successivement l'amendement CD2942, qui corrige une erreur matérielle, l'amendement rédactionnel CD2943 et l'amendement de cohérence CD3046 du rapporteur.*

Elle en vient ensuite à l'amendement CD2631 de Mme Florence Lasserre-David.

M. Bruno Duvergé. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à imposer par décret les modalités d'évaluation des mesures des niveaux de pollution atmosphérique.

Les modalités de surveillance de la qualité de l'air sont fixées par les directives européennes et le code de l'environnement, ainsi que par l'arrêté du 19 avril 2017 sur le dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant. Les mesures réalisées par les AASQA et complétées par la modélisation permettent d'ores et déjà d'évaluer la qualité de l'air d'une agglomération et l'impact des ZFE. Les éventuelles précisions à apporter pourront l'être dans le cadre des guides méthodologiques élaborés pour accompagner les collectivités territoriales dans l'élaboration et la mise en œuvre des ZFE, et il n'est donc pas nécessaire de prévoir une nouvelle réglementation spécifique. Je vous propose donc de retirer cet amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement pourrait être très mal interprété par les AASQA, qui travaillent, qui plus est, avec l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS) et le Laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (LCSQA). Ces organismes font un travail scientifique de modélisation et de mesure de la pollution. Leurs résultats sont beaucoup plus sérieux que ceux de certains microcapteurs qu'on veut parfois nous vendre comme des solutions miracles pour surveiller la qualité de l'air – je le dis et je l'assume, quitte à me faire maltraiter sur les réseaux sociaux. Avis très défavorable.

M. Bruno Duvergé. Vos explications m'ont convaincu…

*L'amendement CD2631 est **retiré**.*

Puis elle en vient à l'amendement CD2865 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Laurianne Rossi. Je le retire, pour les mêmes raisons que l'amendement CD2864.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD2899 du rapporteur.*

Puis elle examine, en discussion commune, l'amendement CD3047 du rapporteur et les amendements CD2629 et CD2630 de M. Bruno Duvergé.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD3047 revient au texte initial du projet de loi s'agissant de la limitation du nombre de contrôles journaliers au sein des ZFE.

Il doit être complété par un des amendements qui suivent, qui permet de préciser les dispositifs, car s'en tenir aux seuls pourcentages n'est pas satisfaisant.

M. Bruno Duvergé. Les amendements CD2629 et CD2630 proposent d'abaisser de 50 % à 25 % le taux de contrôle des véhicules.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Sénat a en effet modifié l'encadrement des dispositifs de contrôle, en supprimant la limite pour le nombre de points de contrôle rapporté au kilométrage de voirie et en augmentant la proportion de véhicules pouvant être contrôlés chaque jour à 50 %.

Le déploiement des dispositifs de contrôle doit cependant veiller à ne pas porter une atteinte disproportionnée aux libertés individuelles, ce qui nécessite de trouver un compromis entre la portée des contrôles et leur proportionnalité. Or un taux de contrôle de 50 % des véhicules entraînerait un nombre très élevé de contrôles de plaques d'immatriculation dans différents endroits du territoire concernés par les ZFE et pourrait ainsi être considéré comme disproportionné. Le Gouvernement est donc d'accord sur le retour à un taux de 15 %, en ayant bien en tête les dispositions complémentaires qui seront proposées par M. le rapporteur. Avis favorable à l'amendement du rapporteur et défavorable aux deux autres.

*La commission **adopte** l'amendement CD3047.*

*En conséquence, les amendements CD2629 et CD2630 **tombent**.*

La commission en vient à l'examen des amendements identiques CD1968 de Mme Valérie Lacroute et CD2304 de M. Jean-Marie Sermier.

Mme Valérie Lacroute. L'objet de l'amendement CD1968 est que le certificat qualité de l'air Crit'Air soit uniquement destiné à la préservation de la qualité de l'air et qu'il ne puisse servir à sanctionner d'autres infractions, sans lien avec cet objectif, qui pourraient être commises par les automobilistes concernés.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2304 vient d'être excellemment défendu par ma collègue.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'article 28 fixe précisément et limitativement les finalités autorisées des dispositifs de contrôle. Ces amendements sont donc satisfaits. J'en demande le retrait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Certaines collectivités envisagent, il est vrai, d'utiliser le dispositif pour l'adapter, grâce à des logiciels spécifiques et à des caméras dédiées, à la surveillance de la ZFE, dont la mise en place est assortie d'une obligation de résultat.

Je vous suggère néanmoins de retirer votre amendement, sachant que je vais proposer des dispositions dont le but est que le dispositif soit strictement dédié à la surveillance des véhicules ayant ou non le droit de pénétrer dans la ZFE. Cela étant, il va falloir faire confiance à ce qui va être mis en place, sachant que la CNIL également aura un regard sur tout cela.

*La commission **rejette** les amendements.*

Puis elle examine l'amendement CD3048 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement revient aux critères initiaux du projet de loi pour le contrôle du respect des zones à faibles émissions. Il introduit toutefois une certaine souplesse en ne retenant, dans le pourcentage maximal de 15 % de véhicules contrôlés, que les véhicules pour lesquels le traitement automatisé consistant à consulter les fichiers nécessaires – Crit'Air et SIV – est indispensable. Ainsi, si sur le fondement de la simple lecture de la plaque d'immatriculation du véhicule – et donc de la date de mise en circulation du véhicule –, il n'y a pas de doute quant à sa possibilité de circuler dans la zone, aucune image ne sera prise et aucun traitement ne sera effectué. Par exemple, s'il existe un doute sur 30 % des véhicules entrant dans la zone, seule la moitié d'entre eux sera effectivement photographiée et contrôlée, ce qui porte le taux global de contrôle à 85 % – 70 % de véhicules ayant été préfiltrés, auxquels s'ajoutent les 15 % contrôlés avec photographie.

J'illustre mon propos pour que vous compreniez bien : prenons un véhicule immatriculé en 1998, dont on ne sait pas s'il est essence ou diesel : s'il est essence, il est Crit'Air 3, s'il est diesel, il est Crit'Air 5. Dans une ZFE où les Crit'Air 5 ont interdiction de circuler, vous n'êtes pas en mesure, avec la seule information fournie par la plaque du véhicule, de savoir s'il est autorisé à entrer ou non. Il faut donc le photographier et aller interroger le fichier, pour savoir s'il est diesel, et donc en infraction, ou essence, auquel cas il ne l'est pas. En revanche, aucun des véhicules dont la date d'immatriculation est plus récente et dont on sait d'emblée qu'ils sont forcément Crit'Air 1 ou Crit'Air 2, quelle que soit l'énergie qu'ils utilisent, n'aura besoin d'être contrôlé via les fichiers : ils font partie des 70 % de véhicules préfiltrés dont je parlais tout à l'heure et n'entrent pas dans les 15 %.

En d'autres termes, le taux de 15 % ne signifie pas que vous ne contrôlez que 15 % des véhicules, mais que les véhicules douteux pour lesquels on doit pousser les contrôles plus avant ne doivent pas représenter plus de 15 % de la totalité des véhicules qui auront circulé dans la journée. L'idée était d'améliorer le dispositif initial en lui donnant plus de souplesse, tout en respectant les libertés individuelles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amélioration proposée par le rapporteur est très astucieuse, puisque la limitation à 15 % ne vise évidemment pas à mal contrôler les ZFE, mais vise à limiter les contrôles qui se font en interrogeant le fichier des cartes grises et donc qui mettent en cause des données personnelles, les autres moyens de contrôle n'étant pas comptabilisés dans cet objectif de 15 %. Avis favorable.

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

Elle ***adopte*** *ensuite l'amendement rédactionnel CD2900 du rapporteur.*

Enfin, elle ***adopte*** *l'article 28 modifié.*

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, compte tenu de l'heure tardive, je propose que nous levions la séance, pour reprendre l'examen du texte lundi après-midi.

8. Réunion du lundi 20 mai à 16 heures

Après l'article 28

La commission examine l'amendement CD1728 de Mme Laurence Maillart-Méhaignerie.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement de notre collègue Mme Laurence Maillart Méhaignerie répond parfaitement aux objectifs de ce texte.

La loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN) permet au préfet d'empêcher la construction d'une nouvelle surface commerciale en périphérie de ville, dans certains territoires, en fonction de critères comme l'évolution des taux de vacance commerciale dans le centre-ville ou le taux de chômage. Cet amendement vise à permettre au préfet de fonder sa décision sur deux critères additionnels : la circulation des véhicules terrestres à moteur et le niveau des émissions de polluants atmosphériques.

Le lien entre expansion commerciale en périphérie de ville et hausse des déplacements en voiture est établi. Cet amendement permettrait au préfet de suspendre l'examen d'une demande d'autorisation d'exploitation commerciale afin de lutter contre la congestion automobile et la pollution de l'air. Cette

disposition permettrait d'apporter une réponse à des problématiques locales en s'appuyant sur le préfet du département.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Le Gouvernement partage totalement cette ambition mais le dispositif mis en place par la loi ELAN fait actuellement l'objet d'une procédure auprès de la Commission européenne au motif qu'il restreindrait la liberté d'établissement. Nos services s'efforcent de faire valoir des raisons impérieuses d'intérêt général d'aménagement du territoire. Dans ce contexte, le fait d'ajouter des critères supplémentaires et de la complexité risquerait de fragiliser le dispositif dans son ensemble. Je vous propose de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement concerne la création de surfaces commerciales. Tout aussi important qu'il puisse être, il me semble plutôt éloigné des objectifs de la LOM. Avis défavorable.

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

Puis elle examine les amendements CD1787 et CD1788 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Ces deux amendements portent sur la pollution sonore – et évidemment de l'air – générée par des navires maritimes ou fluviaux. Par analogie avec ce qui est prévu pour les véhicules terrestres par le code de la route dans le cadre de l'arrêté du 12 novembre 1963, je propose de contraindre les navires à moteur en stationnement à quai, qu'ils soient maritimes ou fluviaux, d'avoir leur moteur arrêté, sauf en cas de nécessité.

Les habitants de certaines régions côtières, je pense notamment à ceux de Marseille et de Toulon, dénoncent la pollution de l'air, mais également la pollution sonore dont ils sont victimes du fait de bateaux, notamment de navires de croisière, qui maintiennent leur moteur allumé pendant plusieurs heures quand ils sont en stationnement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait vos préoccupations et je mesure la gêne occasionnée par ces bateaux pour les riverains des ports maritimes ou fluviaux. Toutefois, il faut tenir compte de l'état d'équipement de ces ports. En l'absence de bornes électriques à quai, cette obligation reviendrait à les priver d'alimentation électrique alors que certaines installations – comme celles qui fournissent la lumière et le chauffage de navires de passagers – doivent continuer à être alimentées.

Dans ce domaine, la bonne méthode consiste à accélérer l'équipement en raccordement électrique à quai, et nous l'encourageons fortement. À Marseille, les ferries et des porte-conteneurs peuvent bénéficier de ce type de raccordement mais ce n'est pas encore le cas des navires de croisière, compte tenu de la puissance nécessaire. La France encourage aussi l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL)

qui apparaît comme une solution beaucoup moins polluante, notamment en termes d'émissions de particules. Les ports de Dunkerque, du Havre, de Nantes et de Marseille proposent déjà des solutions d'avitaillement au GNL. Nous soutenons ces initiatives, en particulier à Marseille. Pour les ports maritimes, ce sont les solutions à privilégier.

S'agissant des ports intérieurs, des évolutions réglementaires sont prévues : le raccordement à quai sera obligatoire dès lors qu'un branchement électrique sera possible, et le non-respect de cette disposition sera considéré comme une infraction à laquelle une sanction sera associée.

Nous avançons en prévoyant des dispositifs incitatifs au déploiement d'infrastructures d'avitaillement plus propres. Nous prévoyons aussi des infractions – qui sont d'ordre réglementaire – lorsque c'est possible et nécessaire.

Pour toutes ces raisons, je vous propose de retirer de vos amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'intention est tout à fait louable, mais les mesures proposées sont plutôt de nature réglementaire. Pour qu'elles soient efficaces, il faudrait d'ailleurs préciser la rédaction, car « sauf en cas de nécessité » me semble une notion assez floue.

Comme Mme la ministre vient de le rappeler, nous avons évoqué le sujet la semaine passée à l'occasion de l'examen d'autres articles. C'est un sujet très important et, le 7 février dernier, j'en avais fait l'un des thèmes principaux du Conseil national de l'air – CNA – que je préside. Nous avions discuté de la pollution liée à ces navires dans les ports.

Je demande néanmoins le retrait de ces amendements car, à mon avis, de telles dispositions sont d'ordre réglementaire.

Mme Laurianne Rossi. Je remercie Mme la ministre et M. le rapporteur pour ces précisions. J'entends bien qu'il est nécessaire de développer les raccordements électriques dans les ports. Je vais retirer ces amendements qui témoignent pourtant de réelles problématiques pour les habitants concernés. Je précise, monsieur le rapporteur, que la notion « sauf en cas de nécessité » s'appliquait aux navires d'urgence ou de secours.

*Les amendements sont **retirés**.*

La commission est saisie de l'amendement CD1252 de M. Bertrand Pancher.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. S'agissant de la pollution des navires, les actions doivent être menées à une échelle internationale ou européenne. C'est bien ce que nous faisons : des mesures sont d'ores et déjà prises pour réduire les teneurs en soufre des carburants marins dans le monde à partir de 2020 ; des discussions sont en cours pour créer une zone en

Méditerranée où les émissions seraient encore plus faibles. Je vous propose, monsieur Bertrand Pancher, de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. J'ajouterai que cette réglementation relève des plans de protection de l'atmosphère (PPA), ce qui nous fait sortir un peu du cadre de la LOM.

L'amendement est ***retiré.***

Article 28 ***bis*** **A** ***(nouveau)*** (article L. 223-1 du code de l'environnement) : *Systématisation des mesures prises en cas de pic de pollution*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2378 de la présidente Mme Barbara Pompili et CD1757 de M. Francis Vercamer.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je défends l'amendement CD2378 dont je suis la première signataire. La pollution de l'air tue : la dernière étude fait état de 67 000 morts par an, dues aux particules fines. Plus de la moitié de ces décès a lieu dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le Gouvernement manifeste une réelle volonté d'agir dans ce domaine, et il faut s'en réjouir. Avec ce projet de loi, l'idée est bien d'agir sur la pollution de fond, celle qui provoque le plus de décès prématurés. D'où les nombreuses mesures prévues en faveur des mobilités propres et de la qualité de l'air. Je pense, par exemple, aux dispositions favorables au développement de l'utilisation du vélo et des mobilités actives pour les déplacements du quotidien. Je pense aussi aux mesures relatives à la transition écologique des flottes ou encore aux zones à faibles émissions (ZFE). Et ce ne sont là que quelques exemples.

Toutefois, en attendant le déploiement des effets de ces différents outils et mesures sur la qualité de l'air, il demeure nécessaire d'agir sur les pics de pollution. Cet amendement propose, en cas de dépassement des seuils d'alerte de pollution de l'air, d'automatiser les mesures de restriction ou de suspension de la circulation des véhicules, prises par les préfets. Il peut s'agir de la réduction des vitesses maximales autorisées ou de la circulation différenciée, mesures qui ont des effets positifs.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD1757, que j'ai cosigné avec mon collègue M. Francis Vercamer, vise à rendre effective l'information des automobilistes concernant la décision du préfet de procéder à une circulation alternée, en cas d'épisode de pollution. Force est de constater que les moyens d'information de la population sont vraiment insuffisants. Les mesures sont souvent prises dans l'urgence, la veille pour le lendemain. Il n'est pas rare que les automobilistes soient informés de la restriction de circulation par les panneaux de signalétique disposés sur les voies de circulation. À l'évidence, il est alors trop tard. Nous proposons cet amendement d'appel pour corriger cette situation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame la présidente, le Gouvernement partage totalement votre avis : il faut d'abord agir sur la pollution de fond et différentes mesures prévues au titre III vont dans ce sens. Il faut aussi pouvoir agir rapidement en cas de pic de pollution, une situation dont le cadre juridique a déjà été profondément modifié grâce à la proposition de loi que vous aviez présentée avec M. François de Rugy, désormais ministre d'État. Le Gouvernement émet un avis favorable à l'amendement que vous proposez et qui permet d'améliorer le dispositif.

Quant à l'amendement CD1757, dont l'objectif est d'informer les automobilistes en cas de déclenchement d'une restriction de circulation lors d'un pic de pollution, il me semble satisfait : l'arrêté du 7 avril 2016 prévoit que les mesures préfectorales sont saisies immédiatement dans l'outil national « vigilance atmosphérique » mis en place par le ministère chargé de l'environnement. Cet outil permet aux automobilistes d'être immédiatement informés des décisions prises. Je vous propose de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement défendu par Mme la présidente va dans le bon sens mais je tiens à préciser qu'il faut adapter la réponse à la cause : le pic de pollution peut avoir d'autres sources que les transports. La semaine dernière, nous avons pris la précaution de préciser que les zones à faibles émissions (ZFE) seraient mises en place dans le cadre des mobilités. Ne laissons pas croire que les transports sont les seuls responsables des pics de pollution. Les transports contribuent, par exemple, pour 25 % des émissions de matières particulaires de diamètre inférieur à 2,5 micromètres ($PM_{2,5}$). Cela signifie que 75 % des $PM_{2,5}$ viennent d'autres sources, principalement des appareils de chauffage au bois non performants. En revanche, les transports produisent de 63 % à 65 % des émissions d'oxydes d'azote en France. Pour l'ozone, polluant secondaire, le débat est différent. J'émets donc un avis favorable à l'amendement CD2378.

Quant à l'amendement CD1757, j'estime qu'il est satisfait. Nous devons être encore plus réactifs, même si ce n'est pas toujours facile de l'être. Les mesures sont assez précises pour la pollution attendue le lendemain. Il faut évaluer la persistance du phénomène dans le temps et éventuellement adapter les contraintes de circulation. Comme vous, je pense qu'il faut améliorer l'information, en lien avec les médias locaux et tous les moyens qui permettent de toucher le grand public pour que personne n'ignore ce qui va se passer dans la journée. Votre amendement nous donne l'occasion d'en discuter mais je ne pense pas qu'il faille inscrire ce type de précision dans la loi.

*L'amendement CD1757 est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement CD2378.*

Après l'article 28

La commission examine l'amendement CD2632 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. Les nuisances sonores constituent un risque pour la santé des Français. L'Agence européenne pour l'environnement considère que l'exposition au bruit entraîne des troubles du sommeil et de l'apprentissage, des désordres cardiovasculaires, des perturbations endocriniennes et digestives, et qu'elle est à l'origine de 10 000 morts par an en Europe. Quelque 9 millions de Français sont exposés à des seuils de bruit qui sont considérés comme critiques par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Cet amendement propose de faire un petit pas en avant, en prévoyant une faculté qui ne coûte rien et qui n'est pas contraignante pour les collectivités locales : mettre en place des zones à faibles émissions de pollution sonore, et non plus de pollution atmosphérique. Nous proposons de restreindre cette faculté aux seules communes situées dans des parcs naturels régionaux. Ces ZFE particulières prendraient la forme d'expériences d'une durée de trois ans, ce qui permettrait de vérifier leur faisabilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces enjeux de pollution sonore sont importants, *a fortiori* dans un parc naturel régional (PNR), mais je pense que votre amendement est satisfait. Les chartes des parcs naturels peuvent d'ores et déjà définir des orientations ou prévoir des mesures relatives à la circulation des véhicules à moteur, visant à préserver ces espaces. Les PNR réalisent des actions expérimentales et ils ont aussi un souci de capitalisation et de transfert de bonnes pratiques, en particulier en matière de pollution sonore et de mise en place de zones de silence. À mon avis, les expérimentations que vous proposez sont déjà possibles dans le cadre actuel et donc, même si je comprends votre préoccupation, je vous propose de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. Il est possible de mener des expérimentations de ce type sans qu'il soit besoin de l'ajouter dans le présent texte.

M. Jean-Noël Barrot. Merci beaucoup pour ces précisions. Je retire mon amendement.

L'amendement est ***retiré.***

Article 28 *bis* B *(nouveau)* (article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales) : *Possibilité de créer des zones à trafic limité*

La commission est saisie de l'amendement CD3049 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ai cosigné cet amendement avec Mme Bérangère Couillard, et laisserai ma collègue compléter mon propos si elle le souhaite.

Notre amendement vise à accompagner le déploiement de zones à trafic limité par les collectivités. La zone à trafic limité est utilisée depuis longtemps, avec succès, dans de très nombreuses villes du nord de l'Italie.

À la différence des ZFE où les véhicules sont autorisés à circuler selon leur niveau de pollution, c'est le type d'usage du véhicule qui détermine sa liberté de circuler dans la zone à trafic limité. Ainsi les résidents, les professionnels – les livreurs et autres – et les transports en commun peuvent circuler. En France, elle a été mise en place à titre expérimental dans le centre de la ville de Nantes, avec pour conséquences positives d'apaiser le trafic routier et d'augmenter de manière significative le trafic cycliste.

L'amendement permet d'assurer une assise juridique supplémentaire à la mise en place de telles zones en permettant aux maires d'en restreindre l'accès de façon permanente à certaines catégories d'usagers, eu égard aux nécessités de circulation ou de protection de l'environnement.

La création de telles zones permettra également de prendre en compte la pollution de proximité et de lutter contre le bruit en ville, notamment dans les centres particulièrement denses.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme vous l'avez souligné, des expérimentations de ce type existent déjà. Je pense qu'il est néanmoins utile de sécuriser le cadre juridique et c'est pourquoi je suis favorable à votre amendement.

Mme Bérangère Couillard. Je suis ravie d'entendre votre avis favorable.

Le code général des collectivités territoriales permet à l'autorité locale de réserver l'accès de certaines voies de l'agglomération à diverses catégories de véhicules pour des raisons environnementales ou de régulation, mais elle ne peut le faire qu'à certaines heures et non de façon permanente. C'est ainsi que la ville de Bordeaux a rencontré des difficultés pour réserver le pont de pierre à des mobilités douces. L'adoption de cet amendement va permettre de résoudre le problème, ce qui me réjouit.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement est largement inspiré par le Réseau Action Climat (RAC), dont les arguments ont été repris mot pour mot. C'est très bien de soutenir les engagements des grandes organisations concernées. Je le ferai avec d'autant plus de plaisir que j'ai déposé un amendement similaire, le CD1261, que je vais retirer. Nous manquons de moyens pour limiter la circulation motorisée dans un quartier à ses habitants. Il faut donc des stratégies de ce type pour dissuader les transits, à chaque fois que c'est possible.

Mme la présidente Barbara Pompili. Il est vrai que votre amendement aurait dû être présenté en discussion commune avec celui des rapporteurs, monsieur Bertrand Pancher. Comme il ne faisait pas référence au même alinéa de l'article du code général des collectivités territoriales, il a trompé notre vigilance.

M. Bertrand Pancher. Ces amendements reprennent mot pour mot les arguments du RAC, il faut le dire par souci de transparence. À tout seigneur tout honneur !

*La commission **adopte** l'amendement.*

*L'amendement CD1261 de M. Bertrand Pancher est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD618 de Mme Véronique Riotton, CD2565 de Mme Frédérique Lardet, CD1250 de M. Bertrand Pancher et les amendements CD2568 et CD2567 de Mme Frédérique Lardet.

M. Vincent Thiébaut. L'amendement proposé par Mme Véronique Riotton vise à réintroduire un article initialement prévu par l'avant-projet de loi et finalement supprimé du texte présenté au Sénat. Il s'agit de donner aux agglomérations de plus de 100 000 habitants qui le souhaitent, la possibilité de mettre en place un péage urbain.

L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est chargée de fixer le tarif de congestion pour chaque catégorie de véhicule et dans la limite des plafonds fixés par cet amendement. Les usagers dont le domicile ou le lieu de travail est situé dans la zone faisant l'objet d'un tarif de congestion peuvent bénéficier d'un tarif réduit ou d'une gratuité. Certains types de véhicules sont par ailleurs exemptés de cette obligation, comme les véhicules de transport public. Il s'agit de lutter contre la pollution et de réduire la congestion automobile dans les grandes agglomérations.

Dans ma circonscription du Bas-Rhin, la mesure présenterait un véritable intérêt dans le cadre de notre projet de contournement de Strasbourg. Nous voulons dissuader les véhicules de transit de continuer à traverser la ville en empruntant une autoroute qui va être déclassée en boulevard urbain.

Mme Pascale Boyer. Je vais présenter tous les amendements de ma collègue Mme Frédérique Lardet.

Alors que des tarifs de congestion visant à lutter contre la congestion automobile et la pollution de l'air ont été mis en place dans de nombreuses villes d'Europe et ailleurs dans le monde, il est *a priori* inenvisageable d'en instaurer en France. L'article 1609 *quater* A du code général des impôts consacré à l'expérimentation des péages urbains, introduit par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « loi Grenelle II », est en effet inapplicable en l'état car il limite à trois ans la possibilité d'une telle expérimentation, alors qu'il faut huit ans pour rentabiliser les équipements nécessaires.

À Londres comme à Stockholm, des *congestion charges* ont été mis en place dans les années 2000 pour réduire la circulation automobile dans des centres-villes engorgés. Les recettes annuelles – 185 millions d'euros nets en 2016 à Londres et 87,5 millions d'euros nets en 2015 à Stockholm – ont été prioritairement affectées à l'amélioration des transports en commun, voués à accueillir le report de trafic lié à la mise en place des *congestion charges*.

C’est pourquoi nous souhaitons lever le caractère expérimental de la mesure prévue, et permettre aux agglomérations de plus de 100 000 habitants de mettre en place les tarifs de congestion sans limite de temps. En France, la notion de *congestion charges* est traduite par « péages urbains », mais nous lui préférons celle de « tarifs de congestion ».

L’amendement CD2567 est un amendement de repli. Au cas où Mme la ministre ne souhaiterait pas transformer ces expérimentations en mesure définitive, nous proposons de faire passer leur durée de trois à cinq ans.

M. Bertrand Pancher. Depuis le Grenelle de l’environnement, c’est-à-dire depuis une dizaine d’années, toutes les associations environnementales réclament la mise en place de péages urbains. L’administration centrale a toujours bloqué cette demande, comme si les collectivités locales ne pouvaient pas porter un jugement lucide sur les actions à mener, et peut-être par peur d’irriter les automobilistes.

Pourtant, si nous voulons avoir des ressources pour engager des travaux en matière de mobilité douce et limiter la pollution, il ne faut pas hésiter à créer des outils de ce type. Les collectivités doivent avoir la possibilité d’y recourir, même si l’idée n’est pas de les généraliser. De grandes métropoles ont créé de tels péages, comme cela vient d’être rappelé. Il faut supprimer le cadre actuel car une expérimentation de trois ans n’a pas de sens, compte tenu du temps qu’il faut pour réaliser un tel dispositif et l’expliquer. Nombre de collectivités ont renoncé à le faire. Qu’on l’appelle péage urbain ou tarif de congestion, peu importe, l’essentiel étant de répondre aux problématiques des collectivités territoriales.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Lors des travaux préparatoires à ce texte, des réflexions ont été conduites sur ce sujet extrêmement sensible. Les citoyens qui habitent en dehors des grandes agglomérations peuvent ressentir ce type de mesure comme un frein supplémentaire à leur accès aux métropoles ou aux grandes villes. Au cours de ces réflexions, plusieurs conditions s’étaient imposées : ce genre de dispositif ne serait créé qu’à la demande d’une collectivité et il n’était pas question de le généraliser ; sa mise en place supposait d’avoir identifié d’autres modes de transport et d’éventuels tarifs sociaux.

Malgré cela, une polémique est apparue avant la présentation du projet de loi. Je me suis alors tournée vers les collectivités qui avaient suggéré ces pistes au cours des travaux préparatoires et je leur ai demandé de confirmer leur souhait. Personne – ni les associations représentant les grandes collectivités, ni les collectivités elles-mêmes – n’a voulu confirmer sa demande de mise en place d’un tel outil.

Pour que ce genre de dispositif soit accepté, il faudrait que nous puissions expliquer concrètement les mesures qui sont envisagées et les précautions qui seront prises. Aucune collectivité n’ayant souhaité mettre un projet sur la table,

nous ne pouvons pas considérer que cette disposition est acceptable. C'est pourquoi j'émets un avis défavorable à ces amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements reviennent à autoriser, moyennant finances, l'entrée dans certaines zones de véhicules qui peuvent être plus polluants que d'autres. En quelque sorte, on peut « se payer le droit » d'aller polluer. Cela me gêne un peu. Je préfère, et de loin, la logique des zones à faibles émissions, que nous avons consolidée la semaine dernière. Cette logique consiste à faire évoluer le parc automobile, en partant de très loin, c'est-à-dire en éliminant d'abord les véhicules très polluants, en concertation. C'est pourquoi je demande le retrait de ces amendements.

Mme Pascale Boyer. N'étant pas la première signataire des amendements, je les maintiens.

M. Bertrand Pancher. Madame la ministre, vous avez interrogé les collectivités qui seraient intéressées par la mesure. Nous sommes à un an des élections municipales. Ne pensez pas que les élus d'une collectivité vont vous répondre que, bien sûr, ils sont favorables à la mise en place d'un péage urbain ! Ce ne sont pas des « barjots »... Il faut prendre toutes les précautions nécessaires. On ne veut pas obliger les collectivités françaises à s'engager dans le péage urbain. C'est une question qui concerne essentiellement la région parisienne et quelques autres métropoles.

Je ne comprends pas pourquoi nous ne laissons pas la liberté aux collectivités en la matière. Cet exemple pose la problématique de la décentralisation en matière environnementale. Laissons les collectivités réagir, s'engager, trouver des moyens, expliquer aux usagers les raisons de la mise en place de ces mesures et ses contreparties. L'objectif n'est pas de taxer les automobilistes ; l'objectif est de réguler et de réunir des moyens financiers pour s'engager dans de nouvelles politiques de mobilité.

J'accepte beaucoup de vos arguments, madame la ministre, mais je ne suis pas du tout d'accord avec vous sur ce sujet. Je maintiens cet amendement et j'espère que les collègues comprendront que ce sujet entre dans le cadre de l'autonomie des collectivités territoriales. Si nous voulons faire en sorte que les actions en faveur de l'environnement fonctionnent, il faut qu'elles soient déclinées au plus proche des territoires. Ce n'est pas une obligation, c'est une possibilité qu'on leur donne.

M. Bruno Millienne. J'entends bien les arguments de mes collègues, mais c'est encore l'histoire de l'œuf et de la poule. Avant de mettre en place ces péages urbains, il faudra créer, autour des métropoles, des infrastructures de transport en commun auxquelles les gens pourront accéder pour entrer dans la ville. Autrement dit, il faut envisager un report modal.

Prenez l'Île-de-France. Même avec le Grand Paris Express – surtout avec le Grand Paris Express, d'ailleurs ! – le compte n'y est pas en termes de gares et

de report multimodal. Comptez le nombre de gares. Je ne vois pas l'intérêt d'empêcher les gens d'entrer en métropole et de provoquer une congestion à l'extérieur. Construisons d'abord ce qui permet d'accueillir ce type de péage urbain.

De toute façon, politiquement, je ne vois pas comment on pourrait faire passer ce genre de message aux automobilistes en ce moment.

Mme Valérie Lacroute. Je remercie Mme la ministre et M. le rapporteur d'avoir émis un avis défavorable à ces amendements.

Les collectivités territoriales peuvent avoir besoin de mettre en place des politiques destinées à inciter les automobilistes à se reporter sur les transports en commun, mais les péages urbains relèvent plutôt du niveau national car ils instaurent une discrimination à l'égard des habitants qui vivent en dehors de l'agglomération où ils travaillent.

Il faut d'abord privilégier l'organisation de transports en commun qui permettent aux automobilistes d'avoir le choix de renoncer à leur voiture. Prenons le cas de l'Île-de-France. Malgré la politique ambitieuse d'Île-de-France Mobilités en la matière, il manque encore des transports en commun dans certains territoires. Un péage urbain défavoriserait les habitants de la grande couronne qui n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture.

S'agissant des voitures propres ou non, je suis d'accord avec le rapporteur mais, la semaine dernière, vous avez introduit une forme de discrimination avec les mesures sur les voies réservées. Les automobilistes qui ont les moyens d'acheter un véhicule propre pourront circuler sur certaines d'entre elles. Dans le cas du péage urbain, vous insistez sur son aspect discriminatoire. Nous avons tous des progrès à faire en termes de cohérence de nos argumentaires en faveur de la mise en place de transports en commun.

Quoi qu'il en soit, le groupe Les Républicains est satisfait de voir que ces amendements n'ont pas été adoptés en commission.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous n'avons pas encore voté, madame Valérie Lacroute !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur Bertrand Pancher, ce projet de loi vise à donner des outils aux collectivités, car je suis convaincue que c'est à l'échelle des collectivités et au plus près des territoires que se trouvent les bonnes solutions. Je le répète, je me suis tournée vers les associations d'élus concernées qui n'ont pas souhaité demander cette solution. Ceux qui se sont exprimés ont dit : « Pas nous ! » Finalement, on aurait pu penser qu'il s'agissait d'une lubie du Gouvernement. Il me semble donc préférable de ne pas poursuivre dans ce sens.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Trois collectivités ont déjà commencé à mettre en place des zones à faibles émissions, et quinze collectivités, se sont engagées, le 8 octobre dernier, à en déployer, toutes couleurs politiques confondues. On n'est pas tout à fait dans la même logique, sachant que c'est quelque chose de très progressif.

Enfin, vous avez raison, il faut tenir compte des évolutions technologiques et de ce qui est disponible.

Mme Pascale Boyer. Il ne s'agit pas d'obliger les collectivités à mettre en place un péage urbain, mais de leur en donner la faculté, dans le cadre d'une expérimentation de cinq ans ou non limitée dans le temps.

*L'amendement CD618 est **retiré**.*

*La commission **rejette** successivement les amendements CD2565, CD1250, CD2568 et CD2567.*

Elle en vient à l'amendement CD2689 de M. Thomas Rudigoz.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il y a quelques semaines, j'ai cosigné, avec mes collègues du département du Rhône, cet amendement relatif au tarif de transit, c'est-à-dire ne concernant pas la mobilité du quotidien.

Compte tenu du débat que nous venons d'avoir, je vais me permettre de faire une petite entorse à notre manière de fonctionner en ne donnant pas d'avis sur cet amendement dont la logique est à la fois un peu différente et un peu identique à celle qu'on vient de voir. *(Sourires.)*

Je m'en remets donc à la sagesse de la commission et je ne prendrai pas part au vote sur cet amendement. Je vous remercie pour votre compréhension.

M. Bruno Millienne. Si vous n'aviez rien dit, on n'aurait rien vu !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ai joué la transparence, comme me l'a demandé tout à l'heure M. Bertrand Pancher.

Mme la présidente Barbara Pompili. C'est tout à votre honneur, monsieur le rapporteur.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cela rejoint la discussion qui vient d'avoir lieu. Pour les mêmes raisons, avis défavorable.

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

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1786 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement relatif à la pollution sonore des véhicules terrestres s'inscrit dans la lignée de ceux que nous évoquions tout à l'heure concernant la pollution sonore des navires.

La pollution sonore des véhicules terrestres fait déjà l'objet d'une interdiction qui a valeur réglementaire puisqu'un arrêté du 12 novembre 1963 prévoit l'obligation pour tout véhicule en stationnement d'avoir son moteur arrêté. Pour autant, il me semble important de donner un rang législatif à cette interdiction.

La lutte contre la pollution sonore passe aussi par l'accomplissement de gestes qui peuvent paraître simples mais qui pour autant ne sont pas effectués. Ce non-respect doit pouvoir être sanctionné sur une base législative. Tel est le sens de cet amendement qui répond aux nuisances sonores, parfois invivables, subies notamment par de nombreux habitants de mon département, les Hauts-de-Seine, et plus généralement de nombreux Franciliens qui vivent souvent à proximité d'un terminus de bus ou d'une gare routière et qui n'en peuvent tout simplement plus du bruit généré par un moteur allumé alors que le bus est à l'arrêt.

Bien sûr, cet amendement ne s'appliquerait pas à certains véhicules de service public, comme les véhicules de secours, les véhicules d'urgence, les véhicules utilisés par les forces de l'ordre et les véhicules militaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien votre préoccupation, mais comme vous l'avez souligné, cette interdiction est déjà prévue au plan réglementaire par l'arrêté du 12 novembre 1963. Il s'agit d'une contravention de quatrième classe qui peut même aller jusqu'à l'immobilisation du véhicule. Je ne suis pas sûre qu'élever cette disposition au niveau législatif la rendrait plus efficace. Je vous propose donc de retirer cet amendement puisqu'il est satisfait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis, pour les mêmes raisons.

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

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD976 de M. Bertrand Pancher et CD622 de Mme Véronique Riotton.

M. Bertrand Pancher. Mon amendement a pour objectif d'autoriser par défaut, tout en laissant aux maires leur capacité de décision, les deux-roues à motorisation électrique à stationner sur les emplacements réservés aux voitures, de matière perpendiculaire à la chaussée. Il pourrait là aussi s'agir d'une expérimentation.

Je précise que ce dispositif est défendu par l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (AVERE).

M. Patrice Perrot. L'amendement CD622, qui va dans le même sens que celui de M. Bertrand Pancher, vise à autoriser par défaut le stationnement des scooters électriques sur les places réservées à celui des véhicules.

Ce dispositif permettrait de réduire les nuisances sonores en milieu urbain et d'inciter fortement nos concitoyens à se tourner vers des mobilités plus propres, notamment les motorisations électriques qui ont fait leurs preuves. Bien évidemment, l'application de cette mesure resterait à la maîtrise des communes qui pourraient décider de le mettre en place ou non.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les articles R. 417-1 et suivants du code de la route prévoient les dispositions relatives à l'arrêt et au stationnement de l'ensemble des véhicules. Ils s'appliquent bien à l'ensemble des véhicules. Manifestement, cette mesure n'est pas bien connue, notamment de l'AVERE. Je précise que plusieurs grandes villes autorisent déjà ce type de stationnement.

L'amendement étant satisfait, je propose qu'il soit retiré.

Je demanderai parallèlement au ministère de l'intérieur de communiquer sur le sujet, par exemple en rajoutant une fiche sur le site internet *www.service-public.fr*.

M. Bertrand Pancher. Bravo !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Tout a été dit. Je n'ai rien à ajouter.

M. Bertrand Pancher. Je retire mon amendement avec plaisir, puisque la mesure existe déjà. Mais, comme elle n'est pas connue de la plus importante association qui s'intéresse aux mobilités électriques, c'est la preuve qu'elle a besoin d'être encouragée.

M. Patrice Perrot. Je retire l'autre amendement, en ayant la satisfaction que la réglementation sur le sujet sera diffusée très largement.

Mme la présidente Barbara Pompili. J'espère que ce petit débat permettra que cette mesure soit mieux connue.

*Les amendements sont **retirés**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1156 de M. Matthieu Orphelin, CD2448 de M. Benoit Simian et CD1771 de M. Francis Vercamer.

M. Matthieu Orphelin. Mon amendement vise à rendre possible l'expérimentation de péages urbains « positifs » qui permettent, non d'instaurer un tarif d'entrée comme ceux dont nous avons discuté tout à l'heure, mais de proposer aux automobilistes habitués à circuler aux heures de pointe d'adhérer à un programme volontaire incitatif. Ce programme serait basé sur la rétribution,

évidemment temporaire, et sous une forme ou une autre, par exemple un crédit sur carte de transport, de l'évitement des heures de pointe pour ancrer chez les automobilistes des habitudes durables d'évitement des créneaux horaires les plus congestionnés – report vers les heures creuses, les transports en commun ou d'autres modes de mobilité.

Cette incitation est expérimentée à Rotterdam depuis 2010, avec des résultats très encourageants puisque généralement le trafic aux heures de pointe correspond à 5 % ou 7 % de plus que la capacité maximum de l'infrastructure. En amenant 10 % des automobilistes à changer leurs habitudes, on revient en dessous de la congestion des infrastructures.

Cet amendement a été inspiré par une rédaction proposée au Sénat par le sénateur M. Ronan Dantec, et que j'ai modifiée pour tenir compte des discussions en séance au Sénat, et ainsi en faire une expérimentation autorisée par l'État pour les autorités organisatrices de la mobilité. Cette expérimentation durerait au plus trois ans et s'appliquerait à cinq départements au maximum.

M. Vincent Thiébaut. Je ne répéterai pas ce que vient de dire M. Matthieu Orphelin, puisque l'amendement CD2448 s'inscrit dans la même démarche, en ajoutant toutefois une protection accrue des données.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD1771 vise à élargir le panel des innovations que le projet de loi peut encadrer en faveur des mobilités en permettant aux métropoles compétentes d'expérimenter, pour une durée limitée à trois ans, la mise en œuvre de péages « inversés » afin de limiter la congestion circulatoire à l'entrée des agglomérations aux heures de pointe. Ce système de péage inversé, ou péage positif, est un dispositif de lissage de pics de circulation qui repose sur le volontariat des automobilistes et l'incitation plutôt que la contrainte, dans le but de faire évoluer les habitudes de déplacement. Lorsque les automobilistes acceptent de ne plus utiliser leur véhicule aux heures de pointe, que ce soit en différant leur trajet ou en utilisant les transports en commun, ils reçoivent une gratification.

Comme l'a très bien dit notre collègue M. Matthieu Orphelin, ce dispositif est déjà expérimenté chez nos voisins européens, en particulier aux Pays-Bas et plus spécifiquement à Rotterdam où il a permis, je crois, une diminution de 6 % à 8 % de la congestion automobile.

Le dispositif nécessite cependant, pour sa mise en œuvre, le vidéorepérage des plaques d'immatriculation des véhicules sur les axes empruntés et, par conséquent, le traitement de données à caractère personnel, qu'il convient de considérer avec toute l'attention requise, notamment au regard du règlement européen sur la protection des données (RGPD) et de la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. La Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), sollicitée sur ce point, a estimé que l'amendement, dans sa rédaction proposée au Sénat, comportait d'ores et déjà un

socle de garanties, qui pouvait être complété par la reconnaissance explicite d'un droit d'opposition, la précision de la durée de conservation des données recueillies et la mention d'un terme explicite à la période de collecte des données nécessaires. Ces différents aspects ont donc été intégrés à cette nouvelle version de l'amendement, attendu avec intérêt par de nombreuses agglomérations susceptibles de l'expérimenter. Je pense notamment à la métropole européenne de Lille qui a déjà manifesté son intérêt sur le sujet.

C'est pourquoi, nous vous proposons d'adopter cet amendement qui va dans le sens de l'expérimentation locale et de l'innovation en faveur des mobilités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Un travail important a été mené dans le cadre de la préparation du projet de loi d'orientation des mobilités pour essayer de répondre aux attentes, celles de la métropole de Lille notamment.

La mise en place du dispositif tel qu'il est envisagé supposerait d'enregistrer les plaques d'immatriculation de tous les véhicules qui entrent dans une zone donnée au cours d'une période donnée. On peut certes dire qu'on effacera les données dès que les intéressés se feront connaître, mais je rappelle que nous mettons par ailleurs en place des dispositifs de contrôle-sanction automatisés pour les ZFE et les voies réservées : cela fait beaucoup. De deux choses l'une, en fin de compte : soit on informe les citoyens, mais tout le monde est « flashé », comme c'est le cas pour les dispositifs automatisés de répression des excès de vitesse, soit tout citoyen entrant dans une zone donnée voit le numéro de sa plaque d'immatriculation enregistré et stocké pendant un mois, et un tri est effectué pour savoir qui arrive aux heures de pointe. Cette collecte de données personnelles nous paraît en fait pour le moins massive, contrairement à l'autre dispositif envisageable, beaucoup plus léger, qui consiste à faire appel au volontariat des citoyens prêts à participer à l'expérimentation.

Compte tenu du contexte général et des dispositions d'ores et déjà prévues, le Gouvernement a opté pour cette deuxième solution, qu'il s'est efforcé d'expliquer aux métropoles concernées, et qui semble plus raisonnable.

Je demande donc le retrait de ces amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La question est un peu différente de celle des péages urbains que nous avons évoquée tout à l'heure.

L'instauration du dispositif proposé suppose la captation des données signalétiques de tous les usagers, et pose la question des ZFE. À ce stade, je préfère que nous ne multipliions pas les dispositifs de collecte massive des données de circulation. En revanche, je souhaite que nous puissions faire monter en puissance, dans un premier temps, les dispositifs que nous avons adoptés, à savoir les ZFE et les zones à trafic limité.

Si l'on rajoute d'autres dispositifs, je crains que l'on n'aboutisse à quelque chose de trop complexe. Mieux vaut donc faire monter en puissance les dispositifs que nous venons d'adopter et qui concernent un certain nombre d'agglomérations – vingt-trois en fait, et non quinze comme je l'ai dit tout à l'heure.

Je demande donc le retrait de ces amendements.

M. Bruno Millienne. Si, tout à l'heure, j'étais résolument opposé au péage tarifaire car il s'agit d'une contrainte, j'estime que le dispositif ici proposé est plutôt intelligent, car fondé sur le volontariat des automobilistes. Je le soutiens donc. J'ajoute que lorsque vous êtes sur l'autoroute, un panneau vous indique déjà que votre véhicule, identifié par sa plaque d'immatriculation, roule trop vite – ou pas assez vite, mais c'est plus rare…

M. Matthieu Orphelin. Le dispositif que nous proposons comporte des garde-fous. En effet, il est indiqué que : « b) Les données recueillies et conservées dans ce cadre ne font mention ni des dates ni des heures exactes de passage sur une section ou en un point donné. Seuls sont enregistrés, associés aux numéros d'immatriculation des véhicules observés, le nombre de trajets par jour de la semaine, et par tranche horaire pertinente au regard de la congestion ; c) Aucune image issue de la vidéoprotection n'est conservée ; d) Les usagers peuvent à tout moment s'opposer auprès de l'autorité organisatrice de la mobilité à l'enregistrement et au traitement des données les concernant au titre de l'opération visée […] ; e) La période d'observation et de recueil de données aux fins d'identification des conducteurs éligibles ne serait excéder un mois en un point ou sur une section donnés ; f) Les données d'identification recueillies sont détruites au plus tard un mois après la fin de la période d'observation […] ».

M. Bertrand Pancher. On renonce donc à mettre en place des péages, on ne laisse pas d'autonomie aux collectivités – ce que je regrette – et on ne permet pas non plus des incitations relativement souples… Madame la ministre, n'ayez pas peur des collectivités territoriales : tous les succès obtenus en Europe par des politiques environnementales reposent sur leur mobilisation. Il ne faut pas craindre un système incitatif de ce type, et je soutiendrai cette mesure de bon sens.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour identifier les citoyens potentiellement éligibles à ce dispositif consistant à décaler son heure de trajet pour bénéficier d'abonnements de transports en commun, il faudra enregistrer les données de tous les automobilistes, faire un tri dans une base de données comprenant les déplacements sur une durée d'un mois, sélectionner les automobilistes qui circulent dans la plage jugée congestionnée, consulter le fichier des cartes grises, et conclure que M. Dupont est potentiellement éligible… On va donc lui écrire qu'on a relevé qu'il pénétrait tous les matins, entre huit heures et huit heures et demie, dans la métropole de Lille. Et Mme Dupont va découvrir avec stupéfaction que M. Dupont ne va pas travailler à Villeneuve d'Ascq... *(Sourires.)*

Mme la présidente Barbara Pompili. Après cette démonstration, je n'ai plus de demande de parole…

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Puis elle étudie l'amendement CD2705 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Marie Sermier. Ce sont les transporteurs, vous le savez, qui payent depuis toujours les taxes liées au transport et à l'émission de CO_2. Or ceux-ci ont consenti de nombreux efforts, dans le renouvellement de leur flotte notamment. Il nous semble, quant à nous, que ce ne sont pas les transporteurs qui devraient payer des taxes, mais ceux qui leur passent commande. De grandes entreprises mondialement connues ne regardent pas à la quantité de biens qu'elles mettent en vente en ligne, et nombre de consommateurs commandent par internet beaucoup plus qu'ils n'ont besoin puis renvoient ce qui ne sert pas. Ce n'est pas le transporteur qui est responsable de ce système, mais bien l'entreprise qui écoule ainsi ses produits.

Cet amendement d'appel – car il ne s'agit pas de créer quelque chose sans diminuer par ailleurs à due concurrence des taxes sur le transport – a pour objectif de réfléchir sur les nouvelles possibilités de taxation du transport.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour poursuivre l'exercice de transparence auquel nous nous livrons, on pourrait peut-être dire qu'il s'agit d'un amendement émanant de l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE)… *(Sourires.)*

M. Jean-Marie Sermier. Cela me semble réducteur !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien la logique et l'intérêt de cet amendement, notamment par rapport au développement du commerce en ligne, où le consommateur peut bénéficier de la livraison gratuite, changer plusieurs fois le produit qu'il a commandé, etc. Une réflexion sur ce sujet doit donc être menée. Mais, tel qu'il est rédigé, votre amendement pose deux questions.

Veut-on instaurer une taxe sur tous les secteurs économiques qui transportent des marchandises, selon un mécanisme de calcul des émissions de CO_2 indicatif ? Il n'est pas évident, en effet, d'en faire le support d'une taxe.

De plus, cet amendement créerait des distorsions de concurrence importantes au détriment d'entreprises produisant en France. Par exemple, les producteurs de fraises de Perpignan devraient acquitter cette nouvelle taxe pour envoyer leurs produits à Rungis, tandis que leurs collègues d'outre-Pyrénées ne la paieraient pas.

Si j'ai bien compris l'intérêt du dispositif en termes de principe, il soulève des difficultés qui me conduisent, si vous ne le retirez pas, à émettre un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'irai dans le même sens que Mme la ministre.

Je crains que cet amendement ne crée une distorsion de concurrence avec des pays européens voisins. Si un tel dispositif devait être instauré, ce devrait être au moins au niveau européen. C'est pourquoi j'y suis défavorable.

Par ailleurs, s'il devait être redéposé en séance publique, il faudrait que son auteur le corrige en remplaçant le mot « monoxyde » par le mot « dioxyde », sans quoi il n'aurait pas de sens, le monoxyde de carbone n'étant pas un gaz à effet de serre…

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci, professeur Fugit ! *(Sourires.)*

M. Bruno Fuchs. Madame la ministre, je vous remercie pour vos explications.

Il est vrai qu'en déplaçant le prélèvement fiscal vers le donneur d'ordres, comme on l'a fait dans Eco-Emballages, modèle sur lequel Eco-Transport a été réfléchi, on fait évoluer les comportements rapidement, à commencer par celui du donneur d'ordres lui-même. Comme on l'a dit, on peut commander et faire livrer dix fois par jour à la même adresse dix produits différents à dix utilisateurs différents, car personne n'est incité à se regrouper. De la même façon, on peut faire rouler le dimanche trente camionnettes de 800 kilos plutôt qu'un camion de 40 tonnes qui produirait vingt fois moins de dioxyde de carbone. On voit donc bien que le système fiscal actuel n'incite pas les acteurs à faire évoluer leur comportement. Il en est de même pour les routiers ou les transporteurs : l'instauration d'une écotaxe ne ferait qu'alourdirait leurs charges.

Aussi convient-il de réfléchir à des dispositifs permettant de faire évoluer rapidement le comportement des acteurs, comme ce fut le cas pour Eco-Emballages. Des textes existent déjà, comme le décret de 2013 qui incite les transporteurs à déclarer aux chargeurs leurs émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, faute d'incitations fiscales ou de pénalités, cette disposition est très imparfaitement appliquée. On le voit, les dispositifs techniques arrivent à maturité, d'où la nécessité d'approfondir le volet opérationnel.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, vous nous avez apporté une réponse qui est aussi le début d'une interrogation. Vous avez mentionné un produit spécifique, mais on pourrait aussi vous citer de grandes plateformes de vente qui n'ont pas la même sensibilité RSE que les producteurs de fraises.

L'important, c'est que le débat ait pu être ouvert. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, il s'agit d'un transfert de fiscalité et non d'une taxation supplémentaire. Je retire donc cet amendement, qui pourra faire l'objet d'une nouvelle discussion en séance publique.

*L'amendement est **retiré**.*

Article 28 *bis* (article L. 1311-15 du code général des collectivités territoriales) : *Mutualisation des flottes de véhicules à faibles émissions*

La commission est saisie des amendements identiques CD2950 du rapporteur, CD337 de M. Vincent Descoeur et CD1057 de M. Bertrand Pancher.

M. Jean-Marie Sermier. L'alinéa 2 du présent article prévoit que l'on peut mutualiser un certain nombre de moyens de transport à condition que la flotte soit composée de véhicules à faibles émissions. Cet amendement prévoit tout simplement de mutualiser les véhicules, qu'ils soient à faibles émissions ou non. C'est pourquoi nous vous proposons de supprimer les mots : « à faibles émissions ».

M. Bertrand Pancher. Il s'agit de ne pas circonscrire la mise en commun de flottes de véhicules des collectivités territoriales aux seuls véhicules à faibles émissions. C'est la raison pour laquelle nous suggérons de supprimer les mots : « à faibles émissions ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements poursuivent la logique qui avait été initiée, consistant à encourager la mutualisation des flottes. Le Gouvernement ne peut donc qu'être favorable à l'élargissement de ces possibilités.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je considère que cela n'a pas de sens de réserver la mutualisation aux seuls véhicules à faibles émissions. Je suis donc très favorable à ces amendements.

*La commission **adopte** les amendements.*

*Puis elle **adopte** l'article 28* bis ***modifié**.*

Article 28 *ter* A (articles L. 224-8-1 [nouveau] et L. 224-9 du code de l'environnement) : *Transformation des véhicules thermiques en véhicules électriques*

La commission est saisie de l'amendement CD2889 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet article vise, ce dont je me réjouis, à faciliter la conversion des véhicules thermiques en véhicules électriques. Cela nécessite notamment la révision de l'arrêté de 1954 qui impose, dans tous les cas, l'accord du constructeur. Toutefois, il faudrait un décret en Conseil d'État pour procéder à cette modification, ce qui alourdirait beaucoup la procédure.

Par ailleurs, un travail est en cours entre les associations promouvant cette conversion, que nous avons auditionnées, et le ministère des transports, afin de lever l'obligation d'accord du constructeur. Si mes renseignements sont bons, il devrait aboutir avant la fin de l'année. Pour ne pas rendre ce dernier plus complexe, il est proposé de supprimer cet article.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour qu'il n'y ait pas de malentendu, je dis très clairement que je suis favorable à cette possibilité de « rétrofitage », pour laquelle il existe des start-up compétentes. Un tel système peut être très bénéfique s'il permet à un maximum de citoyens ou d'entreprises de disposer de véhicules électriques.

Je soutiens donc cet amendement sur le fond. Comme l'a dit M. le rapporteur, le chemin pour parvenir au résultat recherché peut être un simple arrêté, lequel est en cours de discussion avec les filières concernées. On se compliquerait donc la vie, et on ralentirait le processus, en adoptant l'article 28 *ter* A en l'état. C'est pourquoi j'approuve l'amendement de suppression, tout en soutenant le développement du rétrofitage.

M. Matthieu Orphelin. Je remercie Mme la ministre et M. le rapporteur d'avoir rappelé leur soutien à cette nouvelle technologie, car les start-up qui la développent ont besoin de lisibilité et d'accompagnement. Il faudra sûrement réfléchir, dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020, aux conditions dans lesquelles le rétrofitage est éligible à la prime à la conversion ou à d'autres dispositifs existants en raison du coût qu'il engendre.

Mme Huguette Tiegna. Je prends la parole car si l'article est supprimé, les amendements suivants tomberont.

Mme la présidente Barbara Pompili. Tout à fait !

Mme Huguette Tiegna. Je tiens à remercier Mme la ministre d'avoir accepté d'inscrire dans la loi l'échéance de 2040 concernant l'arrêt de la commercialisation des véhicules thermiques. Les membres de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST) vous en remercient également.

Pour notre part, nous avons auditionné beaucoup de personnes sur la question du rétrofitage, d'où l'amendement CD1938 que nous avons déposé. Cela dit, je comprends tout à fait qu'il convienne de mener un travail interministériel. C'est absolument nécessaire, car nous risquons de nous retrouver, d'ici à 2040, avec tout un parc de véhicules à transformer – et un marché potentiellement capté par nos concurrents étrangers. Sachez, en tout cas, que l'OPECST vous accompagnera dans ces travaux.

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

En conséquence, l'article 28 ter *A est* ***supprimé.***

Les amendements CD1925 de M. Fabien Lainé, CD698 de Mme Pascale Boyer et CD1938 de Mme Huguette Tiegna ***tombent****.*

Article 28 ***ter*** (article L. 571-10-2 [nouveau] du code de l'environnement) : *Évaluation des nuisances sonores ferroviaires*

La commission examine l'amendement CD2635 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. Les nuisances sonores constituent un risque majeur pour la santé des Français et des Européens puisque, selon l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), l'exposition au bruit est à l'origine de 10 000 morts par an en Europe. En France, 9 millions de personnes sont exposées à des seuils que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) juge critiques.

Cet amendement rejoint certaines des propositions que Mme Laurianne Rossi a exposées tout à l'heure. Il vise à imposer aux entreprises ferroviaires qui font circuler des trains sur les réseaux ferrés d'adapter les dispositifs de roulage et de freinage de leur matériel roulant. Il tend également à obliger les trains qui stationnent à quai à éteindre leur moteur, en particulier la nuit, car cela constitue une nuisance considérable pour les riverains des gares. On imagine qu'il y a des contraintes, mais il est dommage que ce soient aux riverains d'en supporter les conséquences, avec les risques que cela représente pour leur santé.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'entends votre préoccupation. Les riverains ont du mal à comprendre que des locomotives qui roulent au diesel tournent toute la nuit. Cela montre tout l'intérêt qu'il y aurait à équiper rapidement le matériel ferroviaire de motorisations plus propres. Vous savez que les normes, en la matière, sont définies dans des spécifications techniques d'interopérabilité et que les opérateurs qui interviennent en France doivent les respecter.

Par ailleurs, il semble difficile de prescrire l'arrêt systématique des moteurs pour les trains qui sont à l'arrêt, du fait de contraintes qui tiennent à la fois au matériel et à l'exploitation : couper les moteurs implique en effet de les refaire chauffer. Le bon moyen de répondre à ces problèmes, c'est d'accélérer le verdissement des matériels ferroviaires, et c'est ce à quoi nous nous employons. Je vous invite donc à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je vous invite, moi aussi, à retirer votre amendement, car cette précision relève du niveau réglementaire.

M. Jean-Noël Barrot. Je vais le retirer mais, puisque vous dites qu'il faut verdir les moteurs et prendre des mesures réglementaires, verdissons les moteurs et prenons des mesures réglementaires. Les gens qui vivent aux abords des gares sont vraiment excédés et ils risquent de se demander à quoi sert la loi si elle ne résout pas ce genre de problème. Verdissons rapidement les moteurs et prenons les mesures réglementaires qui s'imposent !

L'amendement est ***retiré.***

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1781, CD1779, CD1782 et CD1780 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Je vais défendre mes quatre amendements en même temps, sachant que les trois derniers sont des amendements de repli.

Le bruit empoisonne le quotidien de huit Français sur dix, et 80 % des nuisances sonores sont directement liées aux transports. La loi d'orientation des mobilités doit être l'occasion de mieux prendre en compte et de mieux définir ces nuisances. On estime, je le rappelle, que 9 millions de Français sont exposés à des seuils jugés critiques pour leur santé, ce qui représente un coût social de 11,5 milliards d'euros par an.

Mes quatre amendements visent à mieux caractériser ces nuisances sonores qui, aujourd'hui, sont calculées sur la seule base de relevés moyens. Nous proposons, afin de compléter l'article 28 *ter* qui a été introduit par le Sénat, d'intégrer des indicateurs dits « événementiels », comme la répétitivité, le cumul, les pics d'intensité et les vibrations liées au bruit.

L'amendement CD1781 concerne toutes les infrastructures de transport terrestre, routières et ferroviaires, et il intègre le critère des vibrations. L'amendement CD1779 intègre également les infrastructures routières, mais pas les vibrations. L'amendement CD1782 concerne les seules infrastructures ferroviaires et prend en compte les vibrations. L'amendement CD1780, enfin, concerne seulement le transport ferroviaire, et pas les vibrations.

Notre souhait est évidemment d'aller vers la prise en compte de l'ensemble des indicateurs que j'ai évoqués, y compris les vibrations, pour tous les types d'infrastructures de transport terrestre, routières et ferroviaires. C'est, je le répète, une préoccupation majeure de nombre de nos concitoyens : certains d'entre eux n'en peuvent tout simplement plus. Ils attendent, si ce n'est une solution immédiate, du moins une meilleure prise en compte de ces nuisances. Il me semble que l'intégration de ces indicateurs serait déjà une manière d'avancer sur ce sujet.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les nuisances sonores, notamment celles qui sont liées aux transports, touchent un grand nombre de nos concitoyens. Elles ont pris une acuité particulière après la mise en service des deux lignes à grande vitesse qui relient Tours à Bordeaux et Le Mans à Rennes. Le préjudice étant considérable pour un nombre important de riverains, j'ai diligenté une inspection. Or celle-ci a montré que, dans l'immense majorité des cas, les titulaires ou les concessionnaires des contrats respectent la réglementation. C'est donc la réglementation elle-même qui est en cause.

J'ai décidé d'agir dans deux directions. Premièrement, il faut apporter un soutien aux riverains : c'est dans ce but que nous avons créé un fonds qui est

destiné à financer l'amélioration de la protection phonique, soit par la construction d'ouvrages, soit par l'isolation des habitations elles-mêmes. Deuxièmement, il nous faut revoir la réglementation, notamment celle qui concerne les lignes à grande vitesse. C'est en effet sur ces lignes que la réglementation s'avère particulièrement inadaptée, d'abord parce que seul le bruit moyen est pris en compte – et non les pics, qui peuvent pourtant être très gênants –, ensuite parce qu'on a négligé un phénomène qui est propre à la grande vitesse : je veux parler des ondes, qui créent des vibrations.

J'ai déjà indiqué que j'étais tout à fait disposée à faire évoluer la réglementation. Je compte saisir le Conseil national du bruit et lui demander de faire des propositions, avec l'appui de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) et du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). Parce que ce problème me semble spécifiquement lié aux lignes à grande vitesse, j'émettrai un avis favorable sur l'amendement CD1782, qui me semble aller dans le bon sens, et je vous invite à retirer les autres.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Les amendements CD1781 et CD1779 portent sur la création d'indicateurs de bruit dans le transport terrestre en général. À ce stade, et compte tenu de l'état des connaissances scientifiques, ils me semblent trop larges. Je suggère que l'on s'en tienne au seul secteur ferroviaire et je vous invite donc à retirer ces deux amendements. Je suis favorable à l'amendement CD1782, qui propose de prendre en compte la gêne liée aux vibrations et au cumul des nuisances. Il me semble, enfin, que l'amendement CD1780 sera satisfait par l'adoption de l'amendement CD1782.

Mme la présidente Barbara Pompili. Chers collègues, je vous informe que l'adoption de l'amendement CD1782 aurait pour effet de faire tomber les amendements suivants, jusqu'au CD2634 inclus.

Mme Véronique Hammerer. Madame la ministre, je veux commencer par vous remercier d'avoir commandé un rapport au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et d'avoir reconnu, dans votre communiqué de presse du début du mois de mai, que certains riverains des lignes à grande vitesse vivent une situation dramatique. Dans ma circonscription, je vois des gens qui souffrent de l'intensité du bruit, de sa fréquence, de son cumul, sans parler des vibrations : à cause d'elles, des toits et des portails s'effondrent et des maisons se fissurent. La situation de ces personnes est dramatique. Je vous remercie de reconnaître la gravité des faits et de chercher des solutions.

Nous avons travaillé conjointement avec Mme Laurianne Rossi, Mme Fabienne Colboc, M. Jean-Noël Barrot et M. Sacha Houlié. J'ai compris que mon amendement CD1027 allait tomber. Il met l'accent sur la fréquence et sur le caractère répétitif du passage des trains. Sur la ligne qui traverse mon territoire, on avait annoncé, au départ, une trentaine de passages par jour. Aujourd'hui, on en

est à soixante et on arrivera bientôt à cent vingt ! En outre, les trains qui fréquentent cette ligne ont désormais un étage, ce qui démultiplie encore le bruit.

Il est désormais acquis, et c'est une bonne chose, que l'on ne se contentera plus de relever le niveau de bruit moyen : il est vraiment souhaitable que la nouvelle réglementation prenne en compte la fréquence et les pics de bruit. Je dis souvent à ceux de mes concitoyens qui souffrent de cette situation : « Plus jamais ça ! ». On aurait pu, au moment où l'on a construit ces lignes à grande vitesse, les enterrer un peu, ce qui aurait permis d'atténuer les nuisances. Il faut savoir que certaines habitations subissent, sept fois par jour, des pics à cent vingt décibels, alors que la réglementation fixe une limite à cinquante décibels. Il faut réviser l'arrêté de 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires : nos amendements et votre action, madame la ministre, vont permettre de le faire. Et nous pourrons enfin dire : « Plus jamais ça. »

M. Jean-Noël Barrot. Je veux, à mon tour, remercier la ministre, car nous faisons effectivement un pas vers une meilleure prise en compte des nuisances sonores, dont on connaît désormais l'impact sur la santé. Mais nous ne devons pas oublier les personnes qui sont victimes des infrastructures existantes. Or l'amendement CD1782, même s'il est bienvenu, ne fera pas disparaître les fissures qui sont apparues dans leurs murs. Vous avez fait un geste en direction des riverains des lignes à grande vitesse, mais certaines personnes souffrent aussi, à Versailles par exemple, des réseaux d'infrastructure de la SNCF : nous ne les oublions pas.

Mme Laurianne Rossi. Je veux me joindre à mes collègues Mme Véronique Hammerer et M. Jean-Noël Barrot pour vous remercier, madame la ministre. L'amendement CD1782, s'il est adopté, constituera une avancée importante dans la prise en compte des gênes sonores. Je vous remercie également d'avoir anticipé la publication du rapport prévu par l'article 36 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, qui nous a permis d'avancer sur ces questions, puisqu'il traitait des indicateurs de bruit événementiels. Je salue également le travail accompli par le CGEDD.

Nous pourrons compter aussi sur le travail du Conseil national du bruit, dont je suis membre. Il nous aidera, avec le CEREMA et l'ANSES, à avancer sur ce sujet. Je retire mes amendements CD1781, CD1779 et CD1780 et je maintiens l'amendement CD1782, qui a reçu un avis favorable, ce dont je me réjouis.

Pour finir, je souhaiterais nuancer l'idée selon laquelle seules les lignes à grande vitesse poseraient des problèmes. À Malakoff, dans ma circonscription, ce n'est pas le passage des trains, mais leur arrêt, qui créée des nuisances sonores. Lorsque s'ajoute à cela le bruit du métro aérien, on peut atteindre des pics de quatre-vingts décibels. Le passage des trains à grande vitesse n'est pas le seul problème : l'entrée des trains en gare et dans les technicentres, en milieu dense urbain, lorsque s'y ajoute le bruit d'autres infrastructures, peut également être très problématique.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement constitue effectivement une avancée pour les riverains des lignes à grande vitesse, et au-delà. Il s'agit d'une mesure transpartisane et nous la voterons, bien évidemment.

Les amendements CD1781, CD1779 et CD1780 sont ***retirés****.*

La commission ***adopte*** *l'amendement CD1782 à l'unanimité.*

En conséquence, les amendements CD2633 de M. Jean-Noël Barrot, CD1574 de Mme Sophie Auconie, CD1027 de Mme Véronique Hammerer et CD2634 de M. Jean-Noël Barrot ***tombent****.*

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission ***rejette*** *l'amendement CD2859 de Mme Sophie Auconie.*

Elle ***adopte*** *l'amendement rédactionnel CD2944 du rapporteur.*

Puis elle ***adopte*** *l'article 28* ter ***modifié****.*

Après l'article 28 *ter*

La commission examine l'amendement CD1435 de M. Jean-François Cesarini.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement de notre collègue M. Jean-François Cesarini a pour objectif de valoriser le choix de nos concitoyens en faveur de la transition énergétique en créant un bonus de 15 % à 25 % selon le type de véhicule dans l'application du barème des indemnités kilométriques pour tenir également compte du coût d'achat plus élevé de ce type de véhicules. Il se fait à budget constant pour l'État.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le barème kilométrique est aujourd'hui indifférencié, quelle que soit la motorisation du véhicule, puisqu'il ne dépend que de la puissance administrative. Mais la loi de finances pour 2019 a donné la possibilité au Gouvernement d'appliquer un barème différencié aux véhicules électriques et aux véhicules thermiques. Et, de fait, des travaux sont en cours pour prendre en compte les spécificités du véhicule électrique.

Même si je suis évidemment favorable à l'idée d'envoyer un signal pour favoriser l'acquisition de véhicules propres, je vous invite néanmoins à retirer votre amendement, puisque des dispositions ont été prévues dans la loi de finances et que les travaux réglementaires sont en cours.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. Il me semble que cette disposition relève du projet de loi de finances. Je vous invite donc à retirer votre amendement.

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

Elle examine les amendements identiques CD1423 de M. Stéphane Demilly, CD1468 de M. Julien Dive et CD1913 de M. Fabien Lainé.

M. Stéphane Demilly. Il convient d'aider les entreprises à remplacer leurs véhicules fonctionnant aux énergies fossiles par des véhicules fonctionnant avec des énergies renouvelables. Aussi l'amendement CD1423 propose-t-il de mettre en cohérence le calcul des émissions de CO_2 pour la taxe sur les véhicules de société, en appliquant le même abattement de 40 % sur les émissions de CO_2 que celui prévu pour le calcul des émissions de CO_2 des bonus des véhicules fonctionnant au superéthanol E85.

Cet abattement de 40 % sur les émissions de CO_2 du superéthanol E85 prend en compte le caractère renouvelable du carbone contenu dans le bioéthanol. Ce carburant, qui est d'ailleurs produit en Europe, réduit les émissions de gaz à effet de serre de 70 %, en moyenne, par rapport à l'essence fossile. Par ailleurs, le superéthanol-E85 réduit de 90 % les émissions de particules fines par rapport à l'essence.

Une telle mesure permet de répondre à une recommandation du rapport d'information de janvier 2019 la Mission d'évaluation et de contrôle (MEC) sur les outils publics encourageant l'investissement privé dans la transition écologique, qui est de « conforter les dispositifs fiscaux encourageant l'incorporation des biocarburants en mettant en cohérence l'ensemble de la fiscalité liée aux biocarburants ».

Le coût de cette exonération sur le budget de 2020 sera faible, inférieur à 5 millions d'euros, compte tenu du temps d'appropriation de cette mesure par les gestionnaires de flottes et les constructeurs.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements visent à donner des avantages supplémentaires aux véhicules fonctionnant au superéthanol E85. Je voudrais souligner que ces véhicules font d'ores et déjà l'objet d'un soutien public important, avec une exonération de la taxe à l'immatriculation et un abattement de 40 % de leurs émissions de CO_2 dans le calcul du malus. Par ailleurs, ils ont des bénéfices à l'usage, avec une fiscalité favorable sur les carburants, une taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) réduite et des taxes incitatives relatives à l'incorporation des biocarburants, ce qui représente des économies annuelles importantes pour les usagers.

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de renforcer les avantages dont bénéficient les propriétaires de ces véhicules. Leur vente, en plein essor, a connu une hausse de 100 % en 2019, par rapport au début de l'année 2018. Les dispositifs de soutien sont déjà nombreux, et ils fonctionnent. Au demeurant, cela relève plutôt de la loi de finances. Je vous invite donc à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'aimerais profiter de l'examen de ces amendements pour évoquer la question des biocarburants, à laquelle je ne suis pas insensible. Vous avez très bien rappelé, monsieur Stéphane Demilly, qu'ils permettent de diviser par deux les émissions d'oxydes d'azote et par vingt celles des particules fines, ce qui est considérable.

Je tiens à vous informer que l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, à la demande de la commission des affaires économiques du Sénat, lancera au mois de juin une étude approfondie sur la production d'énergie, en lien avec le milieu agricole : nous reviendrons donc sur les questions qui nous occupent aujourd'hui. La production de bioéthanol, qui représente environ 1 % des terres agricoles en France, est excédentaire. J'ai été désigné rapporteur, à l'Assemblée nationale, pour cette étude que nous mènerons avec enthousiasme, parce que la production d'éthanol est une question extrêmement importante pour notre agriculture.

Pour en revenir à vos amendements, ils relèvent, pour moi, du projet de loi de finances : je vous invite donc à les retirer.

M. Stéphane Demilly. Monsieur le rapporteur, vous ne pouvez pas faire un tel plaidoyer en faveur des biocarburants et renvoyer nos amendements à la loi de finances. Rien ne nous empêche de les voter dans le cadre de cette loi d'orientation des mobilités, quitte à y revenir en loi de finances. Soyons cohérents !

*La commission **rejette** les amendements.*

Elle examine ensuite les amendements identiques CD1424 de M. Stéphane Demilly, CD1469 de M. Julien Dive et CD1912 de M. Fabien Lainé.

M. Stéphane Demilly. Actuellement, 90 % du parc des flottes d'entreprises fonctionnent au diesel. Or il convient d'aider les entreprises à remplacer leurs véhicules fonctionnant aux énergies fossiles par des véhicules fonctionnant avec des énergies renouvelables.

Aussi l'amendement CD1424 propose-t-il d'octroyer l'exonération de taxe sur les véhicules de sociétés pendant une période de douze trimestres aux véhicules fonctionnant au superéthanol E85, comme cela existe déjà pour les véhicules fonctionnant au gaz naturel carburant ou au gaz de pétrole liquéfié.

Le superéthanol E85 contient entre 65 et 85 % de bioéthanol. Celui-ci réduit les émissions de gaz à effet de serre de 70 % en moyenne en Europe par rapport à l'essence fossile, et sa combustion n'émet quasiment aucune particule.

L'abattement de 40 % sur les émissions de CO_2 du superéthanol E85 prend en compte le caractère renouvelable du carbone contenu dans le bioéthanol.

Le coût de cette exonération sur le budget de 2020 sera faible – inférieur à un million d'euros – compte tenu du temps d'appropriation de cette mesure par les gestionnaires de flottes et les constructeurs.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour les mêmes raisons que précédemment, avis défavorable.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission ***rejette*** *les amendements.*

Elle examine l'amendement CD2490 de Mme Fabienne Colboc.

Mme Véronique Hammerer. Cet amendement a pour objectif d'exonérer de la taxe sur les véhicules de société les entreprises qui mettent des véhicules de type « minibus » à la disposition de leurs salariés pour leur permettre de se rendre sur leur lieu de travail. Cette exonération, qui est demandée par les entreprises, les inciterait à proposer cette solution à leurs salariés.

L'essentiel des trajets de covoiturage porte actuellement sur des déplacements de moyenne et longue distance, et non sur des allers-retours entre le domicile et le lieu de travail. Pourtant, l'un des objectifs du projet de loi d'orientation des mobilités est de créer les conditions d'un développement massif du covoiturage en France. Nous avons là un levier intéressant, qu'il serait utile d'actionner.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sont exonérés de cette taxe les véhicules destinés à l'exécution d'un service de transport à la disposition du public. En revanche, les véhicules utilisés par une entreprise pour transporter ses propres salariés, qui sont qualifiés de voiture particulière, au sens du code général des impôts, sont eux-mêmes dans le champ de la taxe pour les véhicules. Il ne serait pas logique d'exonérer seulement ceux qui font du covoiturage. Je vous invite donc à retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis : cet amendement introduirait une forme de discrimination.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission examine l'amendement CD1251 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Actuellement, le dispositif de bonus-malus pour l'achat d'un véhicule ne prend en compte que ses émissions de CO_2. Cet amendement propose de prendre en compte les autres polluants que sont le dioxyde d'azote, les particules fines, les composés organiques volatils et les hydrocarbures aromatiques polycycliques, particulièrement dangereux.

Je rappelle que la France est passée en phase de contentieux avec l'Europe pour non-respect des valeurs limites de dioxyde d'azote, et que le secteur des transports est responsable en France de 64 % des émissions de dioxyde d'azote, de

17 % des émissions de particules et de 19 % des émissions de composés organiques volatils.

Il s'agit d'un amendement d'appel, car je me rends bien compte que, techniquement, tout cela est compliqué à mettre en œuvre.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement, tel qu'il est rédigé, renvoie de lui-même à la loi de finances pour 2020, et je pense en effet que c'est dans ce cadre qu'il pourrait être débattu. La logique du bonus-malus, aujourd'hui, est bien de donner des bonus aux véhicules électriques ou à hydrogène, qui polluent très peu, et de sanctionner par un malus les véhicules qui produisent beaucoup de CO_2. Nous pourrons revenir sur cette question dans le cadre du prochain projet de loi de finances.

M. Jean-Luc Fugit. Même avis. Puisque l'amendement fait lui-même référence au projet de loi de finances à venir, c'est plutôt dans ce cadre que nous pourrons examiner votre proposition.

M. Matthieu Orphelin. Il faudra vraiment faire un important travail de préparation du projet de loi de finances sur cette question du bonus-malus, comme sur tous les dispositifs de soutien et d'accompagnement vers la transition énergétique, ce qui inclut aussi la prime à la conversion. Dans le projet de loi de finances pour 2019, nous avons voté une disposition qui autorise le Gouvernement à ouvrir la prime à la conversion à d'autres types de véhicules que les voitures.

Il faut remettre tout cela à plat, car nos dispositifs ont des limites, que notre collègue M. Bertrand Pancher a bien exposées. Sur le CO_2, nous avons aussi des questions à nous poser puisque, au cours des deux dernières années, on a noté une remontée des émissions en France. Il faut remettre à plat nos dispositifs, au vu de nos objectifs de qualité de l'air et en matière d'émissions de CO_2.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD656 et CD673 de M. Éric Alauzet et l'amendement CD1058 de Mme Cécile Muschotti.

M. Vincent Thiébaut. Je défendrai en même temps, si vous le permettez, les amendements CD656 et CD673 de notre collègue M. Éric Alauzet, car ils relèvent de la même logique : créer un versement « éco-transport » afin d'accélérer la transition écologique et énergétique, notamment dans le domaine routier.

Il s'agit de renforcer la politique incitative du Gouvernement, qui a déjà introduit un mécanisme de suramortissement en 2019, en renchérissant le coût des émissions de gaz à effet de serre. Ce renchérissement pourra être supporté, soit directement par le transporteur, soit par le donneur d'ordres. L'article L. 1431-3 du code des transports établit l'obligation pour les transporteurs de fournir à leurs

clients le volume d'émission de gaz à effet de serre produit pour chaque opération de transport.

La disposition serait applicable aux transports dont l'origine et la destination sont situées sur le territoire national. Une application aux transports dont l'origine ou la destination est située hors de France serait possible après adoption de dispositions le permettant au niveau européen ou international.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1058 de ma collègue Mme Cécile Muschotti s'inscrit dans la même logique.

Dans une approche innovante et écologique au service de la transition énergétique et du report modal, cet amendement vise à instaurer le principe d'une contribution à la charge des donneurs d'ordres en matière de transports, c'est-à-dire les chargeurs, en fonction du volume d'émission de CO_2 des prestations de transport utilisées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements rejoignent un amendement dont nous avons discuté tout à l'heure. On mesure bien l'intérêt que présenterait une telle disposition, notamment si elle s'appliquait aux entreprises qui pratiquent le commerce en ligne et font circuler des camionnettes en grand nombre sur nos routes. Cela étant, cette disposition, en l'état, pose de nombreuses questions : elle risque d'alourdir la pression fiscale qui s'exerce déjà sur les entreprises, de créer une distorsion de concurrence entre le compte propre et le compte d'autrui ainsi qu'entre les donneurs d'ordres qui sont en France et ceux qui sont à l'étranger. Pour toutes ces raisons, je vous invite à retirer ces amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis du même avis, pour les mêmes raisons, notamment celle tenant au risque de distorsion de concurrence. Une telle disposition devrait, au minimum, s'appliquer au niveau européen.

M. Bruno Fuchs. J'aimerais apporter quelques précisions pour faire avancer ce débat, ouvert tout à l'heure par l'amendement de notre collègue M. Arnaud Viala.

Madame la ministre, l'un des principaux arguments que vous avancez pour repousser ces amendements est celui de la distorsion de concurrence. Vous avez comparé tout à l'heure le cas de transporteurs de fraises circulant d'une région de France à une autre et ceux qui vont, par exemple, de la France vers l'Espagne. Il existe un moyen simple de dépasser ce problème.

Le décret du 24 octobre 2011, pris pour l'application de l'article L. 1431-3 du code des transports, s'appliquait à toute personne « ayant son point d'origine ou sa destination située sur le territoire national », ce qui était parfaitement clair : tout transporteur partant de France ou arrivant en France était concerné, y compris les transporteurs venus de l'étranger. Le décret du 26 avril 2017 a modifié l'article D. 1431-2 du code des transports, en remplaçant les mots « ayant son point

d'origine ou de destination sur le territoire national » par les mots « ayant ses points d'origine et de destination sur le territoire national ». Il suffit de revenir à la rédaction de 2011 pour mettre fin au risque de distorsion de concurrence que vous pointez.

Il suffira ensuite d'étendre le dispositif aux flottes en propre. Les flottes de transit sont les seules auxquelles le dispositif ne pourra pas s'appliquer, mais elles ne représentent que 5 % du volume des flux.

*Les amendements sont **retirés.***

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1927 et CD2000 de M. Fabien Lainé.

M. Fabien Lainé. Ces amendements vont intéresser tout particulièrement les ruraux et les gros rouleurs, ceux qui ont un véhicule en crédit-bail ou en location longue durée. C'est souvent le cas des parlementaires, mais je pense surtout aux médecins ou aux commerciaux. Il est absolument impossible, à l'heure actuelle, de convertir des véhicules en crédit-bail ou en location longue durée vers des carburants moins polluants.

L'amendement CD1927 vise à faciliter la conversion de ces véhicules vers les carburants GPL, GNV et superéthanol. L'amendement CD2000 est un amendement de repli, qui ne vise que le superéthanol.

Nos amendements visent à faire en sorte que le concessionnaire ou le constructeur ne puisse pas s'opposer à la transformation d'un véhicule, si le loueur en fait la demande.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis, par principe, favorable à tout dispositif permettant de faciliter la transformation ou la conversion de véhicules vers des carburants moins polluants. Mais, en l'occurrence, il me semble que lorsqu'on utilise un véhicule en location de longue durée, le plus simple est de le changer.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ai du mal à comprendre la logique de cet amendement, qui me semble porter atteinte au droit de propriété, en instaurant un mode de relation particulier entre le propriétaire et le locataire. Par ailleurs, cet amendement ne pourrait pas être adopté en l'état, dans la mesure où il fait référence à des articles réglementaires.

M. Fabien Lainé. Il s'agissait plutôt d'un amendement d'appel. Aujourd'hui, les personnes intéressées par le crédit-bail et les locations de longue durée sont de gros rouleurs. Or les véhicules qu'on leur propose ne fonctionnent pas, ou très peu, au GPL, au GNV ou à l'éthanol. J'ai conscience que la réponse devra être réglementaire et qu'elle reste à écrire : j'entendais au moins poser le problème. Telle est la logique de ces amendements.

M. Gérard Menuel. Cela pose aussi le problème de la garantie constructeur. Pour la pérenniser, l'autorisation des constructeurs est nécessaire, alors qu'ils refusent souvent les dispositifs concernant le superéthanol E85.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Puis elle examine l'amendement CD2114 de M. Pacôme Rupin.

M. Pacôme Rupin. L'amendement vise à permettre aux maires d'interdire aux véhicules bruyants la circulation sur tout ou partie de la commune, notamment en limitant la circulation de scooters ou de motos à moteur thermique, qui représentent parfois une nuisance très importante. L'objectif est aussi d'inciter à la transition vers un parc à moteur électrique, lequel a le double avantage de diminuer la pollution de l'air et le bruit.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien votre préoccupation, mais votre amendement supposerait de pouvoir définir des critères objectifs de bruit par véhicule, motivant leur interdiction, ce qui ne pourrait renvoyer qu'aux critères utilisés dans le cadre de l'homologation, qui dépendent de la catégorie de véhicules et, éventuellement, de la date de première mise en circulation. Or ils sont aujourd'hui insuffisamment précis pour établir les restrictions d'utilisation. Je vous suggère de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le niveau de bruit des véhicules est déjà normalisé et fait l'objet de dispositifs homologués. Grâce au dispositif des zones à trafic limité que nous avons adopté tout à l'heure et sécurisé juridiquement, nous pourrons réduire le passage des véhicules et, partant, le bruit dans des zones très particulières. Demande de retrait.

M. Pacôme Rupin. Je vous remercie pour vos réponses précises.

*L'amendement est **retiré**.*

Article 28 quater (nouveau) (articles L. 571-1 A [nouveau] et L. 571-1 du code de l'environnement) : *Droit de vivre dans un environnement sonore sain*

La commission examine les amendements CD1784 de Mme Laurianne Rossi et CD2497 de Mme Fabienne Colboc.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1784 vise à consacrer la pollution sonore dans le code de l'environnement. Le bruit n'est pas une simple nuisance, comme le laisse entendre le titre VII du livre V du code de l'environnement : « Prévention des nuisances sonores ». Le bruit est devenu le deuxième facteur environnemental de morbidité en milieu urbain, après la pollution atmosphérique. Tout comme elles luttent contre la pollution de l'air, nos politiques publiques doivent lutter pour le droit de vivre dans un environnement sonore sain et inoffensif. L'amendement n'emporte pas de conséquences

financières, et permet de consacrer symboliquement l'existence de la pollution sonore dans notre droit.

L'amendement CD2497 vise à créer un label simple permettant d'identifier la performance acoustique des revêtements antibruit. La pollution sonore est une thématique oubliée de l'environnement, alors que ses impacts sur la santé des Français sont considérables. Le bruit du transport routier affecte fortement la qualité de vie des riverains habitant à proximité des infrastructures routières. Le béton bitumineux très mince (BBTM) est un nouveau revêtement présentant des caractéristiques acoustiques très intéressantes : aussi est-il proposé de le labelliser.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même si je comprends le sens de votre amendement CD1784, il s'agit d'un principe général, auquel nous ne pouvons que souscrire, mais qui est très imprécisément défini et sans doute peu opérant, tout en comportant potentiellement des implications que nous ne mesurons pas à ce stade. Je vous suggère de le retirer.

Pour ce qui est de l'amendement CD2497, je vous confirme que certains revêtements sont plus performants d'un point de vue acoustique. Peut-être qu'une labellisation permettra de faciliter la tâche des maîtres d'ouvrage. Néanmoins, les méthodes de mesure n'étant pas encore stabilisées, la pérennité de la performance acoustique n'est à ce jour pas avérée. Par ailleurs, d'autres enjeux doivent être pris en compte : la tenue structurelle, par exemple, pourrait être moins bonne que celle d'autres revêtements. Nous en sommes encore à un stade expérimental. En tout état de cause, la création d'un label n'est pas de niveau législatif. Demande de retrait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Pour ce qui est de l'amendement CD1784, la notion de « bruit » me semble trop large. Avis défavorable.

Quant à l'amendement CD2497, il relève clairement du domaine réglementaire. Ces nouveaux revêtements sont en effet très intéressants en matière de bruit, mais aussi pour réduire l'abrasion des pneus et l'émission de particules. Des recherches sont en cours. Demande de retrait.

M. Christophe Bouillon. Je tiens à soutenir ces deux amendements qui me semblent très pertinents. Pas un territoire en France n'échappe aujourd'hui aux nuisances sonores. À interroger les Français, on se rend compte très vite que le bruit est une pollution. En 2016, le Conseil national du bruit avait fait réaliser une étude synthétisant toutes les données disponibles pour évaluer le coût social du bruit en France. Le chiffre est impressionnant : 57 milliards d'euros. Il englobe des enjeux de productivité, de mal-être, de gênes récurrentes. Nous ne pouvons pas considérer que la législation actuelle est satisfaisante. Les amendements déposés depuis tout à l'heure autour de cet enjeu sont inspirés par le bon sens et l'expérience. Ils ouvrent des pistes à explorer et viennent répondre à une vraie attente des Français.

Mme Laurianne Rossi. Je retire l'amendement CD2497, puisqu'il est réglementaire. Je maintiens, en revanche, l'amendement CD1784, lequel a trait – je le redis – à la « pollution sonore » et non au « bruit ». Il me paraît important d'un point de vue symbolique et permet, sans emporter de conséquences financières, de replacer au cœur de notre droit et de nos politiques publiques une pollution de premier plan.

L'amendement CD2497 est ***retiré****.*

La commission ***adopte*** *l'amendement CD1784.*

Après l'article 28 *ter*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2775 de M. Jean-Noël Barrot et CD1540 de M. Fabrice Brun.

M. Jean-Noël Barrot. Dans la foulée de la discussion que nous avons eue tout à l'heure sur la prise en compte des vibrations dans les mesures de bruit, l'amendement CD2775 vise à fixer une méthode de travail pour parvenir à les évaluer. Nous proposons que l'État engage une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir, d'ici à 2020, des indicateurs pouvant faire consensus sur un sujet émergent. C'est une mesure d'accompagnement des mesures adoptées précédemment.

M. Dino Cinieri. L'amendement CD1540 vise à pallier une faiblesse dans la lutte contre les nuisances sonores aux abords des infrastructures de transport ferroviaire. En effet, aucun texte réglementaire ne fixe de seuils de vibration à ne pas dépasser aux abords des lignes de chemin de fer, alors que ces limitations existent pour les installations classées pour la protection de l'environnement. De manière générale, les vibrations et les bruits solidiens sont peu pris en compte par les pouvoirs publics dans les politiques infrastructurelles, ce qui rend invisible une partie non négligeable des nuisances que ces équipements provoquent pour nombre de riverains. C'est pourquoi les nuisances vibratoires doivent être évaluées au même titre que les nuisances sonores simples, et directement prises en compte dans la conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transport ferroviaire. Une unité de mesure spécifique pourra y pourvoir.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage, bien sûr, vos préoccupations. Il faut examiner la façon dont prendre en compte la question des vibrations, notamment celles créées par les TGV. Une méthode a été esquissée, qui pourra être précisée par le Centre national du bruit, avec l'appui du CEREMA et de l'ANSES. Le sujet est double : qualifier ces vibrations et mener des études épidémiologiques pour comprendre leurs impacts sur la santé. Ce travail sera mené, à la suite de l'adoption de l'amendement CD1782.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'adoption de l'amendement CD1782 satisfait ces amendements. Demande de retrait.

M. Jean-Noël Barrot. Je retire mon amendement, en attendant d'obtenir plus de précisions sur la méthode à définir.

*L'amendement CD2775 est **retiré**.*

*La commission **rejette** l'amendement CD1540.*

Puis elle examine l'amendement CD2774 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. L'amendement vise à modifier le premier alinéa de l'article L. 571-10-1 du code de l'environnement, en remplaçant les mots « les entreprises ferroviaires faisant circuler des trains sur le réseau ferré » par « les constructeurs de matériels roulants », afin de responsabiliser ces derniers dans la réduction des nuisances sonores.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les constructeurs ont assurément un rôle à jouer et doivent notamment respecter les spécifications techniques d'interopérabilité. Une fois cela fait, c'est aux entreprises ferroviaires de choisir des matériels adaptés. Les performances acoustiques des matériels dépendent aussi de la qualité de la maintenance et de la rénovation. Aussi est-il préférable de laisser la responsabilité aux entreprises ferroviaires, ce qui n'exonère pas les constructeurs de respecter les normes européennes. Je vous suggère de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le bruit provient aussi bien du matériel que de ses conditions d'exploitation. Demande de retrait ou avis défavorable.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD1693 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. L'amendement vise à modifier l'article L. 572-1 du code de l'environnement, afin d'atteindre les objectifs fixés en 2009 par la loi Grenelle I : réduire de 50 % le bruit perçu par les riverains des aéroports à l'horizon de 2020. Or, dans l'article L. 572-1, ce sont des objectifs de réduction du bruit émis aux alentours des infrastructures de transport qui sont définis.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'articulation des codes est complexe, les sujets concernant le bruit étant en général traités dans le code de l'environnement. Le bruit des aérodromes est traité dans le code de l'urbanisme, à la suite d'une décision du Conseil d'État. Votre amendement est donc satisfait. Qui plus est, le passage de l'un à l'autre code ne nécessite pas un amendement. Demande de retrait.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement étant déjà satisfait par le droit en vigueur, je vous suggère de le retirer.

M. Jean-Noël Barrot. D'après nos consultations, bien souvent, c'est le bruit émis que retiennent les codes que vous avez cités, et non pas les bruits

perçus. Or, dans le cadre précis des aérodromes, la loi Grenelle I fixait une réduction de 50 % du bruit perçu.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission est saisie, en discussion commune, des amendements CD2639 et CD2640 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. Les nuisances sonores constituent désormais un enjeu de santé publique. Elles tuent 10 000 personnes par an en Europe ; 9 millions de Français sont exposés à des seuils jugés critiques par l'OMS ; sans compter le coût social de 57 milliards d'euros cité par M. Christophe Bouillon. Les seuils critiques s'imposant à la France et fixés par voie réglementaire sont très largement au-dessus des seuils définis par l'OMS. L'amendement vise à réduire de quelques décibels les seuils limites applicables en France, pour les aérodromes, les routes et les voies ferrées, tout en restant bien supérieurs à ceux jugés acceptables par l'OMS, pour faire preuve de réalisme.

L'amendement CD2640 est, quant à lui, moins ambitieux, puisqu'il vise simplement à supprimer cette aberration dans le traitement des valeurs limites de bruit en France qu'est le « bonus ferroviaire », soit une tolérance plus grande pour le bruit produit par les infrastructures ferroviaires que pour celui des infrastructures routières, qui ne se justifie pas et a des conséquences très néfastes sur la santé de nos concitoyens.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces sujets sont d'ordre réglementaire. S'il est sans doute possible d'abaisser les seuils qui figurent actuellement dans les textes réglementaires, n'oublions pas que les zones où les nuisances sont les plus élevées ne sont pas encore toutes traitées. Il faudrait déjà parvenir à régler ces situations.

S'agissant du « bonus ferroviaire », des travaux scientifiques ont montré que la gêne liée au bruit ferroviaire était perçue de façon moyennée. À l'occasion du travail que nous allons engager sur les lignes à grande vitesse, nous pourrons réexaminer ces questions. Demande de retrait.

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

M. Jean-Noël Barrot. Je retire ces amendements d'appel adressés au pouvoir réglementaire, afin qu'il s'engage dans une trajectoire de réduction de ces valeurs limites, qui représentent un enjeu de santé publique.

*Les amendements sont **retirés**.*

La commission examine l'amendement CD2637 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. L'amendement vise à ce que les cartes de bruit concernant les aéroports de Paris soient réalisées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Actuellement, ces cartes sont réalisées par Aéroports de Paris (ADP). Il semble en effet souhaitable que ce soit la DGAC qui s'en charge. Néanmoins, cela passe par une modification du cahier des charges d'ADP, qui relève du niveau réglementaire. Je vous confirme que cela sera fait prochainement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Un décret du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris régit ce sujet. Comme vient de le dire Mme la ministre, il est susceptible d'évoluer. Demande de retrait.

L'amendement est ***retiré.***

La commission étudie l'amendement CD2638 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. L'amendement vise à annexer aux cartes de bruit un rapport concernant les vibrations.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons besoin d'améliorer nos connaissances sur les vibrations, afin d'en tirer toutes les conséquences réglementaires. S'agissant de la prise de mesures sur site, il faut trouver un bon équilibre entre la nécessité de réaliser rapidement ces documents – cartes de bruit stratégiques (CBS) et plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) – et d'être certains qu'ils correspondent bien à la réalité. Plutôt que de faire systématiquement des mesures de bruit sur site, il faut consolider les méthodologies, pour s'assurer qu'elles sont bien représentatives. Cela relevant une nouvelle fois du domaine réglementaire, je vous suggère de retirer votre amendement.

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

M. Jean-Noël Barrot. J'entends votre argument concernant les vibrations. Pour ce qui est des mesures sur site, j'imagine qu'il est plus facile d'avancer rapidement sur le plan réglementaire. Des progrès en la matière seraient très appréciés.

L'amendement est ***retiré.***

La commission examine l'amendement CD1789 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Les PPBE sont des documents tendant à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, son niveau, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Nous proposons de leur conférer une opposabilité, en les joignant au plan local d'urbanisme (PLU), afin de leur donner toute la force nécessaire et de délivrer à nos concitoyens la meilleure information qui soit sur les niveaux de bruit dans les situations critiques concernées par les PPBE.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends l'idée de rassembler dans le PLU toutes les informations. Mais ce n'est pas la même autorité qui est responsable des PPBE et des PLU, sauf dans le cas des

PPBE d'agglomération. Par ailleurs, dans les plans d'action liés aux PPBE, les mesures de gestion sont très éloignées du code de l'urbanisme. Je ne suis pas persuadée que nous gagnerions en lisibilité en allant dans votre sens. Je vous suggère de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous sommes assez éloignés de la thématique de la mobilité. Cet amendement aurait plutôt vocation à prendre place au sein d'une réflexion spécifiquement dédiée au bruit et à la pollution sonore. Demande de retrait.

Mme Laurianne Rossi. Je retire mon amendement pour le retravailler avant la séance.

*L'amendement est **retiré**.*

Puis la commission examine l'amendement CD2641 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. L'amendement vise à inciter les constructeurs à réduire les émissions de bruit de leurs véhicules, en insérant après les mots « la consommation d'énergie, », au premier alinéa de l'article L. 318-1 du code de la route, les mots « l'émission de bruits ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement est déjà satisfait, puisque sont bien concernées, dans le texte actuel, « les autres nuisances susceptibles de compromettre la santé publique ». Les échanges que nous avons eus sur les précédents amendements nous ont donné l'occasion de rappeler que le bruit a certainement un impact sur la santé publique.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avant leur mise sur le marché et au moment de leur réception sur le marché de l'Union européenne, les véhicules sont soumis à des normes de bruit. Le respect de ces normes sera contrôlé tout au long de la vie des véhicules, grâce à une disposition de l'article 29. Demande de retrait.

M. Jean-Noël Barrot. Si Mme la ministre juge que les nuisances sonores sont clairement comprises dans ces « autres nuisances » et que l'amendement est satisfait, je le retire.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine les amendements CD1783, CD1791 et CD1785 de Mme Laurianne Rossi, ainsi que les amendements CD2486 et CD2498 de Mme Fabienne Colboc.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1783 vise à demander un rapport, compte tenu de l'écart existant aujourd'hui entre les niveaux sonores préconisés par l'OMS et ceux définis par la réglementation française en 1999, supérieurs de 5 à 14 décibels. Les méthodes de calcul utilisées par l'OMS sont très différentes des méthodes françaises. Un tel rapport permettrait d'obtenir davantage

d'éléments sur les niveaux maximaux admissibles de gêne due au bruit des infrastructures de transport, tels que définis par le code de l'environnement.

L'amendement CD2486 vise également à demander un rapport faisant un état des lieux de l'application des plans de prévention du bruit dans l'environnement et des cartes de bruit stratégiques, qui pourront servir de base au Gouvernement pour engager un travail collaboratif avec les parties prenantes.

L'amendement CD1791 tend à demander un rapport sur l'éventuelle création d'un laboratoire central de surveillance de la qualité sonore, à l'image du laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air, qui est un groupement d'intérêt scientifique, afin de nous doter de ressources et d'expertise.

L'amendement CD2498 a pour objet une demande de rapport, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de cette loi, sur l'application des lois relatives à la protection de l'environnement sonore dans les études d'impact. Il évaluera les projets d'infrastructures de transports terrestres des vingt dernières années en analysant les recommandations, les notes et les avis émis par l'Autorité environnementale sur le bruit dans l'environnement, et se penchera sur les solutions permettant d'améliorer le mécanisme normatif, la transparence et la bonne application des lois.

Enfin, l'amendement CD1785 vise à ce que l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) présente au Parlement un rapport annuel sur les financements consacrés à la lutte contre la pollution sonore, ainsi que les différentes actions financées. Jusqu'à 2014, l'ADEME bénéficiait d'un fonds dédié à la lutte contre le bruit, mais elle est aujourd'hui démunie face à ce sujet.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. S'agissant de l'amendement CD1783, un rapport de l'OMS propose de modifier largement les seuils. Nous avons évoqué, à propos de l'amendement CD1782, l'importance d'intégrer d'autres critères. Un chantier est ouvert pour améliorer nos connaissances sur le bruit, son impact sur la santé et la définition des meilleurs indicateurs. Le délai de douze mois sera sans doute trop court pour répondre à toutes ces questions. Le Parlement, qui a un pouvoir de contrôle, pourra demander régulièrement à l'administration ses avancées sur le sujet.

Pour ce qui est de l'amendement CD2486, il est possible de faire un point sur les progrès des PPBE, mais l'État n'est responsable que d'une toute petite partie d'entre eux. Le rapport ne permettrait donc pas réellement de faire avancer la question.

Concernant le laboratoire proposé à l'amendement CD1791, c'est une réflexion que nous pouvons engager, le cas échéant, mais qui supposerait que nous réorganisions d'autres laboratoires, ce qui n'est pas envisagé à court terme.

Quant à l'amendement CD2498, notre réglementation en matière de bruit est respectée dans les infrastructures neuves. La priorité est de résorber le bruit des infrastructures existantes.

Enfin, l'ADEME a mené un programme de résorption des points noirs du bruit pendant la période 2010-2015. Les crédits correspondants à cette mission sont aujourd'hui versés à l'AFITF, soit par le biais des contrats de plan État-région pour les routes, soit de SNCF Réseau pour le ferroviaire. L'ADEME n'a plus de responsabilité dans ce domaine. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. À lire ces amendements et après avoir abordé plusieurs sujets relatifs à la pollution sonore, il me semble qu'il serait préférable d'envisager un travail parlementaire sur le bruit, associant plusieurs commissions. L'amendement CD1785 est, par ailleurs, un peu éloigné de nos travaux sur la loi d'orientation des mobilités. Je vous suggère de retirer les cinq amendements. En revanche, je suis d'accord avec vous sur la nécessité de contrôler et d'évaluer les politiques publiques sur le sujet et vous encourage à viser à terme la création d'une mission d'information sur le bruit.

M. Fabien Di Filippo. Je tiens à témoigner mon soutien à l'amendement CD1783 de Mme Rossi – une fois n'est pas coutume ! Vous avez rejeté l'amendement CD2639 de notre collègue, en avançant qu'il était déjà satisfait. Or les principes sont très généraux et nous n'avons aucun repère pour définir les volumes sonores sur lesquels vous voulez travailler, ce qui n'est pas sans impact sur les concitoyens et les constructeurs de véhicules. Peut-être pouvons-nous faire passer le délai de douze mois à dix-huit, si c'est cela qui vous retient ? Il est très important que le Gouvernement précise ce qu'il entend par niveaux sonores acceptables, ainsi que la manière dont il veut les faire évoluer.

Mme Laurianne Rossi. Madame la ministre, je vous remercie pour tous vos éléments. Monsieur le rapporteur, je souscris entièrement à votre proposition de lancer un travail sur le bruit à l'échelle de notre Assemblée. Compte tenu de l'adoption de l'amendement CD1782 qui nécessitera un travail du Conseil national du bruit, de l'ANSES et du CEREMA sur la mesure des nouveaux indicateurs que nous avons intégrés, je retire les cinq amendements, qui visaient surtout à faire entrer le sujet au cœur de nos politiques publiques et à définir la nécessité de disposer de davantage de ressources et d'expertise sur la question de la pollution sonore, qui doit nous préoccuper davantage et concerner également l'ADEME.

*Les amendements sont **retirés**.*

Chapitre IV
Améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur

Article 29 (articles L. 130-6 et L. 318-3 du code de la route) *: Habilitation à légiférer par ordonnance pour améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur*

La commission est saisie de l'amendement CD1645 de M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Du secteur des véhicules non routiers, j'aurais aimé que nous puissions débattre. La prudence s'impose en effet car il ne dispose pas toujours de marché de substitution à l'offre actuelle. Le recours aux ordonnances ne me paraît pas pertinent.

Cela dit, je retire mon amendement.

L'amendement CD1645 est ***retiré****.*

La commission examine ensuite l'amendement CD567 de M. Xavier Roseren.

Mme Véronique Riotton. Mon collègue M. Xavier Roseren tient à féliciter Mme la ministre pour les dispositions de l'article 29 qui renforcent les contrôles destinés à lutter contre la fraude à l'AdBlue, dont on déplore particulièrement les conséquences en Haute-Savoie. Nous souhaitons toutefois vous alerter sur la nécessaire formation des agents, afin de les aider à détecter plus rapidement les fraudes.

Notre amendement vise à renforcer le dispositif actuel visant à sanctionner la fraude aux dispositifs anti-pollution. L'article L. 318-3 du code de la route sanctionne le fait de réaliser des transformations ayant pour effet de supprimer un dispositif de maîtrise de la pollution, d'en dégrader la performance ou de masquer son éventuel dysfonctionnement. Cet amendement propose de le compléter en ajoutant que le fait de faire réaliser ces installations par un tiers est également passible d'une amende.

Rappelons que le logiciel « AdBlue Emulator » est vendu librement sur internet pour la modique somme de 19,76 euros.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement complète très utilement la rédaction actuelle de cet article du code de la route. Avis favorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis favorable sans réserve.

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

Puis elle ***adopte*** *l'article 29* ***modifié****.*

Après l'article 29

La commission est saisie de l'amendement CD2553 de Mme Marguerite Deprez-Audebert.

M. Jean-Noël Barrot. Actuellement, tout automobiliste peut visualiser très facilement sa consommation de carburant sur son tableau de bord, soit *via* une jauge, soit *via* un affichage numérique, mais aucune donnée n'indique le niveau d'émission de CO_2 de son véhicule. Pourtant, des outils existent déjà pour permettre aux particuliers de le connaître. Nous proposons qu'à partir du 1er janvier 2021, un bilan carbone par trajet ainsi qu'un bilan carbone mensuel soit mis en place dans les véhicules particuliers par les constructeurs automobiles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il serait souhaitable d'aller dans ce sens. Toutefois, comme vous le savez, l'équipement des véhicules relève d'une compétence européenne et non pas nationale. Nous pourrons aborder cette modification dans le cadre des prochaines négociations sur les règlements européens. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Dans l'exposé sommaire, il est fait référence à un « simulateur réalisé par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie ». Je tiens à préciser que si l'ADEME l'a financé, il a été réalisé par l'IFP Énergies nouvelles (IFPEN) et je tiens à rendre hommage à ses chercheurs. Il s'agit de « Geco Air », application gratuite que vous pouvez télécharger sur votre smartphone que je vous invite tous à utiliser. Elle calcule pour chaque trajet les émissions CO_2, d'oxydes d'azote et de particules fines, compare avec d'autres modes de transport, estime les économies pour un même trajet parcouru à vélo.

M. Jean-Noël Barrot. Je vais retirer cet amendement au nom de Mme Marguerite Deprez-Audebert, qui tiendra peut-être à le redéposer en séance.

L'amendement est ***retiré****.*

Article 29 ***bis (nouveau)*** (article L. 323-1 du code de la route) : *Indépendance entre le contrôle technique et la réparation de véhicules*

La commission examine l'amendement CD2956 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement vise à garantir une séparation étanche entre le contrôle technique et les activités de commerce et de réparation automobiles. Plus précisément, il prévoit d'interdire aux exploitants de centres de contrôle technique de véhicules l'exercice d'une activité dans le commerce ou la réparation automobiles afin de garantir l'objectivité et l'impartialité des contrôles et leur indépendance vis-à-vis de la réparation et du commerce automobiles.

Certains contrôleurs font en effet assez régulièrement l'objet de pressions de la part d'exploitants de centres de contrôle, ce qui conduit parfois à la réalisation de contrôles non conformes à la réglementation. Cette dérive s'observe d'autant plus quand l'exploitant du centre est lui-même propriétaire d'un garage.

Le risque engendré par cette situation a été mis en évidence au début de l'année 2018 après un accident de la circulation aux conséquences graves. L'enquête de la gendarmerie a démontré que des contrôles techniques de complaisance avaient été réalisés, sur pression du gérant, pour des véhicules mis en vente par une société qu'il dirigeait, et que ces contrôles ne satisfaisaient pas aux exigences minimales de sécurité routière.

Nous proposons de modifier l'article L. 323-1 du code de la route pour interdire l'agrément d'un centre de contrôle technique si la personne qui assure son exploitation a fait l'objet d'une condamnation inscrite au bulletin n° 2 de son casier judiciaire, à l'instar de ce existe déjà aujourd'hui pour les contrôleurs techniques.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous sommes favorables à cet amendement qui vise à mieux garantir la séparation entre le contrôle technique et les activités de commerce ou de réparation automobiles ainsi qu'à harmoniser les exigences d'indépendance pour l'ensemble des contrôleurs, centres et réseaux de contrôle technique.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Article 29 *ter (nouveau)* *: Rapport sur les émissions liées au transport par autocars*

La commission examine, en discussion commune, l'amendement CD532 de Mme Pascale Boyer et les amendements identiques CD495 de M. Guy Bricout et CD685 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, appelée communément « loi Macron », avait prévu que l'ADEME soit chargée d'une étude traitant de l'impact du développement du transport par autocar sur l'environnement. Celle-ci a été réalisée en 2016 après enquête auprès de mille usagers. Afin de suivre l'évolution de cet impact, nous demandons que l'ADEME établisse un rapport sur ce sujet, selon un rythme triennal – amendement CD532 – ou un an à compter de la promulgation de la loi – amendement de repli CD685.

M. Stéphane Demilly. Notre amendement CD495 demande qu'un rapport soit réalisé par l'ADEME sur ce sujet un an à compter la promulgation de la présente loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est exact que la situation a évolué depuis que l'ADEME a réalisé son rapport. De nombreuses

lignes ont été créées et les taux d'occupation des autocars ont augmenté par rapport au moment de leur mise en service. Cela pourrait justifier une nouvelle étude. Je ne suis toutefois pas persuadée qu'il est indispensable qu'une telle disposition figure dans la loi, mais je m'en remets à la sagesse de votre commission.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'évaluation des politiques publiques est un travail qui peut revenir au Parlement. Avis favorable aux amendements identiques et demande de retrait pour l'amendement CD532.

Mme Pascale Boyer. Si mon amendement CD532 demande un rapport triennal, c'est que le développement du transport en autocar est constant. Le trafic des autocars interurbain a beaucoup augmenté depuis la loi Macron. Nous estimons qu'il serait bon d'évaluer régulièrement l'impact environnemental de ce mode de transport.

Cela dit, j'accepte de retirer cet amendement.

*L'amendement CD532 est **retiré**.*

*La commission **adopte** les amendements identiques CD495 et CD685.*

Après l'article 29

La commission en vient à l'amendement CD2716 de Mme Anne-Laure Cattelot.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Le développement du biocarburant est un gage important de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il permet également de diminuer notre dépendance à l'égard des énergies fossiles. Il constitue une alternative pour le développement des mobilités individuelles. Il est financièrement très avantageux, puisqu'il coûte environ 0,60 euro par litre en moyenne, ce qui permet au conducteur de réduire son budget pour le carburant de 30 à 45 % par an par rapport à la consommation actuelle de carburant fossile.

Les propriétaires de véhicule ayant procédé à l'installation d'un boîtier homologué pour convertir leur moteur à essence à l'éthanol se voient opposer un refus de garantie par le constructeur. Les fabricants de boîtier offrent une garantie de substruction mais elle paraît bien moins intéressante. Il est en effet plus rassurant que ce soit le constructeur du véhicule qui garde cette responsabilité.

Cet amendement propose donc qu'à compter du 1er janvier 2020, les constructeurs étendent leur garantie contractuelle aux véhicules comportant l'installation d'un dispositif homologué de conversion au bioéthanol. Nous comprenons bien sûr les réticences des constructeurs mais il me paraît intéressant de réfléchir à une ouverture possible.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, mais il me paraît difficile d'imposer une telle disposition aux constructeurs alors qu'ils n'effectuent pas cette transformation eux-mêmes et que ces boîtiers, dont je ne mets pas en doute l'efficacité, n'ont pas fait l'objet d'un retour d'expérience complet. Il faut poursuivre la réflexion sur ce sujet. Je vous demanderai donc de retirer votre amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il n'est pas possible de faire peser sur les constructeurs la responsabilité d'une garantie de fonctionnement pour des véhicules comportant des boîtiers qu'ils n'ont ni conçus, ni installés. Avis défavorable.

Mme Anne-Laure Cattelot. Ce dispositif ne constitue pas la solution en tant que telle pour les mobilités propres individuelles. Si l'on fait un parallèle avec la musique, il pourrait représenter le Mini-Disc par rapport à l'enregistrement numérique. Il nous appartient de faire avancer la réflexion avec les constructeurs sur des sujets comme la mise en place d'un réseau de garages partenaires ou l'homologation des boîtiers. Si le parc des véhicules thermiques reste assez important, les consommateurs se dirigent de plus en plus vers des véhicules hybrides ou électriques. Les constructeurs vont avoir des difficultés à écouler certains modèles et cette homologation pourrait les intéresser dans un avenir très proche.

Je retire mon amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons déjà eu l'occasion de dire le bien que nous pensions du bioéthanol, qui contribue à réduire la pollution de proximité. Je tiens donc à préciser que notre avis défavorable concerne non pas son utilisation, mais la garantie que les constructeurs devraient apporter aux boîtiers de conversion.

L'amendement est ***retiré.***

La commission en vient au titre Ier A, précédemment réservé.

TITRE Ier A
Programmation des investissements de l'État dans les transports : objectifs, moyens et contrôle

Article 1er A : *Programmation financière et rapport annexé prévoyant les investissements de l'État dans les systèmes de transport pour la période 2019-2037*

La commission est saisie de l'amendement CD3122 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le Sénat a placé en tête d'article l'approbation du rapport annexé et pour des raisons de clarté, nous souhaitons le replacer en fin d'article.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement de réécriture de l'objectif n° 1 permet de rétablir la logique de la rédaction de l'article en présentant d'abord les objectifs de la stratégie, puis les programmes-cibles d'investissement. Avis favorable.

M. Jean-Marie Sermier. Nos collègues du Sénat ont souhaité placer l'approbation du rapport annexé au premier alinéa. Ils ont ainsi voulu marquer l'importance à donner aux investissements en faveur des infrastructures. Nous sommes un peu déçus de constater que la ministre ne tient pas compte du travail pertinent effectué par la Haute Assemblée.

Mme la présidente Barbara Pompili. Oui, mais c'est une belle concession faite au Sénat que de conserver cet article au début du projet de loi.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle est saisie de l'amendement CD1357 de M. Bernard Pancher.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à hiérarchiser les quatre objectifs de la stratégie et de la programmation financière selon un ordre de priorité. Nous considérons qu'ils sont d'égale importance. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable également : les objectifs et les programmes d'investissements prioritaires sont conçus pour être complémentaires.

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

Elle en vient à l'amendement CD3271 de Mme la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement de réécriture de l'objectif numéro 1 vise à préserver certains éléments du projet de loi initial tout en intégrant l'objectif de réduction des inégalités territoriales tel qu'il a été formulé par le Sénat.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, les amendements CD951 de M. Raphaël Schellenberger, CD2192 de M. François Pupponi, CD111 de M. Martial Saddier, CD1265 et CD1264 de M. Jean-Félix Acquaviva, CD1486 de M. David Lorion, CD100 de M. Vincent Rolland et CD112 de M. Martial Saddier **tombent**.*

La commission examine les amendements identiques CD503 de M. Vincent Descoeur et CD806 de Mme Pascale Boyer.

M. Jean-Marie Sermier. Notre amendement met en avant l'utilité de maintenir les trains de nuit, qui sont un élément essentiel de la structuration de la mobilité intra-européenne.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD806 vise à contribuer au rééquilibrage des déplacements intra-européens, qui sont aujourd'hui majoritairement le fait du transport aérien. Il encourage la coopération entre opérateurs nationaux, cruciale pour la pérennisation des axes ferroviaires transeuropéens.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage l'objectif de ces amendements de dynamiser l'offre de trains de nuit, aujourd'hui trop réduite en France. La rédaction cible toutefois uniquement les opérateurs publics alors que l'ouverture à la concurrence sera peut-être une occasion de relancer ces solutions négligées ces dernières années. Je vous propose donc de les retirer au profit d'un amendement de Mme la rapporteure portant sur le rapport annexé.

*Les amendements sont **retirés**.*

La commission examine l'amendement CD3126 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure Cet amendement vise à reprendre, dans la formulation de l'article 30 du projet de loi initial, l'objectif d'amélioration des offres de déplacements du quotidien, qui sont au cœur de ce projet de loi.

Nous intégrons dans cette réécriture de l'alinéa 4 l'amélioration de la qualité et de la sécurité des réseaux de transport et de leur pérennité, que le Sénat avait placée au premier plan.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable à cet amendement qui rappelle que l'objectif premier du projet de loi est d'améliorer les déplacements du quotidien tout en respectant l'esprit du travail effectué par le Sénat.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, les amendements CD818 de M. Fabrice Brun, CD724 de M. Vincent Rolland, CD1049 et CD1478 de M. Fabrice Brun, CD2011 de Mme Bénédicte Taurine, CD2082 et CD2088 de M. François Pupponi, CD1069 rectifié de la commission des affaires économiques et CD118 de M. Jérôme Nury **tombent**.*

La commission en vient à l'amendement CD1450 de M. Julien Dive.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à intégrer dans la stratégie et la programmation financière l'objectif d'amélioration de la qualité des réseaux de télécommunication.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit à n'en pas douter d'un objectif important, mais nous sortons ici du champ de la loi d'orientation des mobilités. Je vous propose de retirer cet amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Je le maintiens.

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

Puis elle est saisie de l'amendement CD113 de M. Martial Saddier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement élaboré par notre excellent collègue M. Martial Saddier, qui fut longtemps président de Conseil national de l'air (CNA), propose, à l'alinéa 5, d'ajouter après le mot « pollution », le mot « atmosphérique ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il existe d'autres formes de pollution à prendre en compte, celles de l'eau et des sols notamment. Cette rédaction serait trop restrictive : avis défavorable.

*Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement.*

Elle examine l'amendement CD3128 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. La rédaction du Sénat pouvait être source de confusion car elle se restreignait aux transports en commun à faibles émissions. Il convient d'encourager l'utilisation des transports en commun en général.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'amendement CD2013 de Mme Mathilde Panot **tombe**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1120 de M. Matthieu Orphelin et CD1709 de M. Robin Reda.

M. Matthieu Orphelin. L'amendement CD1120 ajoute parmi les objectifs l'accompagnement du changement de pratiques.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD1709 vise à mettre l'accent sur les initiatives permettant le développement du télétravail.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur Matthieu Orphelin, je partage le fait qu'il faille promouvoir le changement des pratiques, mais comme le titre Ier A est relatif à la programmation des investissements de l'État, je ne suis pas sûre que le texte gagnerait en lisibilité avec cet ajout.

Le même argument vaut pour l'amendement concernant le télétravail.

Je vous propose à tous deux de retirer vos amendements.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'amendement de M. Matthieu Orphelin semble pleinement satisfait par l'énoncé même de l'objectif numéro 3.

Quant au télétravail, s'il est évidemment souhaitable qu'il se développe, il ne semble pas pertinent de le mentionner à cet article.

M. Jean-Marie Sermier. Je maintiens l'amendement de M. Robin Reda car il me semble important de prendre en compte le développement du télétravail dans la programmation des investissements.

M. Matthieu Orphelin. Si j'ai placé l'accompagnement du changement des pratiques à cet article, c'est qu'il soulève la question du financement des services qui s'y consacrent. Je retire mon amendement. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet.

*L'amendement CD1120 est **retiré**.*

*La commission **rejette** l'amendement CD1709.*

Elle est saisie de l'amendement CD658 de M. Éric Alauzet.

M. Vincent Thiébaut. La stratégie et la programmation financière favorisent clairement le développement des mobilités alternatives et peu émettrices de gaz à effet de serre, sans pour autant que la question de la cohabitation entre les différents modes utilisés soit abordée. Pourtant, une réflexion sur ce sujet est nécessaire dès la conception des différents projets et programmes financés selon cette stratégie, afin de permettre un développement écologique optimal et d'assurer la sécurité de tous.

L'amendement vise à donc inclure la cohabitation entre les différents modes de transport comme l'un des éléments mobilisés pour accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est satisfait par la référence faite aux déplacements multimodaux. En outre, cette cohabitation entre différents modes de transport est au cœur de la mission des autorités organisatrices et du contrat opérationnel de mobilité qui vise une coordination de tous les acteurs, par exemple, entre la région, responsable du transport ferroviaire, et les autorités organisatrices, responsables des transports urbains.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le rééquilibrage modal inscrit dans les objectifs suppose une évaluation précise de la cohabitation entre différents modes de transport.

Beaucoup de réponses au souci que vous exprimez ont déjà été apportées, qu'il s'agisse des financements prévus pour soutenir les différents modes actifs, de l'amélioration de la sécurité des cyclistes, du développement des voies réservées prévu aux articles 15 et 16, ou de l'amendement adopté au titre III sur la matérialisation des angles morts sur les poids lourds.

M. Vincent Thiébaut. Par respect pour son auteur, je maintiens cet amendement.

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

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1451 de M. Julien Dive.

M. Jean-Marie Sermier. Les mobilités qui émettent le moins de gaz à effet de serre sont celles qui sont évitées. Le télétravail présente l'avantage de diminuer le recours aux transports. Certes, le développement des télécommunications, qui est nécessaire pour l'encourager, ne rentre pas *a priori* dans le champ de cette loi sur les mobilités, mais il a un lien direct avec les mobilités du quotidien.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Tout ce qui permet de réduire les mobilités non indispensables mériterait d'être encouragé, mais je ne suis pas sûre qu'il soit pertinent de le faire à cet article qui traite de la programmation des infrastructures. On pourrait aussi évoquer la nécessité d'éviter l'étalement urbain mais vous nous reprocheriez ensuite d'interférer avec les plans locaux d'urbanisme.

Je propose donc le retrait de cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, il y a une différence entre la stratégie un peu négative au cœur des plans d'urbanisme et des normes et la stratégie positive de développement des télécommunications.

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

La commission examine l'amendement CD3129 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement vise à préserver le message essentiel de cet alinéa, en supprimant l'ajout : « en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier ». Nous nous situons dans le cadre de l'objectif numéro 4, qui a trait à l'efficacité des transports de marchandises, mais sans développer tout ce que ces derniers recouvrent.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD3130 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. À nouveau, que l'on ne se méprenne pas ! Nous avons déjà supprimé quelques exemples de ce qui pouvait être associé au report modal, en termes de réduction de l'impact environnemental. Nous n'oublions évidemment pas ce paramètre, mais ne voulons pas ouvrir une énumération des différents modes permettant de le prendre en compte.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense que se référer seulement au mode fluvial comme alternative à la route occulte effectivement l'importance du fret ferroviaire. Je pense qu'il vaut mieux rétablir l'équilibre entre les différents modes, comme le propose madame la rapporteure. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, les amendements CD643 de M. Gérard Menuel, CD63 de M. Michel Vialay, CD129 de M. Martial Saddier, CD483 de M. Vincent Descoeur, CD883 de M. Bertrand Pancher, CD1590 de Mme Émilie Bonnivard, CD1601 de M. Xavier Roseren, CD2320 de M. Jean-Marie Sermier, CD2575 de M. Bruno Duvergé, CD2730 de Mme Monica Michel, CD3215 de M. Jean-Baptiste Djebbari, CD1072 de la commission des affaires économiques et CD1452 de M. Julien Dive **tombent**.*

La commission examine l'amendement CD70 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Il s'agit d'inscrire, après l'alinéa 6, la référence à la garantie de la maîtrise publique des infrastructures de transport. Nous souhaitons en effet affirmer comme objectif prioritaire de la stratégie du Gouvernement, en matière d'investissement, celui d'assurer la maîtrise publique des infrastructures existantes ou à venir.

Je fais référence non seulement aux 2 000 kilomètres d'autoroute à caractère national et aux 10 000 kilomètres de routes nationales, mais aussi, bien sûr, aux infrastructures portuaires et aéroportuaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends qu'il s'agit de remettre en cause les concessions autoroutières et de demander, par exemple, leur renationalisation. Pour ma part, je considère que lorsque des concessions sont accordées, il y a bien, de fait, une forme de maîtrise publique de ces infrastructures ; je pense que vous ne partagez pas ce point de vue, mais je tenais à éviter tout malentendu. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Effectivement, monsieur Hubert Wulfranc, nous considérons, croyez-le ou non, que ces relations contractuelles conservent à la puissance publique une certaine maîtrise des projets.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD2078 de M. François Pupponi.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement tend à préciser que les investissements prioritaires doivent être opérés à destination des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement vise à introduire une priorité générale de mise en œuvre des cinq programmes d'investissement en faveur des quartiers de la politique de la ville. La desserte et l'accessibilité des QPV sont déjà citées explicitement dans l'objectif numéro 1, à savoir la réduction des inégalités territoriales. Ces sujets seront également repris dans le rapport annexé.

L'ajout proposé affirme une priorité systématique qui peut paraître déséquilibrer les choix : ne pourrait-on, en effet, évoquer tout aussi bien les zones de revitalisation rurale ? Ces quartiers seront, bien sûr, au cœur de notre politique, sans qu'il soit utile d'affirmer cette priorité plus que d'autres.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2096 de Mme la présidente Barbara Pompili et CD1145 de M. Matthieu Orphelin.

Mme la présidente Barbara Pompili. Cet amendement vise à supprimer le mot « routier » de l'évocation des objectifs du désenclavement. Certes, j'ai bien compris qu'une grande partie des problèmes d'enclavement des villes moyennes vient de leur enclavement routier, mais il y a d'autres types d'enclavement et je trouverais dommage de nous restreindre à celui des villes moyennes et des régions rurales.

Je pense que le désenclavement doit plutôt être appréhendé de façon durable et que nous devons nous intéresser à la fois à la desserte routière, à la desserte ferroviaire et aux nouvelles offres de mobilité. Cet amendement m'a été suggéré par les associations impliquées dans la lutte contre les changements climatiques, fédérées au sein du Réseau Action Climat (RAC). Je le précise par souci de transparence.

M. Vincent Thiébaut. L'amendement de M. Matthieu Orphelin vise à prévoir dans la stratégie des investissements le désenclavement des territoires par la voie ferroviaire, pour ne pas se limiter au désenclavement routier.

Le ferroviaire peut avantageusement contribuer au désenclavement des villes moyennes. Il s'agit d'une mobilité accessible à tous, quel que soit l'âge, qui permet notamment d'inclure les personnes qui ne possèdent pas de voiture.

Il s'agit aussi d'une mobilité peu énergivore et plus facile à décarboner, à favoriser d'urgence pour lutter contre le changement climatique. Régénérer les « petites lignes » permet de maximiser l'usage du réseau existant et d'améliorer la mobilité sans artificialiser de nouvelles surfaces par la construction d'infrastructures.

Cet amendement a été proposé par le collectif « Oui au train de nuit ». Je le précise pour être tout à fait transparent moi aussi…

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien les préoccupations qui s'expriment, mais je rappelle que les trois quarts des investissements prévus dans la programmation des infrastructures concernent le mode ferroviaire. Au titre du programme d'entretien et de modernisation des réseaux nationaux routiers, nous dépensons 800 millions d'euros par an pour les routes nationales, tandis que nous dépensons 3,6 milliards d'euros pour le réseau ferré national.

Certes, le plan de désenclavement englobe vingt itinéraires routiers, notamment la RN 164, qui n'est pas très loin de chez vous, monsieur le député, et je puis comprendre que l'on donne l'impression de ne s'intéresser qu'à la route, mais je peux vous assurer qu'il n'en est rien. Je le redis : les trois quarts des investissements concernent le ferroviaire. Je suggère donc le retrait de l'amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable. Il s'agit aussi d'une question de lisibilité. Le fait est que le développement des transports ferroviaires est prévu aux programmes a) et b), alors que les nouvelles offres de mobilité sont incluses dans le programme d). Le programme c) ici concerné est spécifiquement consacré au désenclavement routier. Son contenu sera d'ailleurs développé dans le rapport annexé ; il fait l'objet d'une enveloppe spécifique.

Comme vous l'avez dit et redit, madame la ministre, la rédaction actuelle n'exclut évidemment pas les programmes ferroviaires ni les autres offres de mobilité participant du désenclavement du territoire. Quant à l'amendement CD1145 : de nouveau, évitons d'ouvrir des énumérations.

M. Hubert Wulfranc. Dans cette programmation des investissements, vous nous avez indiqué, madame la ministre, que les trois quarts des investissements portent sur les modes propres. Mais qu'en est-il du quart restant ?

Il y va des infrastructures neuves propres au désenclavement. Vous n'êtes pas sans savoir que, dès lors qu'il est question de désenclaver les villes moyennes ou même les villes centres, la recherche d'alternatives à un désenclavement purement routier n'est pas poussée très loin : nous en avons, ici et là, l'exemple. Le mode routier est trop souvent privilégié par les maîtres d'ouvrage comme solution définitive, et l'État est d'ailleurs au premier rang de ces maîtres d'ouvrage.

Il me semble donc que cet amendement est, somme toute, fort modéré, puisqu'il s'agit seulement d'élargir l'analyse et l'étude des capacités de désenclavement à l'ensemble des modes en question. Cela pourrait même encourager les différentes parties prenantes de l'élaboration de cette politique de désenclavement à une ouverture un peu plus forte aux alternatives modales, ferroviaire notamment.

M. Bertrand Pancher. Opposer, ou sembler opposer, le ferroviaire et le routier peut paraître un peu dépassé. Pour ma part, je n'avais pas pris conscience, avant les Assises de la mobilité, des conséquences favorables, en termes environnementaux, des nouvelles mobilités, telles que le véhicule autonome et le transport propre.

Je ne dirai cependant pas qu'ils constituent une alternative, car je pense que les deux modes se compléteront. Autant, lors des débats du Grenelle de l'environnement, il y a une dizaine d'années, j'étais vraiment convaincu de la nécessité de mettre tous les moyens dans le transport collectif, notamment ferroviaire, autant je pense aujourd'hui que tout cela est un peu illusoire et qu'il faut aussi parier sur l'entretien du réseau routier, qui est à certains endroits – en zone rurale, mais aussi pour désenclaver les villes – d'une importance stratégique.

C'est pourquoi je suis assez défavorable à cet amendement. Nous avons cessé d'entretenir nos infrastructures routières, qui sont dans un état déplorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La réflexion que vous appelez de vos vœux, monsieur Hubert Wulfranc, a été menée de façon approfondie par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), auquel participe Mme la présidente.

Tout en soulignant la nécessité de remettre en état les réseaux ferrés, le COI a fait le constat suivant : cela fait des années qu'on néglige des aménagements qui ne sont pas des aménagements pharaoniques, mais de simples aménagements de base, afin de permettre à Castres, à Aurillac et à Mende, par exemple, d'être reliées par des routes nationales sur lesquelles nos concitoyens peuvent rouler en toute sécurité et rejoindre, par les grands axes, les métropoles – ce qui leur est interdit depuis des décennies.

Voilà ce que nous visons dans le c). Nous voulons, par des aménagements, par des contournements comme celui de Bourg-en-Bresse, traiter des points noirs en termes de sécurité routière, par exemple des créneaux de dépassement. Nous voulons ainsi répondre aux difficultés que rencontrent nos concitoyens, dans de trop nombreux territoires. Cela n'empêche pas et, au contraire, cela va même de pair avec la nécessité de remettre en état un réseau ferré qu'on a laissé se dégrader pendant de trop nombreuses décennies.

Mme la présidente Barbara Pompili. Convaincue par votre argumentation, je vais retirer mon amendement, madame la ministre. Je reste

néanmoins persuadée que nous pourrons échanger de nouveau sur ce sujet d'ici la séance publique, de façon à faire évoluer nos positions.

M. Vincent Thiébaut. Au vu des explications données, notamment sur la partie ferroviaire, effectivement bien présente dans le reste du projet de loi, je retire également l'amendement CD1145.

*Les amendements sont **retirés**.*

9. Réunion du lundi 20 mai à 21 heures 30

Article 1er A (*suite*) : *Programmation financière et rapport annexé prévoyant les investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037*

La commission est saisie de l'amendement CD114 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Chers collègues, je vais vous parler de la montagne… *(Rires.)* Merci de votre accueil !

Cet amendement vise à inscrire dans la loi la spécificité des territoires de montagne au regard des transports. Les territoires de montagne connaissent des variations de population extrêmement importantes, été comme hiver. Bon nombre de communes affichent une population « DGF » de 2 000 ou 3 000 habitants, mais comptent 40 000 à 50 000 lits touristiques. Et le dernier kilomètre en zone de montagne est très spécifique, notamment pour les stations de ski.

Si certains de mes collègues n'étaient pas totalement convaincus, ce dont je doute, je rappelle qu'il y a une quinzaine d'années, avec un certain M. François Brottes, nous avons fait inscrire dans la loi le transport par câbles.

M. Joël Giraud. C'était moi !

M. Martial Saddier. Pas du tout : cela remonte à 2004… C'était un amendement de M. Saddier, soutenu par M. François Brottes. Peu de gens y croyaient à l'époque. Quinze ans plus tard, les ascenseurs valléens se développent un peu partout.

Ne ratons pas cette opportunité législative et inscrivons dans cette loi le caractère spécifique des territoires de montagne, afin d'y développer des techniques particulières dans les années à venir.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Bien sûr, il faut prendre en compte les spécificités des territoires de montagne. Nous avons eu l'occasion de le faire dans d'autres dispositions de la loi ; je ne pense pas qu'ajouter ici une mention supplémentaire relative à la montagne changerait

grand-chose à la vision de la programmation. Je vous propose le retrait ; à défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

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

La commission est saisie de l'amendement CD644 de M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Parmi les cinq programmes d'investissement prioritaires identifiés dans ce texte, on trouve le désenclavement routier des villes rurales, qui devrait être prioritaire. Mais faut-il nécessairement faire passer en priorité l'aménagement des itinéraires existants ? Il peut arriver que certaines nouvelles propositions doivent passer en premier par rapport aux itinéraires existants.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense au contraire qu'il est important de préciser que ces aménagements doivent se faire prioritairement en améliorant les itinéraires existants. Trop longtemps, nous avons promis dans des territoires enclavés des routes à caractéristiques autoroutières très compliquées à insérer sur le plan environnemental et terriblement coûteuses. Tant et si bien qu'après avoir promis ces routes à caractéristiques autoroutières, nous n'avons finalement rien fait…

Nous devons faire preuve de pragmatisme. À Aurillac, les citoyens et les élus m'ont bien dit qu'ils ne souhaitaient pas une autoroute, mais une route aménagée, en faisant sauter les points noirs en matière de sécurité routière, en prévoyant des créneaux de dépassement, en réalisant des déviations de bourgs, très importantes pour la qualité de vie des habitants.

Oui, à côté de tout l'investissement que nous allons réaliser dans le ferroviaire, il ne faut pas négliger les besoins d'itinéraires routiers de qualité. Mais il ne s'agit pas de faire des autoroutes, simplement d'aménager raisonnablement ces itinéraires. Je pense que c'est ce que les élus et les citoyens souhaitent que nous fassions rapidement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement me semble satisfait par la rédaction actuelle et par les développements consacrés à ce programme dans le rapport annexé. Avis défavorable.

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

La commission est saisie de l'amendement CD1717 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. L'objectif de cet amendement est de donner plus de facilités aux partenariats public-privé pour l'aménagement des axes routiers existants.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Rien n'interdit le recours aux marchés de partenariat, en alternative à la concession, pour l'aménagement d'un itinéraire existant ou la réalisation d'un itinéraire en tracé neuf. Votre amendement est satisfait ; je propose son retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de faire figurer les partenariats public-privé dans l'énoncé des programmes d'investissement. De surcroît, cet amendement serait sans incidence sur d'éventuels freins à la conclusion de tels partenariats.

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

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD3131 de la rapporteure.*

La commission est saisie de l'amendement CD1073 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Cet amendement vise à préciser que le développement des mobilités propres, partagées et actives se fait non seulement au bénéfice de l'environnement, de la santé et de la compétitivité, mais également au bénéfice de la sécurité de tous.

On constate une augmentation très forte du nombre d'accidents mortels dont sont victimes les cyclistes : depuis 2010, le nombre de cyclistes tués sur la route augmente en moyenne de 1,6 % chaque année. Considérés comme usagers vulnérables, les cyclistes sont exposés, selon l'étude « Accidentalité à vélo et exposition au risque » (AVER), à un risque trois fois plus élevé d'être tués par heure passée dans la circulation que les automobilistes.

Cet amendement permet de s'assurer que ce sujet sera pris à bras-le-corps.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet enjeu de sécurité est présent dans l'ensemble des objectifs. Il est vrai qu'il est évoqué dans les programmes consacrés à la route dans le rapport annexé et dans le volet sur l'entretien des réseaux, y compris le volet « désenclavement » ; je ne suis pas persuadée que cet ajout soit indispensable, mais je m'en remets à la sagesse de votre commission.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Nous avons déjà abordé la question de la sécurité des cyclistes lorsque nous avons discuté du marquage des angles morts des poids lourds. J'émets un avis favorable à cet amendement, car c'est un sujet qu'il est toujours bon de signaler et de rappeler.

*La commission **adopte** l'amendement.*

La commission est saisie de l'amendement CD3132 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement a pour objet de supprimer la mention faite aux véhicules à faibles émissions. Bien sûr, il n'est pas question de s'opposer au verdissement des flottes, mais nous estimons que ces questions relèvent plus de la sphère privée et n'ont pas à figurer dans la programmation des infrastructures de l'État.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Évidemment, le Gouvernement soutient le développement de véhicules à faibles et très faibles émissions, et nous l'avons largement abordé dans le titre III. Mais cette référence, à cet endroit, n'est pas en lien avec la programmation des investissements de l'État. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, les amendements identiques CD2224 de Mme Marie-Noëlle Battistel et CD2576 M. Bruno Duvergé **tombent**.*

La commission est saisie de l'amendement CD69 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Il est proposé de compléter l'alinéa 12 afin de mettre l'accent sur la nécessité de renforcer l'efficacité des transports de fret ferroviaire et fluvial, en ajoutant que cette priorité passe notamment par la remise à niveau des réseaux capillaires fret ainsi que des voies navigables.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'entretien et la modernisation des réseaux sont évoqués dans le programme prévu au a) de l'article A. Par ailleurs, la stratégie de développement du transport de marchandises passe par une meilleure accessibilité ferroviaire et fluviale des zones où se développe du trafic. Il va de soi qu'une part importante du transport de fret ferroviaire passe par des capillaires, pour lesquels l'État est engagé à hauteur de 10 millions d'euros dans le cadre de partenariats avec des acteurs locaux. Cet amendement est satisfait ; je propose son retrait, à défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

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

Elle en vient à l'amendement CD642 de M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Il s'agit plus d'une interrogation que d'un amendement : le soutien public à une politique des transports intègre-t-il les objectifs qui figurent dans ce projet de loi ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne comprends pas très bien la portée de cette disposition, qui pourrait être source de malentendus. Il est clair que les objectifs présentés sont ceux de la politique nationale des transports ; ils ont donc vocation à être pris en compte dans l'action de l'État et dans l'accompagnement qu'il proposera aux différents acteurs.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable également. Cet amendement est satisfait par les principes généraux énoncés dans le code des transports.

L'amendement est ***retiré.***

La commission est saisie de l'amendement CD1311 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement programme le maillage du territoire par des plateformes de mobilité qui permettront l'accompagnement des usagers. Ces plateformes donnent des résultats très encourageants là où elles existent ; il faut se donner l'objectif de les généraliser sur tout le territoire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je soutiens totalement ces plateformes : nous avons justement modifié les compétences des autorités organisatrices pour leur permettre de les soutenir. Elles sont au cœur des dispositions de l'article 6 sur la politique inclusive. Mais je vois mal en quoi cela concernerait la politique d'investissement dans les infrastructures. Cet amendement est satisfait par les dispositions prévues dans le titre Ier ; je vous invite donc à le retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Nous discutons dans cet article de la programmation des investissements dans les infrastructures. L'article 6 du présent projet de loi prévoit que les régions et départements élaborent et mettent en œuvre un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire ; nous portons évidemment un grand intérêt à ce type de démarche.

On voit se développer de grands opérateurs, dont l'un a pu inspirer cet amendement. Je voudrais aussi saluer les initiatives plus locales, qui associent des acteurs de la mobilité et du social autour de projets de mobilité solidaire. En attendant, je propose le retrait de cet amendement ; à défaut, avis défavorable.

M. Matthieu Orphelin. Je reconnais que cet amendement est mal placé au sein de la programmation des investissements, mais je ne voudrais pas que dans un an ou dix-huit mois, nous nous apercevions que nous avons inscrit cette belle idée et ces outils dans la loi, mais que les territoires n'ont pas les moyens de les financer. C'est l'objet de cet amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons réuni toutes les conditions pour ne pas nous retrouver dans cette situation. Quand on inscrit dans les compétences des autorités organisatrices la possibilité d'offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale, comme nous l'avons fait à l'article 1er, quand on souligne l'importance de plans d'action coordonnés en faveur de personnes fragiles, on prévoit la gouvernance pour prendre en compte ces problématiques et l'on permet aux autorités organisatrices

de consacrer des ressources afin de donner de la visibilité à ces plateformes. C'est ce qu'elles attendent, et c'est bien ce que nous offrons à travers ce projet de loi.

M. Matthieu Orphelin. J'espère que tout va bien se passer. Mais je me souviens de cette superbe idée du service de performance énergétique que nous avons eue avec la loi dite « Cochet », qui avait mis en place des espaces info-énergie. Il y a eu des financements initiaux de l'ADEME, les régions devaient prendre la main, mais elles n'en ont repris que la moitié… Du coup, cette belle idée dont tout le monde soutient la généralisation et la pérennisation se heurte toujours à des difficultés de financement.

Je ne veux surtout pas que les choses se passent mal. Je souhaite que le financement de ces plateformes, qui fonctionnent très bien, qu'il s'agisse de l'opérateur auquel Mme la rapporteure vient de faire allusion ou de ceux que je connais dans mon département, bénéficie d'une attention particulière pour ne pas rencontrer de difficultés dans un an ou dix-huit mois.

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

La commission est saisie de l'amendement CD2223 de Mme Hélène Vainqueur-Christophe.

M. Christophe Bouillon. Nous proposons d'ajouter un sixième programme prioritaire d'investissement afin de renforcer les moyens consacrés à la politique nationale de continuité territoriale outre-mer.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les enjeux afférents à l'outre-mer sont explicitement cités en chapeau de notre programmation des investissements dans les transports. Ils sont également repris dans des contrats de plan État-région et dans les nouveaux contrats de convergence. Les sujets ont été débattus dans le cadre des Assises de l'outre-mer, et la priorité a été donnée à l'aménagement des réseaux routiers structurants et des ports.

Par ailleurs, les aspects liés à la continuité territoriale ont été au cœur des Assises du transport aérien, d'où a émergé une nouvelle vision des transports aériens des outre-mer afin de bien mieux les connecter aux bassins régionaux. Beaucoup de facilités seront données à la négociation d'arrangements administratifs locaux. Votre amendement est satisfait, je vous propose de le retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Les outre-mer sont bien entendu inclus dans les dispositions du projet de loi ; les traiter séparément reviendrait à aggraver cette discontinuité territoriale.

M. Christophe Bouillon. Je vous ai écoutées avec la plus grande attention et je me ferai le porte-parole de vos arguments ; mais n'étant pas le premier signataire de cet amendement, je ne prendrai pas la responsabilité de le retirer.

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

La commission est saisie de l'amendement CD1146 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement propose de développer l'offre de trains de nuit, comme le suggère le collectif « Oui au train de nuit ! ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous savez que je soutiens le maintien des trains de nuit, et j'espère leur redéveloppement.

M. Joël Giraud. Très bien !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vois M. le rapporteur général opiner ! Il s'agit moins d'un problème de politique d'investissement que de bonnes connaissances des possibilités offertes par le réseau ferré national dans cette période caractérisée par de nombreux travaux, notamment de nuit. L'État pourra aussi donner une impulsion en profitant de l'arrivée de nouveaux opérateurs pour relancer les trains de nuit, auxquels je crois beaucoup. Je propose le retrait de cet amendement, mais nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet important à l'occasion de l'examen du rapport annexé.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Effectivement, nous aurons le plaisir d'évoquer ensemble la stratégie que pourrait proposer l'État pour le redéploiement des trains de nuit, lors de la discussion de mon amendement CD3175 au rapport annexé.

Je signale au passage que le terme « Intercités » est une marque commerciale… Nous n'avons pas à statuer sur cette dénomination. Avis défavorable.

M. Matthieu Orphelin. Je remercie Mme la ministre pour sa réponse. Comptant sur l'État pour apporter cette impulsion si nécessaire, je retire mon amendement.

*L'amendement est **retiré.***

La commission est saisie de l'amendement CD659 de M. Éric Alauzet.

M. Vincent Thiébaut. Ce projet de loi prend bien en compte les enjeux écologiques, notamment les émissions de gaz à effet de serre (GES). Mais il nous semble important de rappeler que la réalisation de nombre de projets nécessite d'importer des matériaux et composants dont la production peut être source d'émission de quantités importantes de gaz à effet de serre hors du territoire français ; les gaz à effet de serre ne s'arrêtent pas aux frontières… Cet amendement vise à prendre en compte l'ensemble des émissions de GES dans la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette stratégie, qui s'appuie largement sur les recommandations du Conseil d'orientation des infrastructures (CDI), prend d'ores et déjà en compte ces enjeux. Par ailleurs, chaque projet devra faire l'objet d'une étude d'impact et d'une évaluation au titre de la directive « Plans et programmes », ce qui permettra de dresser le bilan d'émissions de gaz à effet de serre des projets, tant lors de la construction que lors de l'exploitation. Je pense donc que cet amendement est satisfait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement est en effet satisfait par les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures, qui prennent en compte l'impact des projets en termes d'émissions de gaz à effet de serre, ainsi que l'énergie et les solutions dites « grises », comme l'indique l'annexe socio-économique du rapport. Sans oublier le projet stratégie nationale bas-carbone, dont l'un des objectifs est de réduire les émissions importées, qui viendra en appui.

M. Vincent Thiébaut. Si mon amendement est satisfait, je le suis également, et je le retire.

L'amendement est ***retiré.***

La commission est saisie de deux amendements identiques CD1295 de Mme Sylvia Pinel et CD2225 de Mme Valérie Rabault.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1295 est défendu.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD2225 est un hommage au Sénat, qui les a introduites dans le rapport annexé, mais également au choix que vous avez fait de recourir aux sociétés de financement, qui sont la bonne formule. Le retour d'expérience sur la ligne Tours-Bordeaux montre que la multiplication des interlocuteurs ne sert ni l'efficacité, ni l'intérêt général, dans le cas de projets d'infrastructures dont chacun reconnaît l'importance. Nous proposons donc de replacer cet amendement, introduit par le Sénat, à sa bonne place, donc dans cet article.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En effet, la mise en place de sociétés de projet dédiées permet de trouver un modèle de financement pertinent pour certains projets, mais cela suppose d'identifier des ressources au préalable : la seule mise en place d'une société de projet ne suffit pas. Le Gouvernement est favorable à de tels montages lorsque les conditions sont réunies : c'est ce qui figure dans le rapport annexé.

Votre proposition se borne à afficher un principe qui ne permettrait pas d'avancer concrètement. Je vous propose de retirer cet amendement dans l'attente des résultats de travaux en cours, afin de proposer un dispositif plus opératoire en séance publique.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Au-delà du fait que cet amendement ne s'intègre pas dans le cadre de cet article, qui définit les objectifs et les programmes d'investissement, nous reverrons lors de l'examen du rapport annexé les possibilités de constituer des sociétés de financement. Ce travail est en cours.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1295 est retiré, compte tenu des explications de la rapporteure et de la ministre.

L'amendement CD1295 est ***retiré.***

M. Christophe Bouillon. N'étant pas le premier signataire, je ne peux décider de retirer cet amendement. Mais je ferai état de vos réflexions à mes trois collègues, et surtout de l'intérêt de travailler cet amendement en vue de la séance, car nous convergeons sur l'idée que la société de financement dédiée est une bonne solution, à condition d'identifier les acteurs qui pourront y contribuer financièrement.

La commission ***rejette*** *l'amendement CD2225.*

Puis elle est saisie de l'amendement CD1824 de la commission des finances.

M. Joël Giraud. Cet amendement technique a pour but d'encadrer l'acceptation de la cession de créances en cas de recours à un contrat de partenariat en matière de mobilités. Il est proposé de restreindre la faculté de recourir à des cessions Dailly notifiées-acceptées pour éviter que certains projets de financement innovants des infrastructures se retrouvent automatiquement requalifiés, à tort, en dépenses d'administration publique.

Cet amendement vise donc à ce que le recours à des cessions Dailly ne soit possible que sur décision motivée de la personne publique concernée.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, monsieur le rapporteur général : contrairement à nos voisins européens, les montages que nous faisons en contrats de partenariat sont souvent, voire systématiquement, requalifiés en dette publique. Cela peut résulter du recours à des cessions Dailly, mais pas uniquement : c'est aussi lié à la façon dont nous envisageons le partage des risques dans ce type de montage.

Autant je pense que chaque maître d'ouvrage doit réfléchir et ne pas systématiquement choisir le recours à la cession Dailly, autant il ne me semble pas pertinent d'alourdir la procédure, déjà suffisamment consistante pour ce genre de projets. Il convient plutôt de revoir la stratégie des acteurs qui veulent recourir à des montages en partenariat public-privé que d'alourdir les procédures. Je propose donc le retrait de cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je considère également qu'il s'agit d'un amendement d'appel dans la mesure où il ne saurait s'insérer dans ce titre du projet de loi, d'autant que sa portée pourrait excéder les seuls contrats relatifs aux infrastructures de transport.

L'amendement prévoit par ailleurs que l'État ou l'un de ses établissements publics ne peut effectuer d'acceptation de cession de créance que sur décision motivée de l'État ou de l'établissement public concerné. Je trouve cette formulation quelque peu tautologique…

M. Joël Giraud. Ce n'est pas complètement tautologique : un avis motivé émane en général de la personne qui a recours au contrat de partenariat… Je maintiens cet amendement, car si nous ne posons pas ces questions, nous ne sommes pas près de résoudre les problèmes de déconsolidation budgétaire dans ce pays.

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

La commission est saisie de l'amendement CD3133 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement de conséquence introduit un II qui prévoit l'approbation du rapport annexé. Dans le texte transmis par le Sénat, cette approbation figurait au début de l'article ; puisque nous en venons à l'examen du rapport annexé, je vous propose que l'article 1er A prévoie son approbation.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

La commission est saisie de l'amendement CD1625 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Beaucoup de territoires sont enclavés. Cet amendement demande au Gouvernement un rapport classant les territoires suivant leur niveau d'enclavement. Ce classement des niveaux d'enclavement permettrait d'effectuer une programmation pluriannuelle des investissements à effectuer.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous n'en sommes plus à faire des rapports : nous disposons de nombreuses cartes, très instructives, notamment celles du Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) qui montrent les temps de parcours pour relier de grands équipements ou de grandes infrastructures. Ce sont ces éléments qui ont sous-tendu le travail du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) et la proposition d'un plan de désenclavement, mais aussi tout le travail de priorisation sur la mise en état des investissements. Nous n'en sommes donc plus au stade de la remise de rapports, mais à celui des actes. Je propose donc le retrait de cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il est difficile de hiérarchiser des territoires aux physionomies aussi différentes, même si le Conseil d'orientation des infrastructures s'applique à dégager des priorités. Les travaux du COI, du CGET et de l'Observatoire des territoires offrent une large gamme d'outils d'aide à la décision.

Mme Pascale Boyer. Les prochains contrats de plan État-région seront négociés à partir de 2020 et 2021. Toutes ces données seront-elles réellement prises en considération pour hiérarchiser les priorités lors des négociations ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il n'y a aucun doute que les préfets de région qui discutent des priorités auront ces éléments à leur disposition, et qu'instruction leur sera donnée d'aller dans le sens des priorités d'investissement retenues. Les conseils régionaux partagent aussi ces préoccupations, nous pouvons avoir confiance dans leur volonté d'avancer.

M. Martial Saddier. Je le confirme !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. De surcroît, les SRADDET sont en cours de finalisation, et ils permettent aussi d'éclairer les priorités dans ce domaine. Je suis donc confiante quant au fait que les prochains contrats de plan iront dans ce sens.

L'amendement est ***retiré.***

La commission est saisie de l'amendement CD539 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à appeler votre attention sur les inégalités territoriales en matière de prix des carburants. Lorsque l'on évoque le prix des carburants, on fait souvent référence à un prix moyen alors qu'une vingtaine de départements connaissent des prix nettement plus élevés.

À titre d'exemple, lorsque le prix moyen du litre de diesel est estimé à 1,48 euro, il faut avoir à l'esprit que dans de nombreuses stations-service de communes rurales du Massif Central, il est durablement au-delà de 1,60 euro, et il a même dépassé 1,70 euro en octobre 2018. Il faut nous pencher sur cette question, réfléchir à l'origine et aux incidences de ces inégalités tarifaires, et y remédier, à moins de tolérer que ceux qui ont le plus besoin de ce carburant soient confrontés aux tarifs les plus élevés, ce qui est un comble.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ainsi que vous-mêmes le soulignez, ces relevés sont disponibles et les informations existent. Les prix des carburants sont librement fixés par les opérateurs économiques. C'est en Île-de-France que la fiscalité sur les carburants est la plus élevée, chaque région ayant désormais la possibilité de lever une part supplémentaire de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) depuis le Grenelle de l'environnement.

L'enjeu est surtout d'aider nos concitoyens à sortir de la dépendance aux énergies fossiles : c'est le sens du titre du projet de loi en cours d'examen, mais aussi des autres que nous avons examinés précédemment. Je propose le retrait de cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement est pour le moins hors sujet dans ce titre du projet de loi. En tout cas, il repose les enjeux géostratégiques de dépendance aux énergies fossiles et de transition énergétique dans le secteur des transports.

M. Vincent Descoeur. Je suis au regret de dire à la rapporteure que s'intéresser au tarif des carburants dans des territoires où il n'existe pas d'alternative est tout sauf hors sujet !

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je disais qu'il n'était pas à sa place à cet article.

M. Vincent Descoeur. Ce n'est pas moi qui l'ai placé à cet endroit.

Si la question des inégalités de tarifs de carburants vous semble sans rapport avec la LOM, les bras m'en tombent ! C'est ce qui contribue à alimenter ce fameux sentiment d'abandon, et en l'occurrence, cela ne relève pas du sentiment, mais bien du vécu !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je le répète : certes, il faut mesurer le prix des carburants selon les différents territoires, mais l'objectif de cette loi, c'est d'aider les Français à sortir de la dépendance aux énergies fossiles ; et je pense que c'est le bon cap.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Afin de clarifier mon propos, je précise que je parlais de la position de cet amendement dans ce titre qui traite de la programmation des infrastructures. À la limite, on peut considérer qu'il est satisfait en ce qui concerne la question de la volonté d'accélérer la transition énergétique dans le secteur des transports.

M. Vincent Descoeur. Si cet amendement est satisfait, je préfère ne rien dire. Par ailleurs, je n'accable pas ceux qui ont classé les amendements ; si un autre titre convient mieux, je le déposerai à nouveau, au bon endroit cette fois, et avec grand plaisir.

Mme la présidente Barbara Pompili. La vérification vient d'être faite, et c'est bien dans ce titre que l'amendement a été déposé, Monsieur Vincent Descoeur.

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

Rapport annexé

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD3139 de la rapporteure.*

Elle examine ensuite l'amendement CD672 de M. Éric Alauzet.

M. Vincent Thiébaut. La stratégie française de mobilité se doit d'être cohérente : tel est l'objet du rapport annexé à la loi d'organisation des mobilités.

L'amendement CD672 s'attache à répondre à ce besoin de cohérence en hiérarchisant les différents modes de transport selon leurs effets dans les quatre grands domaines : la sécurité, la transition écologique, la santé et l'activité économique.

En conformité avec la logique de la loi d'orientation des mobilités et afin de prendre en compte la diversité des impacts sur les territoires, cette hiérarchisation prend en compte l'aspect territorial.

Notons que cette hiérarchisation est opérée de manière implicite par la stratégie et la programmation des investissements, qui met notamment en avant la remise en état d'axes routiers majeurs, le ferroviaire, le transport fluvial et les mobilités actives selon les différents besoins des territoires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous retrouvons ici les objectifs mentionnés à l'article 1er A ; les réintroduire ici n'apporte pas de grandes avancées.

Je propose donc le retrait de cet amendement, étant entendu, et cela est vrai pour toute programmation en général, qu'une évaluation sera réalisée à l'échelle de chaque projet afin de retenir la solution la plus pertinente en termes de bilan socio-économique, lequel prend en compte ces différents facteurs. Je considère donc que cet amendement est satisfait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement peut être considéré comme satisfait dans la mesure où la prise en compte des impacts économiques, environnementaux, de santé publique ou portant sur la sécurité se retrouve tout au long du texte ; les hiérarchiser me paraît compliqué au regard de la physionomie des divers projets et territoires.

M. Vincent Thiébaut. Au vu de ces éléments, cet amendement est satisfait et donc moi aussi…

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD3140 de la rapporteure.*

Puis elle étudie l'amendement CD1825 rectifié de la commission des finances.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. La chronique annuelle des dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) mentionnée dans le projet de loi doit être appréciée de façon globale et il convient d'indiquer précisément que le total des financements sur la période 2019-2023 atteindra 13,7 milliards d'euros. Il répond à un souci de sincérité en proposant de lisser sur la durée de la programmation le rattrapage de l'écart d'environ 200 millions d'euros constaté, pour 2019, entre le budget initial de l'AFITF et la chronique de programmation financière du projet de loi d'orientation des mobilités. Le fait de mentionner une enveloppe globale apportera de la souplesse dans la gestion de l'agence. Il faut par ailleurs espérer que le Gouvernement trouvera à l'avenir des recettes complémentaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Un chiffre a effectivement été rectifié ; cet amendement précise à nouveau le montant global devant être atteint. Je m'en remets donc à la sagesse de la commission.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis favorable pour ce que je considère comme un amendement de clarification puisqu'il reprend les chiffres indiqués par ailleurs dans un tableau.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD3141, CD3142 et CD3143 de la rapporteure.*

Elle en vient à l'amendement CD3144 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement propose de supprimer la référence aux amendes radar.

La difficulté à laquelle l'AFITF est actuellement confrontée ne tient pas tant au principe de l'affectation d'une partie du produit des amendes radar qu'au fait que ce produit est affecté dans la limite d'un certain plafond au compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » ; seul le reliquat est versé à l'opérateur.

Si la recommandation du Sénat d'exclure des ressources affectées à l'AFITF celles qui peuvent être sujettes à de forts aléas est entièrement fondée, la mention « comme les amendes radar » paraît en revanche quelque peu imprécise.

Il est donc proposé de la supprimer.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est effectivement important de s'assurer de la disposition de ressources prévisibles et stables ; cette précision n'apporte rien. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle étudie l'amendement CD1826 de la commission des finances.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Cet amendement vient en réaction à une recommandation du Sénat consistant à faire figurer dans le rapport annexé, parmi les ressources de l'AFITF, une référence à deux mesures concernant l'assiette de la TICPE, datant de 2015, qui avaient effectivement contribué à financer l'affectation d'environ 100 millions d'euros en compensation des pertes de recettes consécutives à l'abandon de l'écotaxe.

Or la commission des finances a considéré qu'il ne convenait pas de mentionner une telle modification opérée fin 2014 : l'enjeu n'est pas tant celui du « fléchage » de tel ou tel quantum de TICPE que celui du total des recettes attribuées à l'agence.

C'est pourquoi cet amendement prévoit le maintien de l'affectation d'une part du produit de la TICPE en précisant qu'elle sera fixée un niveau adapté aux objectifs de la programmation du projet de loi d'orientation des mobilités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement n'avait pas prévu cette disposition dans le texte initial, mais dès lors que le Sénat l'a introduite, si nous voulons conserver son sens et notamment la référence au fait qu'à la suite de l'abandon de l'écotaxe il a été demandé aux transporteurs routiers et aux particuliers d'accepter une augmentation de la TICPE dans les proportions qui sont rappelées, je préfère ne pas créer le trouble en laissant accréditer l'idée qu'on pourrait désaffecter les centimes prévus à l'époque. Je vous propose donc le retrait de cet amendement ; sinon l'avis sera défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je suis pour le maintien de la mesure adoptée par le Sénat, sachant que cela n'exclut évidemment pas l'affectation d'une part du produit global de la TICPE pour atteindre le niveau de financement adapté. Avis défavorable.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Il m'est difficile de retirer cet amendement au nom de mes collègues de la commission des finances ; je le maintiens donc pour le soumettre au vote des commissaires saisis au fond.

*La commission **rejette** cet amendement.*

Puis elle examine l'amendement CD3269 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Nous sortons d'une période d'échanges intenses avec nos concitoyens. Nous venons de traverser quelques mois de conflits sociaux et de débats, et nous tâchons de trouver des réponses. C'est notamment l'objet de ce titre du projet de loi d'orientation des mobilités, consacré au financement des infrastructures et du quotidien.

Cet amendement prévoit l'affectation à l'AFITF du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite « taxe Chirac ». Instaurée en 2006, la taxe de solidarité sur les billets d'avion alimente le Fonds de solidarité pour le développement (FSD) dans la limite d'un plafond annuel fixé à 210 millions d'euros. Le solde était jusqu'à présent affecté au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». Chaque année, ce surplus est en augmentation du fait de l'augmentation continue du trafic aérien et du nombre de passagers. Le produit total de la taxe s'est élevé à 224,5 millions d'euros en 2017 et à 241,7 millions d'euros en 2018. On estime le montant de ce surplus à plus de 30 millions d'euros ; on devrait même se rapprocher des 40 millions l'année prochaine et des 50 millions pour les années à venir.

Nous proposons d'affecter le surplus de la taxe de solidarité sur les billets d'avion au budget de l'AFITF afin de financer les infrastructures et le développement des mobilités durables, ce qui constituerait un signal fort de notre volonté de sincérité budgétaire. Nous cherchons ensemble des ressources complémentaires pour le financement de ces infrastructures ; l'État, le Gouvernement et le Président de la République partagent cette volonté de montrer que nous sommes tous motivés et sincères pour financer les infrastructures.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme l'a rappelé Mme la rapporteure, la taxe de solidarité a été créée en 2006 pour financer le Fonds de solidarité pour le développement dans un plafond de 210 millions d'euros par an. Ce montant étant désormais atteint, la loi de finances prévoit que le surplus, qui s'est élevé à un peu plus de 30 millions d'euros en 2018, permette le désendettement du budget annexe de l'aviation civile.

Le Président de la République soutient le principe d'une taxation du transport aérien à l'échelle européenne, ce qui est parfaitement en lien avec l'engagement de la France et sa position de leader dans la lutte contre le changement climatique ; ce point sera évoqué lors du premier conseil de défense écologique qui se tiendra jeudi prochain. D'ores et déjà, la France peut signifier sa volonté d'affecter les surplus de cette taxe au financement de transports plus propres, notamment ferroviaires, plutôt qu'au désendettement du budget de l'aviation civile. Au-delà, elle encouragera une taxation du transport aérien, mais à l'échelle européenne : ce point sera notamment à l'ordre du jour du prochain conseil européen des ministres des transports le 6 juin prochain. Dans l'immédiat, il s'agit d'inscrire dans le rapport annexé le principe d'affectation de ce surplus, qui devra ensuite être traduit dans une loi de finances pour être opérationnel. Je donne un avis favorable à cet amendement.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Cet amendement est très important, d'abord parce qu'en tant qu'administrateur de l'AFITF, je sais qu'il va rendre nos prochains conseils d'administration plus faciles. (*Sourires.*) Il contribuera à consolider les finances de l'agence, qui soutient chaque année majoritairement des opérations ferroviaires. Enfin, il pose le principe d'une contribution entre les modes de déplacement, qui me paraît tout à fait salutaire.

M. Jean-Marie Sermier. Cette contribution financière a été mise en place après une réflexion internationale extrêmement poussée, à l'initiative du Président M. Jacques Chirac, mais également du président brésilien M. Lula, qui avait été très actif. Une trentaine de pays devaient s'engager à cette contribution, qui ne sont pas forcément tous au rendez-vous aujourd'hui.

Depuis le début de l'examen de ce texte et même pour d'autres, je vous entends, mesdames et messieurs les membres du Gouvernement, nous expliquer que la France doit être le pays qui montre l'exemple. Précisément, le Président Chirac, dont on se souvient de l'image de la maison qui brûle, avait, me semble-t-il, montré la voie dans le domaine du financement des énergies et des moyens alternatifs, notamment dans les pays en difficulté, afin de trouver des solutions.

Cet amendement me semble constituer un retour en arrière. Les billets d'avion, hors première classe ou classe affaires, sont taxés à 1,13 %, autrement dit à un niveau relativement modeste. En recourant à ce système pour financer l'AFITF, on retient une assiette surprenante : non seulement vous revenez sur ce que vous-même appelez la taxe Chirac, sur une démarche dans laquelle la France entendait entraîner un certain nombre de pays, mais vous ne trouvez pas de solution durable : les millions ainsi récupérés représentent un montant extrêmement faible au regard des besoins de l'AFITF pour financer les investissements nécessaires, à la hauteur des besoins de notre pays. Nous nous opposerons évidemment à cet amendement.

M. Christophe Bouillon. Il est vrai que si l'on ne regardait pas les chiffres, on pourrait se dire : pourquoi pas ? Voilà une nouvelle recette pour l'AFITF qui en a besoin, comme des collègues se sont plu à le rappeler. Je conserve toutefois le souvenir intact d'un chiffre donné par M. Guillaume Pepy qui faisait la comparaison entre ce que représentaient un kilomètre de ligne nouvelle et un kilomètre de ligne à rénover : le coût d'un kilomètre de ligne ferroviaire neuve est de 30 millions d'euros… soit exactement ce que va rapporter cet amendement – autrement dit très peu. La vérité, et vous le savez, c'est que 14 milliards d'euros de recettes de TICPE vont dans le budget de l'État et non aux infrastructures. C'est là où le bât blesse, où l'on voit bien qu'il y a matière à orienter différemment cet argent nécessaire pour mettre en œuvre les infrastructures que vous avez, à bon escient, identifiées.

Pour vous donner une idée des proportions et des chiffres en cause, il faut se souvenir qu'en 2019, à cause de la dégradation des radars, ce sont 500 millions de recettes dont a été privée l'AFITF, qui ne vient pourtant qu'en troisième

position dans l'ordre des bénéficiaires des recettes radar ! Comme on dit chez moi, mieux vaut prendre que pas prendre, mais cet amendement n'est pas à la hauteur de l'ambition que vous portez, et à laquelle on ne peut que souscrire pour les infrastructures pour notre pays. Il y a tout de même beaucoup plus à prendre, ne serait-ce qu'en orientant et en fléchant sur les 14 milliards d'euros de recettes de TICPE. C'est le sens des amendements que nous aurions souhaité défendre, mais qui ont été balayés et dont le dépôt n'a pas été accepté parce qu'ils relevaient plutôt du projet de loi de finances.

Bref, s'il y a des recettes à prendre, elles sont de ce côté-là, et pas forcément de celui de la taxe Chirac qui, M. Jean-Marie Sermier l'a rappelé, n'était pas au départ destinée aux infrastructures, mais partait d'une belle idée : lutter contre le paludisme et financer des actions de développement, et dont on peut reconnaître qu'elle a porté ses fruits. Mieux vaut creuser du côté des recettes de TICPE.

Mme Valérie Lacroute. Effectivement, pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ! Nous avons tous fait le constat que la TICPE devait, à la base, financer le transport. Une part revient à l'AFITF, une part à l'État et une autre à une collectivité. Dès lors, pourquoi ne pas affecter une part supplémentaire de la TICPE au financement de l'AFITF, ce qui permettrait d'orienter cette taxe vers les transports et d'alimenter le budget de l'agence ? En revanche, pourquoi le surplus de la taxe Chirac, dont nous avons compris qu'elle produisait plus de recettes que prévu, ne viendrait-il pas alimenter le budget général, ce qui permettrait de compenser la part de TICPE affectée à l'AFITF ?

M. Damien Pichereau. C'est une usine à gaz !

Mme Valérie Lacroute. Pas du tout ! La TICPE finance les aménagements de transports ; pourquoi ne pas en verser une petite part supplémentaire à l'AFITF, ce qui permettrait de continuer à financer les aménagements de transport ? Et pourquoi le surplus de la taxe Chirac, plutôt que de venir alimenter l'AFITF, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent, ne viendrait-il pas compenser le budget général ? Nous aurions des trajectoires beaucoup plus simples, cela éviterait les financements croisés. C'est le transport aérien qui alimente la taxe Chirac ; si celle-ci produit un surplus de 30 millions d'euros, pourquoi ne pas l'affecter au budget général ? Ce seraient 30 millions d'euros en moins qui seraient prélevés sur la TICPE. Cela permettrait de conserver le fléchage simple existant actuellement.

Rappelons que la TICPE rapporte 38 milliards d'euros par an dont seulement 8 milliards d'euros vont à la transition énergétique, ce qui est en partie à l'origine de la colère des Français. Attribuons une part supplémentaire de cette TICPE à l'AFITF, et affectons le surplus de la taxe Chirac au déficit du budget de l'État. Nous aurons ainsi un fléchage beaucoup plus simple ; nous sommes en train de créer une usine à gaz supplémentaire alors que nous disposons de moyens très simples d'alimenter l'AFITF.

M. Damien Pichereau. Je pensais que pour une fois cet amendement ferait l'unanimité, particulièrement après le Grand débat. Avons-nous remis en cause la taxe Chirac avec cet amendement ? Évidemment non ! Ce sont toujours 210 millions d'euros qui vont au Fonds de solidarité pour le développement. Avons-nous remis en cause notre volonté déjà exprimée de réfléchir au niveau européen à une taxation plus large de l'aérien ? À aucun moment la rapporteure n'a exprimé une telle position.

Nous affectons simplement le surplus d'une taxe existante à l'AFITF, nous n'en créons pas de nouvelle, ce qui est une bonne chose. Bien sûr, cela ne réglera pas tous les problèmes financiers de l'agence ni tous les problèmes de régénération des infrastructures que nous connaissons. Mais il y a quelques semaines, les Français nous ont demandé que l'aérien participe davantage au financement de nos infrastructures du quotidien : je pense qu'avec cet amendement, nous y répondons en partie. J'espère donc sincèrement, mes chers collègues, que nous voterons tous en faveur de son adoption.

M. Bertrand Pancher. L'essentiel, c'est d'adopter une trajectoire et de s'y tenir. On peut rêver d'affecter le produit d'une taxe afin de garantir tel ou tel budget. Mais il ne faut pas nous prendre pour des pigeons de trois semaines, cela s'est toujours passé ainsi : la réalité, c'est que l'État prélève à chaque fois qu'il le souhaite. Imaginer garantir quelque budget que ce soit, en l'occurrence celui de l'AFITF, par de la fiscalité affectée, cela n'a jamais fonctionné dans l'histoire de la Ve République ; cela démarre toujours par une fiscalité affectée sur laquelle on prélève ensuite !

L'important, c'est la trajectoire et la façon dont on s'y tient. J'ai toujours été favorable à la fiscalité innovante ainsi qu'à la fiscalité affectée ; ce qui me gêne, madame la ministre, madame la rapporteure, c'est que jusqu'à présent, la plus grande partie de cette taxe Chirac était dévolue à l'aide au développement. Le Président de la République s'est engagé sur 0,55 % d'aide au développement ; nous verrons ce qu'il résultera à ce sujet du prochain projet de loi de finances ; je souhaite que la plus grande partie de cette taxe reste affectée à l'aide au développement.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous ne parlons que du surplus de la taxe.

M. Bertrand Pancher. Madame la ministre, en commission ou en séance publique, il faudra également nous indiquer clairement comment vous comptez assurer l'alimentation du budget de l'AFITF au cours des prochaines années : par l'affectation de la TICPE, par le biais de la vignette – on ne va pas remettre de l'écotaxe –, ou par la combinaison de tous ces moyens ? L'important pour nous, c'est de savoir que cette trajectoire sera effectivement suivie, et de savoir comment elle sera alimentée.

Peut-être enfin pourrez-vous me répondre sur la taxe Chirac et sur le budget de l'aide au développement…

M. Matthieu Orphelin. Je m'exprimerai un peu longuement en détaillant quelques points, mais cela nous fera gagner du temps dans la présentation de quatre amendements à venir, portant sur des contributions du secteur, que nous avons déposés.

Premièrement, c'est une bonne chose que la taxe Chirac ait produit ses effets au bénéfice de la solidarité ; nous ne parlons bien que du surplus, donc des 30 millions d'euros.

Deuxièmement, parmi ceux qui émettent des gaz à effet de serre, le secteur aérien est celui qui connaît la plus forte dynamique ; il double sa contribution tous les quinze ans. Selon le mode de calcul retenu, il représente entre 3 % et 5 % des émissions. C'est un vrai problème, sachant qu'en 2050, la moitié des consommations d'énergie pourrait servir uniquement à faire voler des avions.

C'est par ailleurs le seul secteur pour lequel, aujourd'hui, on ne dispose pas de toutes les technologies nécessaires à la sortie du carbone, à la grande différence des autres, notamment du secteur automobile. À cet égard, le transport aérien nous pose un vrai et gros problème.

J'ai été assez choqué de voir aujourd'hui même, sur le site internet du ministère de l'écologie, l'indicateur mensuel du trafic aérien commercial et un texte pour se féliciter de la progression du secteur, le grand gagnant étant le trafic intérieur qui augmente de plus de 10 %. Je ne suis pas sûr que ce soit aussi génial que cela… Nous devons changer notre communication sur ces sujets ; en tout cas, si nous pouvons nous en satisfaire sur le plan économique, il faut prendre l'habitude de rappeler l'impact particulièrement important du transport aérien sur le climat.

Je pense que l'amendement de la rapporteure qui affecte le surplus de la taxe Chirac à l'AFITF va dans le bon sens. C'est un premier pas, mais comme notre collègue M. Christophe Bouillon l'a dit, nous devons absolument aller plus loin. Peut-être ce surplus de taxe Chirac pourrait-il devenir dynamique, peut-être pourrions-nous le faire progressivement évoluer, comme le sénateur M. Ronan Dantec l'avait proposé, en jouant sur par exemple sur les prix du CO_2 ?

En tout état de cause, nous pouvons dès aujourd'hui faire un premier pas avec l'affectation de ce surplus de 30 millions d'euros, et continuer dans les années à venir.

Mais d'autres solutions existent aussi ; c'est le sens des quatre amendements que nous proposerons, mais qui viendront beaucoup plus tard dans l'examen du texte. Pourquoi ne pas augmenter le montant de cette taxe Chirac et en affecter le différentiel au financement de l'AFITF ? Pourquoi ne pas mettre en place une sorte de contribution écologique au décollage, comme les Suédois

viennent de le faire, avec des résultats remarquables : moins 6 % sur les vols intérieurs au premier trimestre et plus 10 % sur les voyages en train pour la même période ? Il doit être possible de créer des contributions écologiques au décollage sans nous voir opposer tous les arguments habituels, en tout cas sur les destinations pour lesquelles il existe une alternative train. Nous aurions ainsi le compromis des compromis et nous échapperions aux arguments que l'on nous rabâche à chaque fois, celui de l'avion qui ira faire son plein de kérosène ailleurs, etc.…

Évidemment, ce genre de combat se mène plus facilement et normalement sur le plan européen, mais il doit être possible, d'ici à la séance, de trouver un compromis. On peut entendre que la France veuille porter ce sujet au niveau européen en premier lieu, car c'est sans doute le bon. Mais pourquoi ne pas inscrire dans la loi, et je le proposerai avant la séance publique, que si d'ici à deux ans, aucun accord européen n'est trouvé sur la juste contribution du transport aérien, une contribution sera mise en place au niveau français ? Nous pourrons ainsi combiner l'ambition européenne avec la mise en cohérence de l'action nationale : c'est important en termes de crédibilité, y compris en Europe.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous sommes avec cet amendement au croisement de plusieurs enjeux. Se pose tout d'abord la question du financement de l'AFITF, dont nous ne sommes pas en train de dire que nous l'avons réglée : j'ai moi-même eu l'occasion de rappeler que, par rapport à la trajectoire des finances publiques définie en 2017, il était nécessaire de dégager une ressource de 500 millions d'euros de plus à partir de 2020. Ce problème demeure, nous sommes en train d'y travailler ; bien évidemment, j'entends bien être en mesure de donner des indications d'ici à la séance, sachant que ces sujets relèvent essentiellement de la loi de finances : il pourrait s'agir d'affectation de TICPE existante, mais également d'autres sources dont nous avons déjà eu l'occasion de parler.

Se pose également, et je pense que nous l'avons tous entendu, le problème de ce sentiment d'injustice que nos concitoyens peuvent ressentir lorsqu'ils constatent qu'ils paient des taxes sur les carburants, alors que le transport aérien, dont ils pensent qu'il bénéficie plutôt à des catégories aisées, n'en paierait pas. Il est utile de rappeler que le secteur aérien, comme les autres secteurs, supporte des taxes. Bon nombre d'entre elles, lorsqu'elles ne portent pas sur le kérosène, portent sur le passager : sur un billet à 100 euros, par exemple un Paris-Nice, 50 euros à peu près correspondent à des redevances et à des taxes.

Néanmoins, à travers le Président de la République, la France porte l'idée que le transport aérien doit pleinement s'inscrire dans la transition écologique ainsi que dans notre volonté de mieux lutter contre le changement climatique. Aussi, au moment où nous disposons d'un surplus de taxe Chirac, personne ne comprendrait que l'on propose d'ajuster son taux et de baisser les taxes sur le transport aérien : ce serait assez mal perçu…

Du coup, alors qu'un excédent est constaté au moment où nous défendons la politique de taxation du transport aérien en Europe, nous n'allons évidemment pas baisser la taxe, mais l'affecter au financement de la mobilité du quotidien et des transports propres.

Je le dis très clairement : si nous nous posons cette question, c'est parce que nous nous retrouvons avec un surplus. En aucun cas il ne s'agit de remettre en cause les 210 millions d'euros affectés au financement du traitement de maladies, notamment dans les pays en développement. La question est de savoir ce que nous faisons de ce surplus.

Au-delà, le Gouvernement et le Président de la République défendent l'idée d'une réflexion menée à l'échelle européenne : il me paraît important de partager cette nécessité.

J'entends que la Suède a mis en place des taxes sur le passager ; la France souhaite aussi aller dans ce sens, mais force est de constater que sur un billet à 100 euros, on ne prélève encore que 33 euros de taxe en Suède, contre 47 euros en France… Nous devons en effet aller dans le sens d'une taxation du transport aérien, mais nous devons pouvoir partager avec nos voisins le rythme et les modalités selon lesquels nous souhaitons avancer.

Nous ne sommes donc pas en train de régler le problème du financement de l'AFITF, dont nous aurons l'occasion de reparler en séance publique ; nous souhaitons taxer le transport aérien et c'est aussi ce que nos concitoyens nous ont dit : ce mode de transport, dont on voit qu'il est le plus émetteur de CO_2 par passager au kilomètre, doit montrer son implication dans la lutte contre le changement climatique. Dès lors, constatant ce surplus, plutôt que de baisser les taxes sur le transport aérien, ce qu'évidemment personne ne comprendrait, nous faisons le choix de l'affecter au service d'une politique de mobilité plus propre, centrée sur les besoins du quotidien.

M. Matthieu Orphelin. Je vous remercie, Madame la ministre, pour ces explications. J'avoue que prélever 47 % de taxe sur un billet global Paris-Nice ne me choque pas du tout, compte tenu du poids des taxes sur le carburant que paient les automobilistes.

J'entends bien la volonté du Gouvernement de travailler cette question à l'échelle européenne, qui est sans doute la plus intéressante. Seriez-vous d'accord pour étudier, d'ici à la séance publique, le compromis dont je parlais et qui propose d'agir au niveau national si aucun accord européen n'est trouvé dans deux ans ou deux ans et demi ?

M. Bertrand Pancher. Rappelons que le prix des billets d'avion dépend aussi du coût des politiques sociales, dans un secteur davantage sollicité en France qu'ailleurs en Europe. J'espère que nous trouverons une solution au niveau européen : acceptons-en l'augure, mais l'expérience montre que ce secteur est peu régulé, aussi bien sur le plan international qu'européen.

Je veux bien être rassuré sur la trajectoire, madame la ministre, mais j'aimerais que vous indiquiez clairement la façon dont sera financée cette augmentation beaucoup plus importante de la dotation de l'AFITF.

Ce qui m'ennuie le plus, moi qui suis très engagé sur les questions de développement, c'est l'affectation de la taxe Chirac. Nous ne réglerons pas la question migratoire sans mener une vraie politique d'aide au développement. Or il sera difficile, ces prochaines semaines, d'expliquer comment trouver chaque année le milliard d'euros supplémentaire pour réaliser les objectifs affichés par le Président de la République. On ne peut pas prétendre lutter contre les migrations incontrôlées, s'engager dans une politique d'aide au développement, et reprendre le peu de moyens qui auraient pu lui être alloués.

Mme la présidente Barbara Pompili. Encore une fois, Monsieur Bertrand Pancher, le surplus de recettes ne serait pas allé à l'aide au développement !

M. Bertrand Pancher. Je n'ai donc pas tout compris…

M. Jean-Marie Sermier. Moi, j'ai compris que c'était encore plus difficile à comprendre… Alors que les Français exigent de la clarté et de la lisibilité sur les différentes formes et utilisations de la fiscalité, vous complexifiez, sans toutefois régler le problème de budget de l'AFITF. Cet amendement est l'arbre qui cache la forêt !

Qu'en sera-t-il lorsqu'il n'y aura pas de surplus de recette ? Que se passera-t-il si le trafic aérien s'infléchit ? Nous sommes aujourd'hui incapables de trouver des solutions pour l'AFITF, dont les besoins excèdent de loin ces 30 à 40 millions d'euros supplémentaires. La solution que vous nous proposez n'aboutit qu'à rendre les choses illisibles et ne permet pas de trouver de l'argent pour les routes départementales et nationales !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La France est le plus gros donateur, et de loin, du programme UNITAID, qui vise à financer la lutte contre le sida, le paludisme et la tuberculose dans les pays à faible revenu. Elle est engagée à hauteur de 210 millions d'euros ; elle ne remettra pas en cause cet engagement financier, pas plus qu'elle ne reniera ses engagements en matière d'aide au développement. Mais nous arrivons à un stade où nous avons atteint le plafond par rapport à l'engagement pris vis-à-vis d'UNITAID, qui dispose par ailleurs d'un fonds de roulement confortable. Nous ne parlons que de l'excédent. Nous ne prétendons pas régler par ce mécanisme la question du financement de l'AFITF, Monsieur Jean-Marie Sermier : le Gouvernement prépare actuellement la trajectoire pluriannuelle et nous aurons l'occasion d'en reparler en séance.

Affirmer que le transport aérien participe au financement des transports du quotidien est un symbole important.

Mme Valérie Lacroute. Ce n'est pas qu'un symbole !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je l'ai dit, un billet d'avion à 100 euros acquitte en France 47 euros de taxes contre seulement 37 euros en Suède, dont on nous vante l'exemple, et 50 euros au Royaume-Uni. Cette démarche doit impérativement être menée à l'échelle de l'Europe, sous peine de créer la cacophonie, pas nécessairement avec les vingt-sept États membres, mais à tout le moins avec les pays qui souhaitent aller de l'avant et qui partagent notre vision. Dans un tel contexte, montrer que la France trouve utile et pertinent de permettre un transfert de recettes du transport aérien vers les transports propres du quotidien est un signal fort. C'est le sens de l'amendement de Mme la rapporteure, que je soutiens.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle est saisie de l'amendement CD3177 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement est un début de réponse aux questions qui viennent d'être soulevées : il s'agit d'évoquer dans le rapport annexé des ressources complémentaires – au pluriel –, sachant qu'elles seront sans doute diverses.

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

M. Jean-Marie Sermier. Après avoir parlé des 30 à 40 millions d'euros provenant d'une taxe jusqu'alors dédiée, vous évoquez maintenant des ressources complémentaires, sans toutefois les identifier. Pouvez-vous être plus précise ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La taxe Chirac n'est pas une taxe dédiée. Le surplus de recettes de 30 millions d'euros sert aujourd'hui au désendettement du budget annexe de l'aviation civile, mission noble mais à laquelle il nous semble plus pertinent de mettre fin en fléchant ce surplus vers les besoins de mobilité du quotidien.

Je vous confirme que nous apporterons des réponses sur le financement de la programmation d'ici à l'examen en séance publique.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle examine l'amendement CD151 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Bien que les caractéristiques de la ruralité rejoignent en grande partie celles de la montagne, il convient de prendre en compte les spécificités de ces territoires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même réponse que précédemment. Je vous suggère de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'amendement est satisfait par la rédaction des alinéas 14 et 16. Avis défavorable.

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

Elle en vient à l'examen CD154 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je voudrais prendre à témoin la ministre, qui connaît par cœur le dossier du Léman Express : nous avons obtenu gain de cause, mais cela n'a pas été simple : nous aurions gagné à ce que les spécificités des zones frontalières figurent dans la loi. C'est l'objet de cet amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est très important de faciliter la mobilité de nos compatriotes qui franchissent chaque matin une frontière pour se rendre au travail. Cependant, je vous propose de retirer cet amendement, satisfait par l'ensemble des dispositions du texte.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. À supposer que toutes les zones frontalières soient confrontées à des problèmes de transport ou d'enclavement, ce qui ne me semble pas le cas, l'amendement est satisfait par la rédaction des alinéas 14 et 16. Avis défavorable.

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

Puis elle est saisie de l'amendement CD125 de M. Jérôme Nury.

M. Martial Saddier. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis défavorable, comme pour les amendements portant sur le même sujet.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'amendement est satisfait par la rédaction de l'alinéa 21, qui vise l'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux. Avis défavorable.

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

Elle en vient à l'amendement CD153 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Cet amendement rédactionnel vise à insérer le mot « atmosphérique » après celui de « pollution ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Lorsque nous avons examiné cet amendement, à un autre endroit du texte, j'ai indiqué que les enjeux de pollution atmosphérique étaient très importants – et je ne m'étonne pas qu'en tant qu'ancien président du Conseil national de l'air, vous fassiez part de cette préoccupation. Il existe pourtant d'autres formes de pollution – de l'eau, des sols – qu'il ne s'agit pas de mettre de côté. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

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

Elle examine l'amendement CD1492 de M. Philippe Chalumeau.

Mme Anne-Laure Cattelot. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette formulation réduirait les modes propres à ceux qui utilisent un carburant alternatif aux hydrocarbures, ce qui exclurait les modes actifs, tels que la marche ou le vélo, qui nous tiennent tous à cœur.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD490 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à inscrire dans ce texte la notion de télétravail, qui constitue aussi une réponse aux déplacements quotidiens domicile-travail.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La politique des mobilités s'efforce d'éviter les mobilités contraintes, par le travail notamment, mais aussi de limiter les déplacements liés à la périurbanisation ou à l'étalement urbain. Ces objectifs doivent être rappelés de façon plus générale plutôt qu'en se focalisant sur le télétravail. C'est pourquoi je vous suggère de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Favorable au télétravail, mais défavorable à l'amendement proposé à cet endroit du texte.

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

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD3146 de la rapporteure.*

Elle en vient à une série d'amendements identiques, CD50 de Mme Annie Genevard, CD152 de M. Martial Saddier, CD479 de M. Vincent Descoeur, CD1205 de Mme Jeanine Dubié, CD2220 de Mme Frédérique Lardet et CD2273 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Dino Cinieri. L'amendement CD50 vise à compléter l'alinéa 21 par les mots « et de la montagne ». En effet, la spécificité de la montagne est reconnue par la loi du 9 janvier 1985.

M. Martial Saddier. L'amendement CD152 est défendu.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD479 également.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1205 vise à souligner divers aspects importants pour les territoires de montagne.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD2220 vise à reconnaître les spécificités de la montagne.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD2273 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'importance de cet enjeu apparaît dans d'autres dispositions. Je propose le retrait de ces amendements, à défaut de quoi mon avis sera défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. J'ajoute que le COI, dans ses travaux, a porté la plus grande attention aux projets concernés par les spécificités des territoires de montagne.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je confirme !

*L'amendement CD1205 est **retiré**.*

*La commission **rejette** les autres amendements.*

Elle examine l'amendement CD610 de Mme Nadia Ramassamy.

M. Arnaud Viala. Cet amendement vise à prendre en compte la spécificité des territoires ultramarins. Ceux-ci ne présentent pas les mêmes difficultés d'accessibilité que les zones rurales.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La continuité territoriale est très importante, mais nous parlons là du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux, dont je ne suis pas certaine qu'il permette de relier l'hexagone aux territoires d'outre-mer… Je vous suggère de retirer cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

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

Elle en vient à l'amendement CD492 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement tend à mieux identifier les territoires qui pourraient être visés par la priorité n° 1 des programmes d'investissement prioritaire – « entretenir et moderniser les réseaux routiers et ferroviaires » –, à laquelle je souscris pleinement, en mentionnant les zones rurales et de montagne éloignées des grandes métropoles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Malheureusement, la remise en état des réseaux routiers et ferroviaires dégradés concerne l'ensemble du territoire – j'en veux pour preuve l'effondrement d'une partie du viaduc de l'autoroute A15 ou la fermeture contrainte de l'une des voies de la RN118 à Pont-de-Sèvres. La précision que vous apportez est trop restrictive ; je vous propose de retirer cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. L'objectif doit rester général.

M. Vincent Descoeur. Il n'a échappé à personne que cet amendement ne se voulait pas exclusif, mais vous connaissez les raisons pour lesquelles j'appelle votre attention sur ces zones !

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

*Elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD3147 et CD3148 de la rapporteure.*

Puis elle en vient à l'examen de l'amendement CD3179 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'alinéa 30, introduit par le Sénat, prévoit l'accompagnement par l'État de l'inventaire, de la surveillance, de l'entretien et, le cas échéant, de la réparation des ouvrages d'art et des ponts.

Cette volonté d'accompagnement est déjà satisfaite par l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (IDRRIM), créé en 2010. L'IDRRIM pilote notamment l'Observatoire national de la route, l'ONR, et participe aux conférences techniques interdépartementales animées par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, le CEREMA. Ces dispositifs seront consolidés par l'Agence nationale de cohésion des territoires, l'ANCT, qui aura vocation à appuyer les collectivités en matière d'ingénierie.

Par ailleurs, en tant que gestionnaires routiers, les collectivités disposent de la libre administration de leurs équipements, y compris des choix des priorités et des niveaux d'investissement, sans intervention de l'État. Cet amendement vise à clarifier les rôles respectifs des différentes autorités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est important de ne pas entretenir la confusion sur les rôles de chacun, notamment sur les ouvrages des collectivités. L'État apportera son concours technique aux collectivités, mais il ne s'agira pas d'interférer et de remettre en cause la libre administration des collectivités locales. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle est saisie de l'examen CD1827 de la commission des finances.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Cet amendement de la commission des finances va dans le même sens que celui de la rapporteure. Le Sénat a quelque peu détourné le rôle de l'État en lui confiant une forme de responsabilité sur le patrimoine géré par les collectivités. Il ne s'agit pas de dénaturer le rôle et la liberté d'administration des

collectivités territoriales, mais de définir le soutien de l'État en matière d'ingénierie – ce dont les petites collectivités ont le plus besoin.

Cet amendement prévoit donc que les dispositifs existants d'appui de l'État aux collectivités territoriales en matière d'ingénierie seront consolidés par l'ANCT.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La proposition de loi portant création d'une Agence nationale de la cohésion des territoires est encore en discussion. Il vaut mieux éviter de créer des ponts entre des textes tous deux en cours de navette…

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il est tout à fait pertinent de rappeler le soutien que l'ANCT pourra apporter aux collectivités en matière d'ingénierie, mais il est vrai que nous sommes confrontés à un problème de calendrier. C'est un débat que nous pourrons reprendre dans l'hémicycle.

M. Joël Giraud. Dans la mesure où il s'agit d'une loi programmatique, anticiper sur la création de l'ANCT ne pose pas problème – nous l'avons bien fait pour Notre-Dame de Paris !

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Je m'en remets à l'avis de la ministre, mais je répète que le caractère programmatique du texte nous permet d'anticiper sur une loi qui n'a pas encore été promulguée. La proposition de loi sera examinée demain en nouvelle lecture par l'Assemblée nationale.

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

Puis elle en vient à l'amendement CD733 de Mme Sophie Beaudouin-Hubiere.

Mme Sophie Beaudouin-Hubiere. Madame la ministre, vous rappelez à juste titre que la politique du tout-TGV a conduit à reléguer au second plan l'entretien des autres lignes ferroviaires. Faute d'investissements, les infrastructures ont vieilli, entraînant des répercussions sur les temps de trajet et la fréquence des trains. Face à cette situation, le Gouvernement a pris des engagements en faveur des lignes non TGV, un changement de paradigme que je salue.

Cet amendement vise à inscrire dans la loi les engagements pris par le Gouvernement en matière d'opérations de modernisation sur les réseaux ferroviaires, notamment sur les lignes existantes jugées prioritaires. C'est le cas de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), emblématique des problèmes qui se posent sur un réseau trop longtemps abandonné. Usagère de cette ligne, j'ai constaté qu'outre les nombreux retards – j'en ai encore fait l'amère expérience aujourd'hui –, le temps de trajet entre Paris et Limoges était passé ces dernières années de deux heures cinquante à trois heures vingt ! Il est urgent d'agir.

Si l'exposé des motifs mentionne bien POLT parmi les lignes prioritaires devant faire l'objet de travaux de modernisation, ce n'est le cas d'aucun des articles du projet de loi. Or l'exposé des motifs n'a aucune valeur légale. Pour les habitants des territoires desservis et qui s'estiment abandonnés, il est important de donner une base légale aux engagements du Gouvernement.

C'est pourquoi je propose de mentionner dans le rapport annexé les quatre opérations majeures de modernisation qui seront menées sur des itinéraires existants, jugés comme prioritaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons pris le parti de ne pas citer de projets dans le rapport annexé. En revanche, il est indiqué dans l'exposé des motifs que les modernisations des lignes Paris-Clermont et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, entre autres, sont de grands projets, au même titre que les projets de ligne à grande vitesse. Je vous invite à retirer cet amendement.

Par ailleurs, je vous confirme que la remise en état des infrastructures, la modernisation et la rénovation du matériel roulant sont bien au cœur des priorités affichées dans la programmation proposée.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Comme mon homologue au Sénat, M. Didier Mandelli, j'estime que les amendements évoquant des projets particuliers sont des amendements d'appel, qui n'ont pas vocation à être adoptés. L'exposé des motifs comporte une liste des principaux projets, dont le financement est prévu, tout comme le scénario 2 du COI, auquel le texte renvoie.

Intégrer au cas par cas des projets dans le rapport annexé nous exposerait à des erreurs d'appréciation ou à des omissions. La représentation nationale doit se prononcer sur un projet de programmation globale. Elle aura tous les moyens d'en vérifier l'exécution dans le détail.

M. Bertrand Pancher. Si chacun y va de son projet d'infrastructures, on ne s'en sortira pas ! Tenons-nous en au travail de classement des infrastructures qu'ont réalisé la commission « Mobilité 21 » et le COI.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Notre collègue M. Fabien Roussel, de la commission des finances, a mené une mission flash sur les trains d'équilibre du territoire (TET), à laquelle Mme Valérie Lacroute, ici présente, a participé. Cette mission a établi des recommandations et rappelé les engagements pris par l'État sur les lignes dont il reste gestionnaire. Madame la ministre, pourriez-vous profiter de cette occasion pour évoquer la rénovation des rames de la ligne Paris-Clermont, qui ont atteint l'âge de 46 ans ?

Mme Sophie Beaudouin-Hubiere. Je tiens à remercier Mme la ministre d'avoir renouvelé les engagements pris en faveur de ces lignes prioritaires. Elles

sont essentielles pour les habitants de ces territoires oubliés, qui font partie – faut-il le rappeler ? – de la diagonale du vide. Je retire cet amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les appels d'offres pour le renouvellement des matériels roulant des lignes Paris-Clermont et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sont en cours, pour une attribution dans l'année. Le renouvellement complet représente un budget de 700 millions d'euros, sur le budget de 3,7 milliards d'euros consacré au renouvellement de l'ensemble des trains Corail en moins de dix ans. Pour l'essentiel, ces trains seront transférés aux régions dans le cadre de la reprise des lignes TET.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission en vient à l'amendement CD2109 de Mme Danielle Brulebois.

Mme Carole Bureau-Bonnard. Cet amendement propose de mentionner le report modal et les plateformes fluviales à l'alinéa 35. Aujourd'hui, 88 % du trafic de fret s'effectue par la route. Pourtant, le fluvial garantit un transport des marchandises jusqu'au cœur des villes, en sécurité, sans nuisances sonores et avec quatre fois moins de carburant, de pollution atmosphérique et de gaz à effet de serre.

Un effort d'équipement en infrastructures doit être réalisé pour le fluvial. Il convient notamment de mettre en place les conditions politiques infrastructurelles et réglementaires susceptibles de permettre le report modal de la route vers le fluvial, de valoriser les atouts écologiques de ce mode de transport et d'optimiser sa compétitivité. Cet amendement vise donc à préciser les besoins spécifiques au fluvial, dans lesquels il faut investir pour développer cette forme de transport.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement est satisfait par la priorité n° 5 – renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises –, au bénéfice du ferroviaire et du fluvial. Je vous propose de le retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Je partage l'objectif de soutenir le report modal, notamment au bénéfice du transport fluvial, mais l'amendement est satisfait par l'alinéa 35 et par les développements consacrés à la priorité n° 5.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD647 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

Mme Carole Bureau-Bonnard. Il s'agit d'inscrire à l'alinéa 35 une augmentation plus importante des crédits de l'AFITF consacrés à la régénération

et à la modernisation des voies navigables, en complément des capacités d'investissement propres de Voies navigables de France (VNF) et des cofinancements des collectivités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les chiffres que vous proposez ne sont pas incohérents avec ceux avancés par le COI dans son scénario. Mais la programmation respecte les enveloppes globales et prévoit une montée en puissance des investissements de régénération plus progressive, par réalisme financier et afin de tenir compte de la capacité à mobiliser des ressources en ingénierie et à préparer des projets. Je vous invite à retirer cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'effort à réaliser en matière de régénération des voies navigables est considérable, en effet. Ni l'exposé des motifs du projet de loi ni le rapport annexé ne cherchent à minimiser le sous-investissement chronique qui a conduit à la situation actuelle. Cependant, comme la ministre l'a rappelé, les enveloppes budgétaires ne sont pas extensibles ; la trajectoire financière établie par ce texte doit avant tout rester crédible, et force est de constater que le projet de loi prévoit déjà un effort substantiel en faveur du transport fluvial, qui a d'ailleurs été salué par Voies navigables de France lors de l'adoption de son budget. La dépense supplémentaire de 90 millions d'euros par an que vous proposez pour la période 2019-2027 conduirait à un total de 810 millions d'euros, ce qui mettrait en péril la réalisation d'autres priorités. J'émets donc un avis défavorable.

Mme Carole Bureau-Bonnard. J'entends vos remarques, mais les discussions avec Voies navigables de France montrent que si nous n'augmentons pas les financements pour la régénération des voies fluviales, nous allons nous retrouver avec un problème de sécurité à un moment ou à un autre sur certaines de ces voies. Je comprends bien que l'effort est substantiel, mais mon amendement reprend des recommandations importantes. Je sais qu'il y a aussi des priorités ailleurs, par exemple dans le domaine ferroviaire, mais j'aimerais savoir comment on fera en sorte que les réseaux fluviaux soient de bonne qualité et sécurisés et de quelle manière on pourra améliorer le transport fluvial dans la perspective plus écologique qui prévaut désormais.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je n'ai pas de doute sur le fait que l'on pourrait utiliser intelligemment de l'argent supplémentaire dans le cadre d'une montée en régime qui me paraît indispensable. Je voudrais néanmoins souligner que l'on était à 80 millions d'euros en 2018 et que l'on prévoit d'arriver à 110 millions d'ici à la fin du quinquennat, puis de passer à 130 millions. On pourrait faire plus, indéniablement, mais cela vaut aussi pour les routes ou les aménagements cyclables. Il est important de préserver la cohérence de cette programmation : la question se reposera quand on s'interrogera sur les ressources. Mieux vaut se donner des trajectoires réalistes, compatibles avec les ressources que l'on envisage de dégager.

Mme Carole Bureau-Bonnard. Je voulais insister sur le fait que si l'on avait la possibilité d'améliorer le financement, cela permettrait de faire en sorte que le transport fluvial soit de meilleure qualité et surtout qu'il monte en puissance. Cela étant, j'entends les arguments qui ont été évoqués, et je vais donc retirer mon amendement.

L'amendement CD647 est ***retiré****.*

La commission est saisie des amendements identiques CD98 de Mme Emmanuelle Anthoine et CD99 de Mme Valérie Bazin-Malgras.

Mme Emmanuelle Anthoine. Mon amendement CD98 est rédactionnel.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD99 également. Je voudrais rappeler le débat que nous avons eu tout à l'heure sur le surplus de la « taxe Chirac », qui représente 20 ou 30 millions d'euros. Les crédits prévus pour VNF vont passer de 110 à 130 millions d'euros lors des prochains exercices budgétaires, ce qui consommera ainsi la quasi-totalité de ce qui nous est proposé pour alimenter l'AFITF. Cela montre bien qu'on n'est pas du tout à la hauteur des attentes et que l'on ne réglera pas le problème de la rénovation et de la construction de la voirie qui se pose.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cela tombe bien, parce que ce n'était pas son objet… L'amendement de la rapporteure ne prétendait pas régler le problème : c'était un symbole, qui nous semblait néanmoins important.

Avis favorable aux amendements identiques CD98 et CD99.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission ***adopte*** *ces amendements.*

En conséquence, l'amendement CD2100 de Mme Danielle Brulebois ***tombe****.*

La commission est ensuite saisie des amendements identiques CD163 de M. Jean-Pierre Vigier, CD255 de Mme Annie Genevard, CD258 de M. Vincent Rolland, CD497 de M. Vincent Descoeur, CD585 de M. Xavier Roseren et CD2274 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD163 est défendu.

M. Dino Cinieri. L'amendement CD255 vise à modifier le rapport annexé pour y apporter des précisions soulignant des aspects importants pour les territoires de montagne. Nous préciserons ainsi à l'alinéa 36 que l'État reprendra une politique d'investissements dans les trains d'équilibre du territoire, que la rédaction actuelle de cet alinéa ne mentionne pas, et dans les trains

d'aménagement du territoire. Je rappelle que toutes les régions deviendront les autorités organisatrices en charge des TET d'ici au 1er janvier 2020.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD258 est défendu.

M. Vincent Descoeur. Un peu dans le même esprit qu'un de ceux que j'ai défendus précédemment, l'amendement CD497 vise à préciser à l'alinéa 36, relatif aux investissements dans le réseau ferroviaire, qu'il faut s'intéresser tout particulièrement aux trains d'équilibre du territoire.

Mme Carole Bureau-Bonnard. L'amendement CD585 est défendu.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD2274 également.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense que ces amendements sont satisfaits. Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer les investissements qui sont prévus, notamment pour les lignes Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, et nous reviendrons tout à l'heure sur l'importance des trains de nuit. Je vous propose de retirer ces amendements, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je suis du même avis. Mon amendement CD3175, que nous allons examiner bientôt, devrait répondre à votre préoccupation.

*L'amendement CD585 est **retiré**.*

*La commission **rejette** les autres amendements.*

Elle examine ensuite l'amendement CD493 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. J'ai déjà présenté un amendement qui s'inscrit dans le même esprit mais n'a pas rencontré un grand succès… L'amendement CD493 vise plus précisément les zones particulièrement enclavées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est important de traiter la question de la rénovation des lignes connaissant peu de circulation. C'est le sens de la mission que j'ai confiée au préfet M. François Philizot. Les autres lignes doivent également être prises en compte. Je pense que cet amendement conduirait à laisser de côté une partie des enjeux. Je vous propose donc de le retirer ; sinon, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je demande aussi son retrait, sans quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. Vincent Descoeur. Nous avons admis le principe selon lequel il faut éviter d'évoquer des cas particuliers, mais force est de constater que certaines des lignes dont nous parlons ont un avenir compromis. D'où l'idée de mettre l'accent sur elles avant l'ouverture à la concurrence.

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

Puis elle est saisie de l'amendement CD3176 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le rapport annexé au projet de loi, dans sa version résultant du vote de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, fixe à 40 millions d'euros par an le montant à atteindre pour les opérations de mise en sécurité des passages à niveau prioritaires. Or ce niveau de précision ne relève pas de la loi. Des discussions devront également être menées avec les collectivités territoriales et SNCF Réseau dans le cadre des contrats d'objectifs et de performance. Mon amendement vise à revenir à la rédaction initiale du projet de loi : la mise en sécurité des passages à niveau fait partie intégrante des opérations de sécurité ferroviaire qui seront soutenues financièrement par l'État, comme la ministre va certainement le confirmer, pour un montant qui correspondra, en ordre de grandeur, à ce qui a été annoncé.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. On pourrait décliner les montants de chacun des programmes, mais cela poserait un problème d'homogénéité. Je peux vous confirmer l'importance que nous accordons à la sécurité des passages à niveau. La montée en puissance prévue correspond bien aux chiffres qui ont été cités. Par cohérence, il est préférable de ne pas commencer à insérer d'autres chiffres dans le rapport annexé. J'émets donc un avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2577 de M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Une des difficultés du fret ferroviaire tient au très mauvais état des voies de service, qui permettent de manœuvrer les trains et de décharger ou de charger le fret à quai dans les gares. L'amendement CD2577 tend à préciser que l'objectif d'amélioration de l'état du réseau existant concerne aussi les voies de service, afin d'améliorer le transport de marchandises.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement est conscient, bien sûr, de l'importance des voies de service. Conformément à la répartition des interventions des différents acteurs, c'est à SNCF Réseau de remettre en état ces voies, alors que l'État intervient, par exemple, en ce qui concerne les lignes capillaires fret. Il a été demandé à SNCF Réseau d'investir 20 millions d'euros par an au cours des prochaines années afin de remettre à niveau ces voies qui en ont bien besoin. Votre amendement étant satisfait, selon d'autres modalités, je vous propose de le retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement est satisfait par l'alinéa 37, mais également par les développements consacrés à la priorité n° 5, relative au report modal. Je vous demande de le retirer, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

L'amendement CD2577 est ***retiré****.*

La commission examine ensuite l'amendement CD3150 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'amendement CD3150 vise à clarifier la rédaction de la deuxième phrase de l'alinéa 37 et à préciser que c'est à SNCF Réseau, et non à l'État, qu'il appartient de conduire les travaux de régénération et de modernisation des lignes structurantes. Quelles que soient les modalités de financement, ces travaux relèvent de la maîtrise d'ouvrage du gestionnaire de l'infrastructure, SNCF Réseau, qui doit en particulier mettre leur programme en adéquation avec les ressources disponibles, notamment celles en personnel. Il convient que l'État soit attentif à toutes les pistes d'optimisation des financements et de réduction des nuisances liées aux travaux, notamment pour les usagers ; mais, en tout état de cause, il ne mène pas opérationnellement ces travaux.

Suivant l'avis favorable de la ministre, la commission ***adopte*** *l'amendement.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD173 de M. Jean-Pierre Vigier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement tend à mettre l'accent sur l'aménagement et la sécurisation des lignes existantes qui desservent les départements ruraux ou de montagne.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement rejoint une précédente série. Je ferai donc la même réponse : il faut évidemment prendre en compte ces enjeux, et c'est notamment le sens de la mission confiée au préfet M. François Philizot, mais les ressources mobilisables, qu'elles soient budgétaires ou opérationnelles, doivent également servir pour le réseau structurant. SNCF Réseau n'est pas amené à contribuer à la régénération de ces petites lignes qui doivent être financées dans le cadre des contrats de plan État-régions. J'émets donc un avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

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

Puis elle examine l'amendement CD2275 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. On ne va pas refaire le débat sur le nouveau pacte ferroviaire… Cela étant, depuis l'examen et la promulgation de ce texte, il n'est pas rare d'entendre parler ici ou là, dans certaines régions, de fermetures de gares, voire de petites lignes. J'entends bien qu'un travail est mené par le préfet M. François Philizot et nous en attendons beaucoup ; mais je trouve dommage qu'en attendant, des décisions de fermeture soient prises.

Je le dis d'autant plus que j'applaudis des deux mains lorsque vous parlez du transport du quotidien, lorsque vous souhaitez qu'il n'y ait plus de zones

blanches en ce qui concerne les autorités organisatrices des mobilités, lorsque vous voulez lutter contre l'autosolisme et lorsque vous appelez à s'intéresser à cette France dite périphérique. On voit bien ce qui se passe, en effet : beaucoup d'habitants s'y sont installés et font tous les jours ce que l'on appelle des mouvements pendulaires. Ils sont obligés d'utiliser leur véhicule, souvent à moteur thermique, pour aller au travail.

Quelques-unes de vos propositions doivent leur permettre d'avoir des alternatives ; parmi elles, le transport ferroviaire peut paraître pertinent dans certains endroits, notamment en lisière de grandes agglomérations ou de métropoles. Il me semble dommage que l'on n'organise pas une forme de moratoire en attendant les résultats de la réflexion qui a été engagée, afin que les décisions soient prises en connaissance de cause, c'est-à-dire à l'aune de ce travail. Il est très difficile de rouvrir une petite ligne ou même une gare lorsque la décision a été prise de la fermer. C'est une question de logique : l'amendement CD2275 tend à faciliter les choses en évitant d'avoir à revenir sur des décisions malheureuses de fermeture de gares ou de petites lignes qui sont en train d'être prises.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Quand on ferme une petite ligne, ce n'est pas une décision de renoncement, en tant que tel, au fonctionnement d'une ligne utile : c'est parce qu'on a accumulé des décennies de retard au point que, parfois, SNCF Réseau nous avoue ne plus être à même d'y faire circuler des trains. C'est évidemment insupportable, tout comme il est insupportable d'inscrire des montants dans les CPER pour découvrir par la suite qu'il faut en réalité des montants deux fois plus élevés que ce qui a été programmé par les différents acteurs… La décision ne se limite pas à ne plus fermer : il faut absolument rattraper le retard et trouver les bonnes méthodes pour avancer rapidement, et en particulier pour que des études puissent être réalisées plus vite. C'est notamment le sens de l'amendement que j'ai déposé au Sénat pour permettre aux régions qui le souhaitent de gérer directement certaines de ces lignes. Ce serait très simple si l'on pouvait décréter un moratoire ; malheureusement, il faut compter avec un état des lignes qu'il faut impérativement parvenir à améliorer. Je partage votre préoccupation, mais je pense qu'elle ne peut pas se traduire par la formulation que vous proposez. J'espère que nous allons arriver à trouver, tous ensemble, les moyens d'éviter cette situation de fait accompli, insupportable pour tout le monde. Je vous propose de retirer votre amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même si je comprends bien les problèmes évoqués par M. Christophe Bouillon, les propositions contenues dans son amendement ne relèvent pas directement ou pas seulement de la compétence de l'État, mais de SNCF Réseau et des régions, qui sont compétentes pour les lignes de TER. En outre, l'amendement est satisfait par plusieurs dispositions de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, notamment son article 13 et son article 23 qui institue des comités de suivi des dessertes auprès des autorités organisatrices de transport ferroviaire. J'émets donc un avis défavorable.

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

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD500 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Par l'amendement CD500, je propose d'investir dans les trains de nuit d'une manière significative. Ils peuvent constituer de vraies solutions pour certains territoires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous appelez à un nouveau souffle pour le réseau des trains de nuit. J'ai déjà eu l'occasion de dire que je partage cette ambition. J'ai souhaité que l'on prolonge la convention avec la SNCF pour les trains de nuit existants et que l'on engage une rénovation du matériel roulant. Il faut certainement aller plus loin, comme le propose l'amendement CD3175 de la rapporteure, que nous allons bientôt examiner. Je vous propose de retirer votre amendement au bénéfice de celui-ci.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis, en attendant l'amendement CD3175…

M. Vincent Descoeur. Il est utile de s'intéresser à l'existant, mais on vous a présenté un certain nombre de situations laissant penser qu'on pourrait aussi s'interroger sur le retour de certains trains de nuit qui apportaient une véritable plus-value, et qui ont malheureusement disparu.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD2276 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je n'ignore pas l'existence d'une programmation pour la sécurisation des passages à niveau, qui existe depuis les années 1990, ni les travaux réalisés dans le cadre d'une récente mission parlementaire, mais il y a encore des accidents parfois dramatiques qui sont liés à des passages à niveau. Il en est récemment survenu un à Pavilly, dans ma circonscription. Même si l'on peut louer la diligence des services de secours, de la SNCF et d'autres acteurs, je trouve qu'il serait important d'accélérer, voire de renforcer, les dispositions à prendre pour traiter les passages à niveau dangereux, dont nous avons une connaissance fine.

Vous avez souhaité, madame la ministre, consacrer un effort particulier au traitement de l'existant : or la rénovation de certaines lignes peut être l'occasion de supprimer certains passages à niveau. Il faut intégrer cette question, même si je sais bien qu'elle implique également d'autres acteurs, notamment les collectivités territoriales, par exemple lorsque cela suppose des contournements ou des modifications de tracé des routes. Il est temps, et je pense que vous en avez conscience, de renforcer la programmation prévue pour la sécurisation des passages à niveau.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que la sécurisation des passages à niveau est une priorité et que le Gouvernement va renforcer les moyens qui y sont consacrés. Vous avez évoqué le rapport de Mme Laurence Gayte, qui ouvre d'autres perspectives, en préconisant des mesures d'aménagement simples, efficaces et plus rapides à mettre en œuvre. Je pense que votre amendement est satisfait, et je vous propose donc de le retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

L'amendement CD2276 est ***retiré.***

Puis la commission aborde l'amendement CD3153 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'introduction d'une référence aux transports guidés au Sénat, en séance publique, procède de la volonté de développer le transport par câble et la mobilité par liaison tram-train.

Le développement de ces modes de transport, et des transports guidés d'une façon plus générale, est bien appréhendé et soutenu dans le cadre du rapport annexé, notamment au sein de la priorité n° 4. Il est ainsi prévu à l'alinéa 61 de dégager « 600 millions d'euros pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun », dont font partie les trams-trains et les transports par câble.

En revanche, l'introduction du terme « transports guidés » dans la partie consacrée à la priorité n° 2, qui a pour objet de « remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains », ne semble pas adaptée au contenu de cette priorité. C'est pourquoi mon amendement CD3153 tend à supprimer les références aux transports guidés dans le cadre de la priorité n° 2.

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

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

Puis elle ***adopte*** *l'amendement rédactionnel CD3151 de la rapporteure.*

Elle examine ensuite, en discussion commune, l'amendement CD3175 de la rapporteure, faisant l'objet du sous-amendement CD3267 de la commission des finances, et l'amendement CD1828 de la même commission.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Voici le désormais célèbre amendement CD3175, que vous attendez depuis le début de la soirée. *(Sourires.)*

Les trains de nuit, tels qu'ils ont existé dans notre paysage ferroviaire, sont en fin de cycle : services obsolètes par rapport aux nouvelles attentes des voyageurs, matériel roulant arrivé en fin de vie et exploitation compliquée par l'état de l'infrastructure ferroviaire.

À la suite des travaux de la commission présidée par M. Philippe Duron en 2015, seules deux lignes ne bénéficiant pas d'offres alternatives ont été conservées et font l'objet d'un conventionnement avec l'État : la ligne Paris-Briançon et celle Paris-Rodez – Latour-de-Carol, qui est complétée jusqu'à Cerbère grâce à l'engagement conjoint de l'État et de la région Occitanie. Malgré des difficultés d'exploitation, le Gouvernement s'est engagé à maintenir ces deux trains et une rénovation des voitures a été annoncée. Il sera également nécessaire d'investir dans du matériel roulant.

Des dessertes de nuit internationales, qui ne sont pas conventionnées, existent également, comme le service offert par la société Thello. Ailleurs en Europe, d'autres lignes de nuit font preuve d'un dynamisme commercial.

Même si, à la différence de beaucoup de ses voisins, la France a la chance de compter sur un réseau à grande vitesse qui a beaucoup raccourci les distances et réduit en conséquence le potentiel des liaisons de nuit, le développement de nouvelles lignes de nuit peut faire l'objet d'une réflexion. Mon amendement demande que le Gouvernement remette au Parlement, d'ici au 30 juin 2020, un rapport stratégique sur les perspectives de relance des trains de nuit.

M. Joël Giraud. Le sous-amendement CD3267 de la commission des finances est cosigné par son président, M. Éric Woerth, et par moi-même : il est donc assez œcuménique.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous nous mettez la pression, monsieur le rapporteur général ! *(Sourires.)*

M. Joël Giraud. Je souscris complètement à ce qui vient d'être dit. La commission des finances a d'ailleurs adopté, toujours d'une manière œcuménique, l'amendement CD1828 qui suit la même logique. Mais je vais le retirer si le sous-amendement CD3267 est adopté.

Il manque une dimension intra-européenne dans l'amendement CD3175. Or on ne saurait avoir un réseau de trains de nuit qui ne dépasse pas les frontières. Il serait assez cocasse qu'un train de nuit s'arrête à Annemasse au lieu d'aller jusqu'à Genève, ou à Aulnoye sans continuer jusqu'à Bruxelles. Il faut également prendre en compte la dimension économique : l'ensemble des trains de nuit européens, à l'exception des deux trains français, a fait l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt qui a été remporté par Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), les chemins de fer publics autrichiens. Ces derniers ont aujourd'hui un réseau international, intra-européen, qui fonctionne très bien et gagne même de l'argent. Nous avons tout intérêt à nous adosser à ce type de politiques publiques pour relancer la politique des trains de nuit en France et à travers elle. C'est pourquoi nous souhaitons introduire une référence à la dimension intra-européenne dans l'amendement de la rapporteure. Tel est l'objet du sous-amendement CD3267.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je précise que l'adoption de l'un de ces amendements, éventuellement sous-amendé, ferait tomber le CD61.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis très favorable à ce que l'on apporte un éclairage sur les enjeux et les conditions d'un développement plus important du réseau des lignes de nuit. Les succès de nos partenaires européens nourriront utilement l'étude demandée. J'émets donc un avis favorable à l'amendement CD3175 et au sous-amendement CD3267.

*L'amendement CD1828 est **retiré**.*

*La commission **adopte** le sous-amendement CD3267.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CD3175 sous-amendé.*

*En conséquence, l'amendement CD61 de M. Vincent Descoeur **tombe**.*

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD2403 de M. Benoit Simian.

M. Vincent Thiébaut. L'amendement CD2403 vise à encourager le développement de projets de RER métropolitain dans les grandes agglomérations françaises, un peu sur le modèle du réseau francilien. Cela permettrait de décongestionner certains territoires, comme on l'a fait autour de Bordeaux. Nous connaissons nous-mêmes de gros problèmes dans le Bas-Rhin, notamment pour l'accès à Strasbourg. Vous auriez d'ailleurs déclaré, madame la ministre, lors d'un déplacement en Alsace, que ce n'est pas un TER qu'il nous faudrait mais un RER, du point de vue de la cadence. Notre amendement va dans le sens de ces bonnes paroles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'ai en effet évoqué, dans plusieurs territoires, la nécessité de développer fortement la capacité de nos trains express régionaux. Les problèmes de congestion routière qui se posent autour des métropoles ou le long des axes surchargés, comme celui qui relie Thionville et Luxembourg, montrent bien que nous ne sommes pas à la hauteur des besoins de nos concitoyens. Nous devons faire mieux. Peut-être pourrait-on retravailler la formulation « RER métropolitains » que vous proposez, mais je partage votre philosophie. J'émets donc un avis favorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD3154 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je vous propose de supprimer la référence à la création de nouvelles gares, notamment d'interconnexion. Le projet de loi a pour objectif de traiter les nœuds ferroviaires et d'assurer l'entretien et la modernisation du réseau existant. La priorité n° 2 du rapport annexé, qui vise à

désaturer les grands nœuds ferroviaires urbains, consiste d'abord à créer de nouvelles voies en gare et à élargir certains quais avant d'envisager la création de nouvelles gares.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD3155, CD3156 et CD3157 ainsi que l'amendement CD3159 rectifié, de précision, de la rapporteure.*

La commission examine ensuite les amendements identiques CD256 de Mme Annie Genevard, CD498 de M. Vincent Descoeur, CD587 de M. Xavier Roseren et CD2277 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Dino Cinieri. L'amendement CD256 vise à inclure une référence à la montagne à l'alinéa 49 du rapport annexé. Je rappelle que la spécificité de la montagne est reconnue depuis la loi du 9 janvier 1985.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD498 tend, de la même façon, à prendre en compte la spécificité des besoins des territoires de montagne.

Mme Véronique Riotton. L'amendement CD587, déposé par notre collègue député du Mont-Blanc, précise que le désenclavement routier concerne aussi les territoires de montagne, une fois n'est pas coutume. *(Sourires.)*

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD2277 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour les raisons déjà exposées, je demande le retrait de ces amendements ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même position.

*La commission **rejette** ces amendements.*

*Puis elle **adopte** les amendements CD3160, de précision rédactionnelle, et CD3161, rédactionnel, de la rapporteure.*

Elle examine ensuite les amendements identiques CD257 de Mme Annie Genevard, CD499 de M. Vincent Descoeur, CD588 de M. Xavier Roseren et CD2278 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Dino Cinieri. L'amendement CD257 vise à compléter la rédaction de l'alinéa 52 afin de rappeler que les travaux d'entretien, de sécurisation et de modernisation du réseau routier national comportent notamment d'importants travaux de prévention des risques naturels, particulièrement nécessaires en montagne.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD499 concerne également les travaux de sécurisation visant à prévenir des éboulements de terrain ou des chutes de blocs de pierre, très fréquents en montagne.

Mme Véronique Riotton. L'amendement CD588 précise que les travaux d'entretien, de sécurisation et de modernisation du réseau routier, qui est reconnu comme essentiel pour l'attractivité d'un territoire, portent notamment sur la prévention des risques naturels. Ces travaux sont essentiels pour assurer la sécurité des usagers de la route, en particulier en montagne.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD2278 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les enjeux de sécurité face aux risques naturels sont systématiquement pris en compte. N'en citer que quelques-uns, mais pas d'autres, pourrait être contre-productif. Je vous propose donc de retirer ces amendements, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

*La commission **rejette** ces amendements.*

La commission examine l'amendement CD3162 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le Sénat a introduit une exception au dispositif de désenclavement routier des villes moyennes, qui consiste à privilégier des aménagements ponctuels. Un amendement adopté en séance publique précise à la fin de la seconde phrase de l'alinéa 52 : « sauf si la déclaration d'utilité publique a été prononcée et que les acquisitions et aménagement fonciers ont été réalisés ». Or, quel que soit l'état d'avancement des procédures et acquisitions, les projets doivent être poursuivis dans un esprit pragmatique en les adaptant au contexte. Afin de préserver la liberté d'appréciation en fonction de l'évolution des projets et des contextes, je vous propose de supprimer cette référence à la déclaration d'utilité publique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle en vient aux amendements CD494 et CD62 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. L'alinéa 53 évoque un effort particulier pour les routes nationales non concédées traversant tout un département métropolitain. L'amendement CD494 propose d'accorder une priorité aux départements dont les chefs-lieux cumulent des handicaps liés à l'enclavement.

Dans le même esprit, l'amendement CD62 vise à proposer des critères pour identifier les départements qui mériteraient une attention toute particulière au

regard de différents handicaps – absence de liaison autoroutière ou de routes deux fois deux voies, éloignement des lignes ferroviaires à grande vitesse, etc.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les deux amendements sont satisfaits : c'est l'objet même du plan de désenclavement. Je vous propose de les retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

*La commission **rejette** successivement les amendements CD494 et CD62.*

*Elle **adopte** ensuite les amendements rédactionnels CD3163, CD3164 et CD3165 de la rapporteure.*

Elle passe à l'amendement CD491 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. J'ai déjà eu l'occasion de l'évoquer : il faut porter une attention particulière aux tiers lieux et à l'accueil des télétravailleurs, car cela limite les déplacements.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour les raisons exposées précédemment, demande de retrait. Sinon, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

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

Puis elle examine l'amendement CD671 de M. Éric Alauzet.

M. Vincent Thiébaut. Si le développement de nouveaux modes de mobilité est essentiel, la marche et le déplacement piétons restent les modes de déplacement les plus pratiqués. Au vu de l'évolution des différentes modalités de mobilité, notamment dans les zones denses, il devient de plus en plus difficile pour les piétons de se déplacer en toute sécurité. Mon amendement précise que l'État accordera une attention particulière à ces enjeux dans le cadre de l'utilisation de l'enveloppe de 350 millions d'euros consacrée aux mobilités actives, inscrite dans la stratégie de programmation des investissements.

Une petite anecdote pour finir : la semaine dernière, je me suis baladé à Strasbourg – ville où la pratique du vélo est très développée – à six heures du soir : j'ai failli me faire renverser trois fois en un quart d'heure !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est satisfait : c'est l'objet du fonds « vélo » et du fonds « mobilités actives ». Je vous propose de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Votre amendement est satisfait par la rédaction actuelle du projet de loi. Mais il peut être utile de rappeler que les déplacements piétons, notamment ceux des personnes à mobilité réduite, doivent

faire l'objet d'une attention particulière. Je m'en remets à la sagesse de la commission.

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

Elle en vient à l'amendement CD2237 de Mme Marietta Karamanli.

M. Christophe Bouillon. L'amendement pourrait s'intituler « Vive les transports actifs ! ». Il vise à donner plus de moyens à leur expérimentation et à placer la barre un peu plus haut pour accompagner cet appel à projets. Il faut faire confiance à celles et ceux qui expérimentent.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. D'une manière générale, je ne peux que donner un avis défavorable quand il s'agit de modifier les équilibres dans les enveloppes évoquées lors de l'examen de l'article 1er A. En outre, c'est la première fois que l'État met en place un fonds « mobilités actives ». Ce n'est peut-être pas suffisant, mais c'est néanmoins un premier pas. Enfin, 100 millions d'euros par an de la dotation de soutien à l'investissement local pourront également soutenir les projets. Je vous demande de bien vouloir retirer l'amendement. Sinon, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Votre amendement suppose un effort supplémentaire au détriment d'autres priorités identifiées par le Conseil d'orientation des infrastructures. Il convient de préserver l'équilibre trouvé.

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

Elle passe à l'amendement CD1829 de la commission des finances.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Cet amendement de la commission des finances posera sans doute le même problème que le précédent sur l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT). Nous souhaitons qu'une attention particulière soit apportée à l'accompagnement des communautés de communes qui répondent aux appels à projets ambitieux du Gouvernement en matière de déploiement du vélo ou dans d'autres domaines. Le défaut d'ingénierie de ces territoires – qui n'est pas de leur fait, il est lié à leur manque d'attractivité pour les cadres A et A + de la fonction publique –, constitue un frein à l'accès aux crédits. Cela entrerait parfaitement dans les compétences de l'ANCT, même si j'ai bien conscience de revenir sur la question programmatique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, mais la proposition de loi créant l'ANCT n'a pas encore été adoptée.

Cela étant, votre amendement me semble satisfait : nous accompagnons déjà ces territoires en termes d'ingénierie. Ainsi, l'appel à projets « vélo et territoires » soutient les collectivités dans l'élaboration de leur stratégie vélo. En

décembre, cent soixante-huit territoires avaient répondu et cent deux vont être accompagnés. En février, cent soixante-seize territoires avaient répondu et, à nouveau, une centaine vont être accompagnés. La dynamique est donc très fortement engagée.

Je n'ai aucune inquiétude sur le fait que les communautés de communes vont se saisir des fonds « vélo » ou « mobilités actives » une fois ceux-ci mis en place.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. L'Agence nationale de la cohésion des territoires aura évidemment à cœur d'accompagner les projets de toutes les collectivités de la même manière.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD669 de M. Éric Alauzet.

M. Vincent Thiébaut. Dans les territoires ruraux, la voiture individuelle est encore le principal mode de déplacement. Nous savons très bien qu'il sera difficile de déployer rapidement des transports publics. L'amendement de notre collègue M. Éric Alauzet préconise de mettre en place des solutions de type autopartage de véhicules et de les renforcer dans la stratégie de programmation. Le numérique favorisera le déploiement de telles solutions dans ces territoires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement est satisfait. C'est le sens de la démarche France Mobilités – que M. Jean-Marc Zulesi connaît bien –, qui a déjà permis d'accompagner plusieurs dizaines de territoires. En outre, votre amendement pose des problèmes rédactionnels, la notion d'« autorité régulatrice de mobilité » n'étant pas celle employée dans le texte. Je vous propose un retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Votre amendement est satisfait, le sujet étant au cœur du projet de loi.

M. Vincent Thiébaut. S'il est satisfait, je suis satisfait…

*L'amendement est **retiré**.*

La commission passe à l'amendement CD2404 de M. Benoit Simian.

M. Vincent Thiébaut. L'amendement proposé par notre collègue M. Benoît Simian vise à étudier des alternatives à l'électrification des lignes, plus particulièrement le train à hydrogène. Cette proposition figurait parmi les conclusions du rapport parlementaire sur le verdissement du transport ferroviaire qui vous a été remis en novembre 2018, madame la ministre, afin d'inciter les collectivités à participer au développement du train à hydrogène.

La semaine dernière, je me suis rendu avec mon collègue M. Jean-Baptiste Djebbari dans le nord de l'Alsace et nous avons visité l'usine Alstom Transport de

Reichshoffen, très en avance sur ce sujet. Nos voisins allemands ont déjà lancé des projets de trains à hydrogène.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement reflète bien la mobilisation de M. Benoît Simian sur le train à hydrogène. Même si l'État, il le sait, ne peut pas accompagner ces projets dans le cadre des contrats de plan État-régions, nous serons bien au rendez-vous. Je vous propose le retrait au bénéfice de cette confirmation.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

L'amendement est ***retiré****.*

Puis la commission ***adopte*** *l'amendement rédactionnel CD3166 de la rapporteure.*

Elle en vient à l'amendement CD2405 de M. Benoît Simian.

M. Vincent Thiébaut. Il est défendu. Je pense que je connais déjà la réponse…

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Effectivement, ma réponse sera la même : demande de retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

L'amendement est ***retiré****.*

Elle passe à l'amendement CD2406 de M. Benoît Simian.

M. Vincent Thiébaut. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces objectifs ont vocation à figurer dans la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), et non dans le présent projet de loi. En outre, je m'interroge sur les chiffres cités, à mes yeux trop ambitieux : l'objectif est plutôt d'une centaine de stations en 2023. Mais nous aurons ce débat dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie.

Mme la présidente Barbara Pompili. Malheureusement, elle ne sera pas débattue devant le Parlement, à notre grand regret. Mais c'est un autre sujet…

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Vincent Thiébaut. Je veux bien le retirer, mais si la PPE ne passe pas devant le Parlement…

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous pourrez l'évoquer lors de la discussion générale sur le projet de loi relatif à l'énergie et au climat, si vous le souhaitez.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** les amendements rédactionnels CD3167 et CD3170 de la rapporteure.*

Elle examine l'amendement CD3171 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le Sénat a introduit une référence à la notification du calendrier des travaux dans les contrats de plan État-régions. Outre que cela ne relève pas du domaine législatif, une telle obligation existe déjà aux différentes étapes de la négociation des CPER, lors de leurs éventuelles revoyures et lors de la mise au point et de la signature des conventions de financement avec les parties concernées.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle passe à l'amendement CD1831 de la commission des finances.

M. Joël Giraud. Cet amendement vise à autoriser l'adossement des sections à gabarit routier à une concession autoroutière existante. Le droit de l'adossement est basé sur un principe général qui encadre très strictement l'adossement d'une autoroute à une autre section d'autoroute – une petite section en général, permettant de compléter l'autoroute préexistante. Il n'est pas prévu d'adossement à des gabarits routiers. Or, dans de nombreux cas, le gabarit routier est nécessaire, soit parce que le taux de rentabilité attendu n'est pas suffisant, soit parce que la géomorphologie de la zone ne permet pas d'insérer un gabarit autoroutier, soit pour des raisons environnementales et d'acceptabilité par les populations.

C'est ce que propose notre amendement CD1831. Nous proposons en outre une coordination dans le code de la voirie routière, après l'article 40 *bis*, par le biais de l'amendement CD1840 que j'aurai donc défendu par avance.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En pratique, cet amendement permettra de réaliser des voies concédées ou en contrat de partenariat, sans exiger de caractéristiques autoroutières qui pourraient ne pas être adaptées dans certains lieux. Cet objectif étant précisé, j'émets un avis favorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. J'ai quelques réserves. Je m'en remettrai à la sagesse de la commission.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle en vient ensuite à l'amendement CD2092 de Mme Danielle Brulebois.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement, déposé par ma collègue Mme Danielle Brulebois, vise à inscrire le prolongement de l'A39 entre Paris, Dijon et Genève au scénario 2 du Conseil d'orientation des infrastructures.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons pris le parti de ne pas mentionner de projets particuliers dans le rapport annexé. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

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

Puis elle examine l'amendement CD634 de Mme Véronique Riotton.

Mme Véronique Riotton. Les engagements de la France prévoient déjà la réalisation de la partie transfrontalière du tunnel Lyon-Turin. Nos collègues sénateurs ont proposé que l'État prépare le phasage des travaux portant sur les voies d'accès, afin de donner de la visibilité au projet dont nous connaissons les enjeux européens. Mon amendement vise à préciser que cette démarche de phasage, autrement dit de programmation des travaux des voies d'accès au tunnel, doit aboutir au plus tard en 2023, afin de ne pas rester dans le flou et l'incertitude au-delà de cette date. Il ne présage en aucun cas de la date de début effectif des travaux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme vous le savez, j'ai eu l'occasion d'échanger sur cette question des voies d'accès avec les élus des départements alpins. Cela s'est traduit par une décision ministérielle du 8 avril, qui prévoit la relance d'un programme d'études afin de proposer un phasage adapté. Ce phasage a vocation à être arrêté d'ici à 2023. Mais, de façon générale, nous avons fait le choix de ne pas mentionner de dates dans le rapport. Par cohérence, je vous propose donc un retrait.

Le projet Lyon-Turin est le seul mentionné en tant que tel dans le rapport, car il n'a pas été étudié par le COI et bénéficie donc d'un traitement particulier. Mais n'allons pas plus loin en introduisant des dates dans ce rapport.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le souhait de préparer le phasage en amont pour améliorer le pilotage et le financement des opérations est légitime, mais nous n'entrons dans ce niveau de détail pour aucun des projets. En outre, malheureusement, face aux réticences de nos partenaires italiens, on peut craindre que le projet ne connaisse des aléas importants.

Mme Véronique Riotton. Je veux bien retirer l'amendement. Mais ne soyons pas dupes : au-delà de l'attitude italienne, il s'agit d'un enjeu européen extrêmement important. Tentons de réfléchir ensemble d'ici à la séance afin de montrer d'une autre façon notre engagement plus fort dans ce phasage que la simple mise au travail actée au mois d'avril.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission passe à l'amendement CD997 de Mme Émilie Bonnivard.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD997 de notre collègue Mme Émilie Bonnivard ajoute aux institutions susceptibles d'apporter leur concours à cette infrastructure importante la Banque européenne d'investissement (BEI).

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Par cohérence avec mes explications concernant la date, je vous propose de ne pas lister les différents modes de financements et vous demanderai de bien vouloir retirer votre amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis : cette précision ne semble pas utile dans le texte. Elle introduit même une confusion, en laissant penser que le cadre du mécanisme pour l'interconnexion et celui de la BEI pourraient s'exclure mutuellement. Or rien n'interdit à la BEI d'apporter des financements complémentaires ou des prêts.

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

Elle en vient à l'amendement CD998 de Mme Émilie Bonnivard.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de ma collègue Mme Émilie Bonnivard propose de mettre en place des outils pour le financement du Lyon-Turin.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le rapport de MM. Destot et Bouvard a déjà exploré la question. Nous attendons désormais une clarification de la part de nos amis ou voisins italiens pour ensuite mettre en place les ressources nécessaires à la réalisation de ce projet.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le message est reçu et la réflexion va se poursuivre sur ce financement, comme sur celui du programme d'investissement de l'Agence française de l'ingénierie touristique (AFIT).

*L'amendement est **retiré**.*

Elle examine ensuite l'amendement CD2244 de Mme Valérie Rabault.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le grand projet du Sud-Ouest fait bien partie des projets mentionnés dans l'exposé des motifs et dans l'annexe du COI à laquelle il est fait référence. En outre, j'ai proposé de revenir d'ici à la séance avec une rédaction plus précise, permettant d'envisager des montages financiers qui accéléreront la réalisation des projets. Cet amendement est donc satisfait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

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

*Puis elle **adopte** l'amendement de coordination CD3173 de la rapporteure.*

Elle passe à l'amendement CD2792 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Sénat a tenu à mentionner la branche Est de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône dans le rapport, alors qu'elle ne figurait pas dans les priorités du Conseil d'orientation des infrastructures.

J'ai eu l'occasion d'en discuter avec la présidente de la région Bourgogne Franche-Comté et le représentant de la région Grand-Est : de nouvelles études ont été réalisées, qui pourraient permettre de réévaluer le bilan socio-économique des trente kilomètres manquants. Nous sommes convenus que le Conseil d'orientation des infrastructures pourra analyser le sujet lorsqu'il va reprendre ses travaux, dans la perspective d'une inscription sur la période 2023-2028. En attendant, par cohérence, je propose de supprimer cet ajout.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis favorable. Le COI et la commission Mobilité 21 avant lui, n'avaient pas estimé ce projet prioritaire. La ministre s'engage désormais à le revoir lors des prochains travaux du COI. Nous attendrons les résultats des études.

Mme Yolaine de Courson. Je me permets d'insister. L'amendement du Gouvernement parle de « prolongement » de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Mais n'importe quel citoyen – notamment s'il est de l'Est de la France – pourra constater sur Wikipedia qu'il s'agit d'une « ligne inachevée » : il manque trente-cinq kilomètres… C'est comme arrêter un pont dix mètres avant la rive !

Les collectivités territoriales ont déjà payé près de 80 millions d'euros. Elles ont évalué à 160 millions leurs économies si la ligne est achevée. Elles sont prêtes à y consacrer davantage d'argent – la présidente de la région Bourgogne Franche-Comté vous l'a dit et me l'a confirmé.

Cette première ligne de province à province est un signal important. Le Président de la République l'a souligné : il faut écouter les territoires, notamment ceux qui ont un sentiment d'injustice territoriale.

Enfin, comment peut-on faire comprendre aux élus locaux et à nos concitoyens que l'on met en place des programmes « Cœur de ville », des « Territoires d'industrie », une Agence nationale de la cohésion des territoires, des contrats de transition écologique afin d'améliorer l'attractivité de nos territoires, mais que l'on ne veut pas finaliser les trente-cinq derniers kilomètres de cette

ligne ? Vingt-deux députés de ces régions vous ont écrit. Peut-on revoir le projet au plus vite, afin qu'on nous apporte une réponse avant 2038 ?

M. Bruno Fuchs. Je comprends tout à fait la logique du rapport annexé : on n'y insère pas de projets spécifiques. Mais il est important d'insister : vu de Paris, on ne comprend pas le projet. Il ne s'agit pas d'un prolongement, contrairement à ce que vous indiquez : la phase II a été décidée, elle doit être engagée. Il est incompréhensible de continuer à tenir ce type de langage…

Votre rapport liste cinq priorités ; or ce projet s'inscrit totalement dans quatre d'entre elles, notamment lorsqu'il s'agit de déconcentrer les cœurs de villes : Strasbourg, Mulhouse, Besançon. Ainsi, entre Strasbourg et Besançon, 75 % des trajets se font en voiture. Entre Strasbourg et Lyon, 45 % des trajets seulement se font en train, le reste étant effectué par d'autres modes de transport. Strasbourg-Lyon, c'est quatre heures trente, cinq cent trente kilomètres. Dès l'instant où l'on ne part pas de Paris, on est totalement pénalisé.

Enfin, M. Philippe Duron ne disposait pas de l'ensemble des éléments lorsqu'il a rendu son rapport, en l'occurrence les études d'impact économique mais également environnemental. Calculez le volume de gaz à effet de serre lié à la non-captation de ces mobilités par le train : c'est énorme. Qui plus est, ce rapport fait preuve d'une injustice majeure : zéro euro d'investissement pour l'Alsace ! C'est absolument incompréhensible alors que l'on parle de 40 ou 60 milliards d'euros d'investissements suivant les options…

M. Jean-Marie Sermier. Mes deux collègues l'ont dit, la LGV Rhin-Rhône a vocation à créer des liens entre villes françaises, mais également à devenir une liaison extrêmement importante entre l'Allemagne, le sillon rhodanien et Barcelone. La construction de cette infrastructure a commencé depuis trop longtemps. Sur la portion qui reste à finaliser, toutes les acquisitions foncières, les études et les recherches d'archéologie préventive ont été réalisées, et toutes les autorisations obtenues. Si cette ligne n'est pas rapidement finalisée, les études et les autorisations ne seront plus valides : il faudra tout recommencer en prenant en compte de nouveaux éléments. Cela coûtera une fortune ! On ne sera même pas sûr de passer aux mêmes endroits : autrement dit, les acquisitions foncières auront donc été inutiles.

Ce n'est pas sérieux ! C'est vraiment l'exemple même de ce que l'État ne doit pas faire dans le cadre d'une bonne gestion de père de famille. Il reste trente-cinq kilomètres entre Belfort et Mulhouse pour finaliser l'opération. La gare TGV de Besançon Franche-Comté, créée de toutes pièces, est fortement sous-utilisée, justement parce que la ligne n'est pas achevée. Nous ne souhaitons pas un nouveau projet, nous avons bien compris vos propos, madame la ministre ; mais sur tous les bancs et de toutes les régions, nous souhaitons, comme les sénateurs qui avaient soutenu cet amendement, que vous preniez l'engagement de terminer le chantier. Quand un chantier n'est réalisé qu'à 90 %, on ne peut pas considérer

que l'État a fait son travail : quand on ne met pas la tuile de faîtage en haut du toit, tout finit par se casser la figure !

Je tenais donc à attirer votre attention sur ce dossier, soutenu par tous les parlementaires de Bourgogne et de Franche-Comté, quelles que soient leurs convictions politiques.

M. Vincent Thiébaut. Je compléterai les propos de mes collègues en ajoutant un second enjeu : la liaison Strasbourg-Marseille. Comme le trajet Strasbourg-Besançon, il est essentiellement réalisé en voiture, compte tenu de l'offre existante…

Contrairement à ce qui a été dit, l'État investit malgré tout en Alsace avec la ligne Colmar-Fribourg, mais cette dernière prendrait une autre dimension si le projet Rhin-Rhône était finalisé !

Je me réjouis de l'annonce de la réouverture des études : ce sera peut-être l'occasion, au vu de la distance, de trouver une solution alternative. Je ne suis pas sûr qu'un train puisse atteindre trois cents kilomètres par heure en trente-cinq kilomètres… Il ne faudrait pas que le projet se fasse au détriment des petites lignes ferroviaires : c'est un réel enjeu en Alsace, notamment avec les transfrontaliers. Peut-être faudrait-il étudier une ligne à deux cent cinquante kilomètres par heure, comme on l'a fait en Allemagne et en Espagne.

M. Bruno Fuchs. À ce jour, 82 millions d'euros ont été investis. Ou bien l'État remet 200 millions, ou bien ces 82 millions sont perdus ! Nous sommes tout près de trouver l'équilibre en termes de financements publics.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. À l'époque, la commission Mobilité 21 avait jugé le projet non prioritaire. Le Conseil d'orientation des infrastructures n'a pas « oublié » le projet : il l'a réévalué et a constaté que son bilan socio-économique était négatif.

M. Bruno Fuchs. Évidemment !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Soit nous considérons que les méthodes d'élaboration de ce bilan socio-économique ne sont pas fondées, soit nous les acceptons ; en l'état, le bilan est négatif. Ce n'est donc pas juste une erreur d'aiguillage…

Je le répète, je l'ai évoqué avec la présidente de la région Bourgogne Franche-Comté et le représentant du président de la région Grand-Est : de nouvelles analyses ont été menées, qui pourraient conduire à revoir ce bilan. C'est une tradition dans notre pays : on valide rarement des projets dont le bilan socio-économique est négatif… Mais de nouveaux éléments semblent de nature à le rendre positif et à permettre des optimisations.

Dès la reprise des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures, je m'engage à inscrire l'analyse du projet, sur la base de ces nouvelles études, afin de voir dans quelle mesure il peut s'insérer dans la révision de la programmation des infrastructures 2023-2028, et non pour le reporter au-delà de 2038.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'amendement CD66 de M. Dino Cinieri **tombe**.*

*La commission **adopte** ensuite les amendements rédactionnels CD3172 et CD3174 de la rapporteure.*

Elle en vient à l'amendement CD2257 de Mme Valérie Rabault.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'ai déjà répondu : le Gouvernement est favorable au principe des sociétés de projet. Nous proposerons une rédaction plus opérante d'ici la séance publique.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Je vous propose de le retirer.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** enfin l'article 1er A et le rapport annexé **modifiés**.*

10. Réunion du mardi 21 mai à 17 heures

TITRE Ier A
Programmation des investissements de l'État dans les transports : objectifs, moyens et contrôle

Après l'article 1er A

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1421 de M. Fabrice Brun et CD1832 de la commission des finances.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD1421 a pour objet d'abroger l'article L. 1512-19 du code des transports, sur lequel repose l'existence de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

D'une part, le financement de l'agence a été modifié depuis sa création, d'autre part, il nous semble que cette agence n'a peut-être plus l'utilité qu'elle pouvait avoir à l'origine : il se trouve en effet que le ministère travaille lui-même sur la programmation, ce qui est bien normal, et qu'il formule des propositions à ce titre. Dans ces conditions, il est permis de se demander si l'AFITF ne serait pas une simple boîte aux lettres ou une chambre d'enregistrement des décisions du ministère.

Nous ne sommes pas les seuls à nous poser des questions puisqu'en 2016, la Cour des comptes critiquait elle aussi l'organisation et la gestion de l'AFITF.

Pour toutes ces raisons, il apparaît opportun de supprimer cette agence : tel est l'objet de l'amendement CD1421.

M. Joël Giraud, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. L'amendement CD1832 de la commission des finances est un amendement de repli par rapport à celui que vient de présenter M. Jean-Marie Sermier. En effet, il ne vise pas à supprimer l'AFITF, mais à lui donner un nouvel encadrement au moyen de deux leviers.

Il s'agit, d'une part, de la doter d'un contrat d'objectifs et de performance, conformément au souhait exprimé par son nouveau président, d'autre part, de prévoir la remise, concomitante au dépôt du projet de loi de finances, d'un document détaillant l'exécution des recettes et des dépenses de l'agence pour l'année en cours ainsi que la prévision de recettes et de dépenses pour l'année à venir, afin de disposer d'éléments objectifs de programmation conformes au présent projet de loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Ces deux amendements vont dans deux directions contradictoires, puisque le premier vise à supprimer l'AFITF et le second, à la doter d'un contrat d'objectifs et de performance, qui concerne habituellement des établissements tels que SNCF Réseau ou Voies navigables de France (VNF) – cela fait l'objet d'un amendement que nous examinerons plus tard.

La question de la suppression de l'AFITF est régulièrement soulevée par la Cour des comptes, ainsi que par la direction du budget – citée dans l'exposé sommaire de l'amendement CD1421 –, qui voit effectivement d'un mauvais œil les recettes affectées. Pour ma part, je considère que l'AFITF est un instrument utile pour permettre qu'ait lieu un débat transparent sur la programmation des infrastructures, au sein d'un conseil d'administration réunissant des représentants des collectivités et des parlementaires, et donnant lieu à un échange sur les perspectives financières et de programmation.

Par ailleurs, l'existence de l'AFITF est un moyen de bien montrer l'affectation de ressources directement prélevées sur les autoroutes – je pense notamment à la taxe d'aménagement du territoire et à la redevance domaniale, ou à des fractions de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) ayant été explicitement ajoutées pour participer au financement de l'infrastructure.

Globalement, l'agence permet de fournir une lisibilité à la programmation de nos infrastructures, en soutien à la programmation que nous sommes en train d'examiner. J'émets donc un avis défavorable à l'amendement CD1421.

Pour ce qui est de l'amendement CD1832 de la commission des finances, consistant à inscrire le principe de la conclusion d'un contrat d'objectifs et de performance entre l'État et l'AFITF, je comprends et partage la préoccupation des auteurs de cette proposition de disposer de plus de visibilité et de prévisibilité pour l'AFITF, en donnant également davantage de transparence à sa programmation opérationnelle, notamment vis-à-vis du Parlement. Tel est bien le sens du présent projet de loi que de permettre davantage de visibilité. En se basant sur le travail du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), à la fois indépendant et transparent, que je salue une nouvelle fois, le débat et le vote au Parlement d'une programmation claire vont permettre d'inscrire une chronique pluriannuelle de dépenses dans la loi. Je pense que c'est une avancée majeure que de pouvoir disposer de cette trajectoire en référence à une stratégie et à des priorités clairement définies.

Je comprends que vous souhaitiez aller plus loin, notamment en ce qui concerne la prévisibilité des recettes, mais je ne pense pas que l'outil du contrat d'objectifs et de performance, qui concerne plutôt des établissements chargés de missions opérationnelles, soit le bon. Je vous propose donc de retirer votre amendement afin que nous puissions réfléchir à la question que vous soulevez, en concertation avec le ministère des finances et le ministère de l'action et des comptes publics, afin de tenter de déterminer comment répondre au souci de transparence exprimé par votre amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Pour compléter ce que vient de dire Mme la ministre au sujet de l'amendement CD1421, j'ajouterai que l'intérêt de l'AFITF, qui réside dans sa souplesse et la réactivité qu'elle permet, a bien été perçu par nos voisins européens, qui se sont dotés d'opérateurs similaires.

En outre, le Parlement a toute latitude pour contrôler l'action et le financement de l'agence, à la fois dans le cadre de l'article 24 de la Constitution et dans celui de l'examen des projets de loi de finances et des projets de loi de règlement.

Pour ce qui est de l'amendement CD1832, je perçois mal l'intérêt d'insérer ce qu'il propose au sein du titre Ier A.

M. Bertrand Pancher. Il y a de quoi être étonné à la lecture de l'amendement CD1421 de nos collègues du groupe Les Républicains… Si l'on considère que le monde de demain est un monde de décentralisation et de partage des compétences et des moyens avec les élus territoriaux engagés, le modèle de l'agence est celui qu'il faut développer – sauf si l'on estime que l'État doit avoir moins de comptes à rendre. Par ailleurs, généraliser la fiscalité affectée, même si le ministère du budget y est toujours défavorable, permet d'identifier les moyens et de s'engager dans une discussion régulière avec les agences concernées sur les objectifs qui doivent être atteints.

Enfin, le rapporteur général du budget a déposé un amendement qui me paraît intéressant. À chaque fois que j'interroge l'AFITF, cette agence me donne tous les éléments nécessaires pour être éclairé sur ses engagements, alors même que je ne suis pas un influent député de la majorité !

Mme Valérie Lacroute. Ayant moi-même siégé à l'AFITF au cours de la législature précédente, je voudrais apporter mon témoignage au sujet de son fonctionnement et de son utilité. Je peux vous dire que les informations parviennent souvent à la dernière minute au conseil d'administration, notamment pour ce qui est de l'élaboration du budget, et qu'on a le plus souvent le sentiment que l'agence n'est pas un organisme décidant de la politique en matière d'investissements relatifs aux transports, mais une simple chambre d'enregistrement.

Certes, l'agence permet de flécher les recettes sur les transports, mais l'amendement de la commission des finances présente, indépendamment de ses imperfections, l'intérêt de redonner à l'AFITF et à ses membres un pouvoir plus important qu'il ne l'est actuellement. Il y a vraiment une réflexion à mener au sujet de l'utilité de l'agence, comme la Cour des comptes l'a d'ailleurs très bien dit à plusieurs reprises.

Quand on examine sa composition, on se rend bien compte que c'est la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) qui pilote cette agence. Ce n'est pas un problème en soi, mais l'agence a un coût, ce qui nécessite de s'interroger sur l'intérêt qu'il y a à la laisser continuer à fonctionner sous cette forme. De ce point de vue, l'amendement CD1421 du groupe Les Républicains présente l'intérêt de susciter un questionnement sur le fonctionnement actuel de l'AFITF. Je le répète, j'ai vu des propositions arriver sur la table de l'agence au dernier moment, parfois le matin même du jour où se tient le conseil d'administration – y compris lorsqu'il s'agit du vote du budget – et les parlementaires qui votent en loi de finances l'affectation du budget à l'AFITF, et sont par ailleurs membres du conseil d'administration, ne voient donc les décisions arriver qu'au dernier moment. Le groupe Les Républicains soutient donc l'amendement CD1421.

M. Martial Saddier. L'AFITF présente tout de même un avantage indiscutable, c'est que les investissements dont elle s'occupe sont dédiés aux infrastructures. Or, nous nous sommes tous battus pour qu'une somme annuelle soit mise à l'abri de Bercy. Comme cela a été souligné au cours de notre précédente réunion, nous devons faire face à un double problème : d'une part le manque de financement, d'autre part la gouvernance.

L'amendement d'appel CD1421 de M. Fabrice Brun souligne bien qu'il y a un problème, tandis que l'amendement CD1832 de la commission des finances constitue un compromis. Il me semble cependant que cet amendement devrait préciser le délai imparti au Gouvernement pour faire une proposition au Parlement. Madame la ministre, puisque vous ne fermez pas complètement la

porte à la demande formulée par M. Joël Giraud, pourriez-vous nous préciser sous quel délai le Gouvernement entend soumettre au Parlement une proposition concrète de nouvelle gouvernance de l'AFITF ?

M. Fabrice Brun. L'Agence de financement des infrastructures de transport de France est une simple boîte aux lettres chargée de recueillir la notification par le Gouvernement de la part assumée par l'État dans le financement des infrastructures de transport. Ce n'est qu'une coquille vide chargée d'appliquer les décisions du Gouvernement, totalement dépendante de la DGITM, c'est pourquoi nous estimons préférable de gagner du temps et de l'argent en intégrant les activités de l'AFITF à celles de la DGITM.

Si l'AFITF répondait à la problématique des territoires enclavés, cela se saurait, en Ardèche comme ailleurs… J'espère que vous saurez nous entendre, madame la ministre, car quand on ne nous écoute pas, nous sulfatons !

M. Joël Giraud, rapporteur général. J'espère que le sulfatage ne va pas se faire avec un produit interdit ! *(Sourires.)*

Eu égard à la garantie de sincérité et de crédibilité de la programmation proposée par Mme la ministre dans une démarche participative avec le Parlement, je retire l'amendement CD1832 de la commission des finances. Au demeurant, il ne me paraît pas utile d'exiger que soit précisé le délai dans lequel ce travail pourra être effectué : je sais que Mme la ministre tiendra ses engagements.

L'amendement CD1832 est ***retiré.***

La commission ***rejette*** *l'amendement CD1421.*

Elle examine l'amendement CD2021 de Mme Mathilde Panot.

M. François Ruffin. L'amendement CD2021 vise à demander la renationalisation immédiate des autoroutes françaises. Un cadeau initial a été fait à Vinci et compagnie au début des années 2000, lorsqu'a été prise la décision de leur livrer les autoroutes pour environ 17 milliards d'euros, alors que leur véritable valeur était d'au moins 27 milliards d'euros. Ce cadeau de 10 milliards d'euros s'est révélé être une véritable corne d'abondance pour les actionnaires des sociétés autoroutières puisqu'en 2016, ce sont 4,7 milliards d'euros de dividendes qui leur ont été distribués. Le montant de ces dividendes a été multiplié par cinq en cinq ans, et ce sont évidemment les usagers, les automobilistes, qui sont mis à contribution : en effet, sur chaque euro qu'ils payent au péage, ce sont environ 50 centimes qui partent directement dans la poche des actionnaires !

Un deuxième cadeau a été fait aux sociétés autoroutières en 2015, sous la forme d'un accord secret conclu entre M. Emmanuel Macron, alors ministre de l'économie, et les sociétés d'autoroute *(Exclamations des députés du groupe La République en Marche.)* Eh oui, que vous le vouliez ou non, M. Emmanuel Macron a bel et bien accepté, par un accord secret, de mettre un surcoût de

500 millions d'euros à la charge des usagers, cette somme bénéficiant aux sociétés autoroutières en même temps qu'une prolongation des concessions de deux à cinq ans – le tout représentant un cadeau dont le montant peut être estimé aux alentours de 15 milliards d'euros.

Nous considérons qu'il faut en finir avec la gabegie et, pour cela, qu'il faut faire revenir les autoroutes dans le giron de l'État, afin de permettre aux automobilistes de circuler à moindre coût, mais aussi de voir les bénéfices pouvant résulter de l'exploitation des autoroutes être affectés à la construction du réseau ferroviaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La renationalisation des autoroutes est une proposition récurrente. Nous avons récemment discuté au Sénat d'une proposition de loi en ce sens, qui a été pour moi l'occasion de redire que des précautions supplémentaires auraient dû être prises au moment de la privatisation, notamment en ce qui concerne la reconfiguration des contrats. Aujourd'hui, renationaliser les autoroutes représenterait une dépense de 50 milliards d'euros, ce qui ne paraît ni accessible ni prioritaire.

Par ailleurs, je précise que l'accord de 2015, qui visait à prendre acte des décisions antérieures portant sur le plan de relance autoroutier, à tirer les conséquences de l'augmentation des redevances domaniales décidées au début du quinquennat précédent, et enfin à intégrer les conséquences d'un gel des tarifs des autoroutes également décidées, a été publié il y a quinze jours : ce n'est donc pas un accord secret. C'est bel et bien un accord public !

Pour toutes ces raisons, je suis défavorable à cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je ne vois pas, monsieur François Ruffin, comment nous pourrions envisager des possibilités d'investissement dans les mobilités durables si nous devions trouver les 50 milliards d'euros nécessaires à la renationalisation des autoroutes. Je suis donc également défavorable à cet amendement.

M. Bertrand Pancher. Certains de nos collègues feraient bien de renoncer au fantasme de la machination, qui les conduit à mettre constamment de l'huile sur le feu ! Je vous invite à relire tous les rapports sur la question que vous évoquez, monsieur François Ruffin : qu'ils émanent de la majorité ou de l'opposition, tous concluent que le fait de renationaliser les autoroutes nécessiterait de faire un énorme chèque. Il ne faut pas confondre, comme vous le faites constamment, bénéfice et rentabilité du capital, qui sont deux choses bien différentes. Il est bien normal que les sociétés d'autoroute fassent des bénéfices, puisque c'est ce qui leur permet de financer le gros chèque qu'elles ont dû faire à l'État, lui permettant ainsi de désendetter notre pays.

Par ailleurs, je me vois contraint de répéter une fois de plus, puisqu'il n'est pire sourd que celui qui ne veut pas entendre, que la rentabilité du capital n'est pas excessive, puisqu'elle s'établit aux environs de 8 % par an pour des sommes très

importantes : il n'y a donc rien de choquant sur ce point. Sans doute n'aurait-il pas fallu privatiser les autoroutes, mais puisque c'est fait, on ne peut revenir en arrière, et on ne peut pas non plus avoir le beurre et l'argent du beurre !

M. Hubert Wulfranc. Pour ma part, je m'interroge sur ce que pourrait être l'avenir, et surtout sur les bruits qu'on entend à ce sujet. Madame la ministre, pouvez-vous nous confirmer que vous faites actuellement examiner, sur la base d'un certain nombre d'études, l'hypothèse d'une mise en concession des 2 000 km d'autoroutes actuellement gratuites, car non concédées, et sur lesquelles certains semblent avoir des vues – ainsi que sur 10 000 km de routes nationales ? Oui ou non, madame la ministre, un tel projet se trouve-t-il actuellement à l'étude sur votre bureau ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour que chacun comprenne de quoi il est ici question, je précise qu'il y a actuellement environ 10 000 km de réseau routier national non concédé, dont 7 000 km d'autoroutes : je ne vois donc pas ce que sont les 2 000 km d'autoroutes dont vous parlez. Sur le fond, je vous réponds très clairement, monsieur Hubert Wulfranc, que nous ne sommes absolument pas en train d'imaginer de mettre en concession le réseau routier non concédé.

M. François Ruffin. Le réseau d'autoroutes étant concédé jusqu'en 2032, et les sociétés d'autoroutes touchant environ 5 milliards d'euros par an, on peut considérer qu'on dispose, dès maintenant, des 50 milliards d'euros nécessaires à la renationalisation ! On se pose beaucoup moins de questions quand on envisage de doubler le coût budgétaire du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE)… En fait, reprendre en main cet outil d'aménagement du territoire relève du choix politique.

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

Article 1er B : *Dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)*

La commission est saisie, en discussion commune, des amendements CD1833 rectifié de la commission des finances et des amendements identiques CD1381 de M. Bertrand Pancher et CD1733 de Mme Florence Lasserre-David.

M. Joël Giraud, rapporteur général. L'amendement CD1833 rectifié est un amendement de coordination de l'article 1er B avec l'amendement CD1825, précédemment adopté dans le rapport annexé et portant sur le lissage des dépenses de l'AFITF afin d'atteindre les 13,7 milliards d'euros sur la durée de la programmation.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1381 a pour objet de rectifier le tableau qui prévoit le financement du budget de l'AFITF, établi sur la base du deuxième des trois scénarios proposés par le Conseil d'orientation des infrastructures – un choix du Gouvernement qui n'est remis en cause par

personne. Le COI a estimé que, compte tenu de la montée en puissance de l'AFITF, ce scénario nécessitait un montant de dépenses s'élevant à 3 milliards d'euros par an, ce que vous semblez avoir confirmé hier, madame la ministre.

Mme Florence Lasserre-David. L'amendement CD1733 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il ne me semble pas que l'amendement CD1833 rectifié constitue une coordination avec l'amendement CD1825, mais plutôt qu'il soit satisfait par cet amendement adopté dans le rapport annexé. Je vous propose donc le retrait de cet amendement.

Pour ce qui est des amendements identiques CD1381 et CD1733, je ne peux évidemment pas retenir un scénario qui augmenterait significativement la trajectoire de la programmation des infrastructures, car nous souhaitons nous engager sur une trajectoire que nous savons financer. Il est certain que s'il y avait plus d'argent, nous saurions le dépenser intelligemment, mais ce n'est pas le cas, c'est pourquoi nous avons préféré retenir un scénario en face duquel nous saurons mettre des ressources, en l'occurrence celui retranscrit dans le tableau figurant à l'article 1er B.

Pour ce qui est des écarts avec le scénario 2 du COI, qui est bien notre référence, l'un des deux principaux écarts résulte d'une montée en régime plus progressive de l'entretien et de la régénération des réseaux : si je plaide fortement en faveur de la nécessité d'augmenter les moyens qui leur sont consacrés, il me semble cependant qu'il ne serait pas raisonnable de faire des sauts tels que ceux qui étaient envisagés dans le rapport du COI, et qu'il vaut mieux s'en tenir à une trajectoire plus lissée. Le second écart tient au rythme de paiement des commandes passées au cours du précédent quinquennat pour les trains d'équilibre du territoire (TET) : là aussi, nous avons lissé les paiements, sans aucun impact sur les livraisons de ces trains.

Je propose donc également le retrait de ces deux amendements.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Pour ce qui est de l'amendement CD1833 rectifié, j'estime également qu'il est redondant, car satisfait par l'amendement CD1825 adopté dans le rapport annexé.

Quant aux amendements identiques CD1381 et CD1733, qui portent à 15 milliards d'euros les dépenses de l'AFITF, soit 1,6 milliard d'euros de plus que ne le prévoit le projet de loi, j'estime plus raisonnable d'en rester au financement prévu par le texte.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Compte tenu des explications de Mme la ministre et Mme la rapporteure, je retire l'amendement CD1833 rectifié.

M. Bertrand Pancher. Je comprends, madame la ministre, qu'on puisse lister les crédits de paiement en fonction du décalage des travaux engagés, et que, sur le plan technique, le tableau ne représente pas forcément la réalité des besoins

en termes de financement. Cela dit, j'appelle votre attention sur le fait que les experts, notamment les grandes organisations ayant travaillé sur ce projet d'investissement, considèrent tous que, nonobstant le tableau annexé au projet de loi, on ne va s'engager ni dans le scénario 1, où l'on ne fait rien, ni dans le scénario 2, mais plutôt dans un scénario de type « 1 et ½ ».

Tous ceux qui réclament des projets d'investissement dans les infrastructures et qui ont fait confiance aux travaux de la « commission Duron » vont sans doute être un peu déçus face au décalage des travaux. Au-delà des grands investissements, se pose aussi la question de l'entretien des routes et canaux et, en la matière, je ne suis pas persuadé qu'on atteigne les objectifs qui avaient été fixés. Le scénario 2 ne fait grimper personne aux rideaux : ce n'est absolument pas le grand engagement en termes d'investissements dont ont besoin nos territoires, et que nous réclamons depuis pratiquement dix ans ! La première commission Duron, autrement dit la commission « Mobilité 21 », qui remonte au début de la précédente législature, n'a été suivie d'aucun effet pendant cinq ou six ans, du fait de la décision funeste consistant à remettre en cause l'écotaxe. Aujourd'hui, on décide de tout remettre à plat, mais on n'aura pas forcément les moyens financiers pour le faire… de cela aussi, nous devons débattre.

Mme Valérie Lacroute. Pour ma part, je souhaite rappeler quelques chiffres. La TICPE représente environ 35 milliards d'euros par an, sur lesquels seulement 1,2 milliard d'euros vont à l'AFITF. Tout ne dépend donc que de la volonté politique de l'État de bien vouloir « mettre le paquet » sur les investissements en matière de transport, et d'augmenter le fléchage d'une partie supplémentaire de la TICPE vers l'AFITF.

M. Matthieu Orphelin. Je rappelle que le Conseil d'orientation des infrastructures avait un temps envisagé de faire état de quatre scénarios dans son rapport, avant de décider de n'en retenir que trois. La question consistant à savoir si on est dans le scénario 2, ou un peu en deçà, est une vraie question, qui équivaut à se demander quelle ampleur on estime pouvoir donner aux politiques d'investissement dans les infrastructures.

Mme Valérie Lacroute. Eh oui !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En réponse à M. Bertrand Pancher, je dirai que l'exercice est très différent des précédents. Jusqu'à maintenant, nous avons eu droit à de nombreux schémas dont les calendriers, et *a fortiori* les coûts et les sources de financement, étaient rarement précisés. La commission « Mobilité 21 » a été l'occasion de souligner, pour la première fois, qu'on avait promis, par exemple, 36 milliards d'euros pour les lignes à grande vitesse, sans se poser la question de la façon dont on allait les réaliser.

Grâce au travail du COI, que je veux à nouveau saluer, on s'est obligé à préciser des montants d'investissement année par année, et la traduction de ces

montants sur les plannings de réalisation des projets. Effectivement, on peut toujours se dire qu'on aurait pu consacrer davantage de moyens ou proposer un scénario plus ambitieux, mais pour ma part je veux insister sur le fait que ce qui se fait aujourd'hui est radicalement différent de ce qui s'était fait jusqu'à présent.

Pour répondre à Mme Valérie Lacroute, je dirai qu'il est exact qu'une grande partie de la TICPE alimente le budget général de l'État. Si cela permettait de dégager un excédent sur le budget de l'État, qui pourrait être affecté à des projets d'infrastructure, je serais la première à m'en féliciter… mais ce n'est malheureusement pas le cas ! En effet, en face des ressources qui vont au budget général de l'État, il y a aujourd'hui des dépenses et, si vous proposez de supprimer la TICPE qui les finance, alors la question de savoir quelles dépenses on doit supprimer – ou quelles nouvelles ressources il faut envisager – va se poser…

M. Bertrand Pancher. Dans ce cas, madame la ministre, il faudrait que vous nous disiez – pas forcément tout de suite, mais au moins en séance publique – quels investissements sont susceptibles d'être décalés par rapport au scénario 2 de la commission Duron. Pour ma part, j'ai tendance à considérer que certains investissements ne sont pas prioritaires, mais en tout état de cause, nous avons besoin de savoir ce qui est envisagé.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous avons fait un excellent travail au sein du COI, monsieur Bertrand Pancher…

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La transparence en matière d'investissements est totale puisque, dans l'exposé des motifs, vous avez les rythmes de réalisation de tous les grands projets analysés par le Conseil d'orientation des infrastructures. Dans la mesure où nous avons dû renvoyer au tableau du COI les montants des grands programmes correspondant à cette programmation par périodes de cinq ans, ces montants figurent dans le rapport annexé. Quant aux écarts, ils consistent en une montée en régime plus progressive des dépenses d'entretien et de régénération des réseaux routiers et fluviaux, et en un lissage des dépenses pour les trains d'équilibre du territoire.

L'amendement CD1833 rectifié est ***retiré****.*

La commission ***rejette*** *les amendements identiques CD1381 et CD1733.*

Suivant l'avis favorable du Gouvernement, elle ***adopte*** *ensuite l'amendement rédactionnel CD3134 de la rapporteure.*

Elle examine ensuite l'amendement CD1147 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Compte tenu de la discussion que nous avons eue hier, je retire cet amendement qui portait sur les trains de nuit.

L'amendement CD1147 est ***retiré.***

La commission ***adopte*** *l'article 1er B* ***modifié.***

Après l'article 1er B

La commission est saisie, en discussion commune, des amendements CD540 et CD541 de M. Vincent Descoeur, et de l'amendement CD870 de M. Fabrice Brun.

M. Vincent Descoeur. Les amendements CD540 et CD541 visent à la mise en place d'une TICPE flottante, afin de pouvoir amortir la hausse du prix des carburants en adaptant l'évolution des taxes aux fluctuations des prix du pétrole. Il s'agit là d'un sujet que nous avons déjà abordé à maintes reprises…

M. Fabrice Brun. On a déjà appliqué par le passé des mécanismes visant à ce que, lorsque le prix du baril monte, le niveau des taxes baisse – et inversement –, ce qui permet de lisser le prix des carburants à la pompe. Dans le contexte actuel, où le litre de gazole est à un peu plus de 1,50 euro à la pompe, il est important de trouver un mécanisme pour lisser les prix des carburants afin de préserver le pouvoir d'achat de nos concitoyens qui, sur 80 % du territoire français, utilisent leur voiture pour travailler, étudier, se déplacer et se soigner.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avec ces amendements, vous soutenez un dispositif qui, mis en place par le gouvernement de M. Lionel Jospin, a eu l'occasion de montrer sa complexité et son caractère potentiellement coûteux pour les finances publiques. Cela nous montre que ce n'est pas par ce moyen, déjà mis en œuvre au début des années 2000, que l'on peut remédier efficacement à l'augmentation du prix du baril – un phénomène constaté au cours des derniers mois, mais qui se répète de façon cyclique et se répercute directement sur le pouvoir d'achat des ménages. Ce qu'il faut faire, c'est permettre à nos concitoyens de sortir de la dépendance aux énergies fossiles, et c'est ce à quoi nous devons tous nous employer. Je suis donc défavorable à ces amendements.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Effectivement, la TIPP flottante a montré ses limites – celles-ci ont d'ailleurs été mesurées par la Cour des comptes, qui a chiffré la perte de recettes à 2,7 milliards d'euros, une perte non compensée par les recettes supplémentaires de TVA – et nous avons tout à gagner à travailler sur les enjeux géostratégiques de sortie des carburants fossiles.

M. Vincent Descoeur. J'entends bien cette réponse, qui nous a déjà été faite hier : la meilleure des solutions est de pouvoir sortir des énergies fossiles. Il n'en demeure pas moins bon d'essayer, d'ici à cette sortie, de faire preuve d'imagination pour aider nos concitoyens à supporter cette fluctuation du prix des carburants. Mon collègue M. Fabrice Brun et moi évoquons la TICPE flottante ; l'idée est d'ouvrir le débat sur la manière de moduler cette taxe. Nous nous approchons effectivement des prix records du mois d'octobre 2018. Je vous indiquais hier qu'il y a des inégalités territoriales. Le litre de gazole à la pompe d'une commune rurale dans le Cantal a dépassé le prix de 1,70 euro. Ce n'est pas de l'ordre du fantasme, c'est la réalité. Il est donc de notre responsabilité, et de

celle de la majorité et du Gouvernement, d'imaginer un mécanisme de modulation des taxes.

M. Hubert Wulfranc. Qu'il s'agisse d'une TICPE flottante ou de tout autre dispositif qui permettrait de soulager le portefeuille des Français, la réponse selon laquelle ce serait un manque à gagner pour l'État, pour la sphère publique, n'est pas acceptable : en fait de manque à gagner, c'est de l'argent qui reste dans la poche des Français ! Par conséquent, ce type d'objection ne peut satisfaire ceux qui proposent légitimement de répondre aux préoccupations de nos concitoyens au quotidien. La volonté également légitime de substituer des énergies renouvelables aux énergies fossiles ne justifie pas que l'on ne réponde pas aux préoccupations de millions de Français.

Une TICPE flottante, pourquoi pas ? Je voterai en faveur de cette proposition. Quoi qu'il en soit, cette question qui touche aux déplacements quotidiens des Français est d'une brûlante actualité.

Mme Marie-Noëlle Battistel. J'entends bien, madame la ministre, ce que vous dites. Certes, le dispositif antérieur n'était peut-être pas pertinent, mais peut-être certaines modulations permettraient-elles de réduire le manque à gagner pour l'État ? Je souscris aux propos de M. Vincent Descoeur : dans des territoires ruraux éloignés, aucune autre possibilité que la voiture n'est envisageable. Peut-être y changera-t-on de modèle ou de moyen de transport, mais cela requerra un temps plus long qu'ailleurs. En fait d'autres moyens envisageables, pour l'heure, il n'y a souvent que des petites lignes ferroviaires secondaires dont la situation n'est guère florissante. En tout cas, il ne suffit pas d'un claquement de doigts pour trouver une alternative simple. Il s'agit donc d'inventer un dispositif d'accompagnement pour cette période de transition.

M. Fabrice Brun. Je suis très à l'aise pour évoquer la sortie des énergies fossiles, parce que j'ai voté la loi mettant fin à la recherche ainsi qu'à l'exploitation des hydrocarbures, dite « loi Hulot », qui nous a d'ailleurs permis de « tordre le cou » au gaz de schiste – c'est un bonheur partagé.

Ce qui ne fonctionne pas, c'est que vous donnez une réponse de long terme à un problème qui se pose à court terme. Certes, la TICPE flottante avait coûté 2,7 milliards d'euros, mais cet argent est allé dans la poche des Français ! C'est un arbitrage politique. Pour notre part, nous attendons depuis des mois que vous fassiez des propositions concrètes pour celui qui paie son plein de carburant à 1,50 ou 1,60 euro le litre, et qui devra le faire encore pendant des années pour travailler, étudier, se soigner… Le Gouvernement est en décalage par rapport aux 80 % des Français, obligés d'utiliser leur voiture au quotidien, et ce n'est pas ce projet de loi qui résorbera le décalage.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. On peut faire comme si le Gouvernement n'avait pris aucune mesure en faveur du pouvoir d'achat au mois de décembre dernier, mais vous avez pourtant, mesdames et

messieurs les députés, voté un projet de loi en urgence, précisément pour rendre 10 milliards d'euros de pouvoir d'achat aux Français. Je vous rappelle que le Gouvernement a également décidé d'annuler la hausse prévue de la TICPE et a renforcé la prime à la conversion. Nous travaillons en outre – vous le savez sans doute – à un dispositif visant à accompagner les plus modestes de nos concitoyens, qui n'ont pas nécessairement accès au crédit, afin qu'ils bénéficient pleinement de la prime à la conversion et qu'il ne subsiste pas un reste à charge qui ne serait pas financé. Nous avons également élargi considérablement, à 2,2 millions de Français supplémentaires, le champ d'application du chèque énergie et nous avons augmenté le montant de celui-ci.

Quand j'entends Mme Marie-Noëlle Battistel, j'ai l'impression que ce projet de loi d'orientation ne comporte ni titre Ier, ni titre II, ni titre III ! Vous prétendez, madame la députée, que nous ne faisons rien pour aider les Français qui dépendent aujourd'hui de la voiture ; c'est pourtant précisément le sens des mesures que nous examinons… Et celles que nous prenons en matière de transport ne consistent pas en promesses d'infrastructures qui seront construites dans quinze ou vingt ans, elles sont très concrètes, immédiates, et peuvent soutenir, dans les territoires, le covoiturage, le transport à la demande, le développement des mobilités actives. Ce sont aussi des réponses qui favorisent la mobilité de nos concitoyens.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Madame la ministre, je n'ai pas du tout prétendu que rien n'avait été fait. Ces mesures seront efficaces dans les territoires ruraux, et nous ne les critiquons pas, mais le reste à charge demeure trop important pour certains publics en difficulté. Il s'agit donc de trouver un dispositif d'accompagnement.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Revoici le sujet de la TIPP flottante, à l'ordre du jour sous le gouvernement de M. Lionel Jospin, à l'époque où M. Jean-Luc Mélenchon était lui-même ministre socialiste…

En fait d'inertie, il ne faudrait quand même pas, monsieur Hubert Wulfranc, oublier toutes les mesures que nous prenons : l'extension du chèque énergie pour les plus modestes d'entre nous, ou la prime à la conversion, dont 300 000 de nos concitoyens ont bénéficié l'an dernier – au rythme actuel, ce sont 400 000 personnes qui pourraient en bénéficier pour changer de véhicule et opter pour des motorisations plus sobres. Ce sont des économies pour nos concitoyens. En grande partie, ce sont des concitoyens situés hors Île-de-France et pas seulement dans les grandes villes, également en zone rurale. Nous avons aussi stoppé l'évolution de la trajectoire carbone. Nous ne sommes pas inertes, nous agissons, pour sortir de la dépendance aux énergies fossiles.

Mme Marie-Noëlle Battistel nous dit que nous n'offrons pas d'alternative pour les zones rurales, mais c'est précisément l'enjeu de ce projet de loi, dont nous espérons que les autres groupes le soutiendront également. Auparavant, une

grande partie du territoire n'était pas couverte par des autorités organisatrices de la mobilité ; ce projet de loi permettra d'engager la réflexion.

Nous agissons donc à la fois sur le court terme, avec des mesures d'ampleur, et en termes de programmation, sur le long terme, avec la création de ces autorités organisatrices de la mobilité. Nous programmons la mobilité sur les territoires.

M. Matthieu Orphelin. La hausse du prix du baril pose un problème sur lequel nous ne pouvons actuellement guère agir – pour ma part, je suis de ceux qui pensent que le retour de la TIPP flottante n'est pas la solution. Cela dit, je crois qu'un certain nombre de mesures importantes ont été mises en œuvre depuis le mois de novembre dernier par le Gouvernement, comme la prime à la conversion dans ses différentes variantes. Il manque simplement quelque chose pour que tout le monde dispose d'une solution adaptée pour toutes les personnes, et nombreux sont les groupes parlementaires ou les partis politiques qui ont fait des propositions – le groupe majoritaire en fait partie.

Cette « super-prime » de 4 000 euros peut permettre d'acheter un véhicule d'occasion récent d'une valeur de 5 000 ou 5 500 euros, mais il est des ménages qui ne peuvent payer les 1 000 ou 1 500 euros du reste à charge. Des propositions très intéressantes ont été faites, reposant sur des offres de location de longue durée ou, pourquoi pas, des microcrédits. Si le Gouvernement, mais aussi les constructeurs et les établissements bancaires, font preuve de volontarisme, nous aurons des solutions pour tous nos concitoyens. Moi-même, je suis allé « vendre » ces idées dans les stations-service ; on y rencontre assez facilement des personnes qui, ayant une voiture de dix-sept ou dix-huit ans d'âge, trouvent excellente l'idée de cette prime de 4 000 euros, mais ne disposent pas des 1 000 euros à avancer. C'est la dernière pierre qui manque à l'édifice.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit non d'ouvrir un débat mais d'apporter une réponse conjoncturelle qui puisse être mise en œuvre immédiatement pour éviter une nouvelle crise. Or, si d'aventure le cours du baril repart à la hausse, nous serons confrontés à une nouvelle crise, car la prime à la conversion ne résout pas le problème d'un certain nombre de foyers pour lesquels l'acquisition d'un nouveau véhicule est impossible. Il faut pourtant bien qu'ils se déplacent ! Il est donc urgent de trouver les moyens d'éviter que le litre de carburant ne coûte à nouveau 1,70 euro ou plus.

Notre commission étant aussi celle de l'aménagement du territoire, j'appelle l'attention sur les conséquences de ces hausses durables du prix du carburant que l'on n'arrive pas à juguler. Dans les zones rurales, elles déstructurent complètement le réseau des stations essence. C'est ainsi que des gens se trouveront à trente kilomètres du premier distributeur qui leur soit accessible et, demain, certains, dans l'attente de la sortie des énergies fossiles, seront dans l'incapacité de se déplacer.

*La commission **rejette** successivement les amendements CD540, CD541 et CD870.*

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD2022 de Mme Bénédicte Taurine et CD1437 de M. Jean-François Cesarini.

M. François Ruffin. L'essence est aujourd'hui taxée aux alentours de 60 %. Or les impôts indirects, injustes, pèsent plus fortement sur les foyers modestes que sur les foyers riches. L'injustice est d'autant plus forte que le kérosène des avions n'est pas taxé, alors même que ce sont les 2 % de foyers les plus riches qui effectuent à peu près la moitié des voyages en avion en France. De plus, la part des avions dans les émissions de gaz à effet de serre pourrait passer de 2 % aujourd'hui à 20 % à l'horizon 2050 ; les conséquences climatiques sont évidentes. Il est d'autant plus incompréhensible que le kérosène ne soit pas taxé. Nous proposons donc, par cet amendement CD2022, qu'il le soit à la même hauteur que l'essence.

M. Jean-François Cesarini. Il ne saurait, madame la ministre, y avoir de justice climatique si toutes les sources de carbone ne sont pas réduites de façon concomitante. À l'heure ou la taxe carbone pèse lourd dans les déplacements quotidiens de chaque citoyen, il n'est pas juste que le kérosène des avions ne soit soumis à aucune taxe sur le territoire français. C'est pourtant l'un des carburants les plus polluants : l'empreinte carbone d'un avion est supérieure à celle d'une voiture, et quarante fois plus importante que celle d'un TGV.

L'absence de taxes sur les vols internationaux résulte de la convention adoptée en 1944, qui ne peut être modifiée qu'à l'unanimité des pays signataires. Nous n'en voulons pas moins taxer le kérosène au niveau européen – le Président de la République l'a rappelé ce matin. Nous savons quelles pourraient en être les conséquences, notamment sur le prix du billet, mais si nous considérons qu'on peut le faire en Europe, comment prétendre qu'on ne peut le faire en France ? De même, nous avons montré l'exemple sur les hydrocarbures et la taxation des GAFA (Google, Apple, Facebook, Amazon). Certes, tout cela doit se faire au niveau européen, mais nous, Français, voulons montrer l'exemple.

C'est le sens de l'amendement CD1437.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous abordons une série d'amendements sur la taxation du transport aérien envisagée selon différentes modalités.

Le Président de la République souhaite effectivement que nous portions ce débat au niveau européen. En effet, la convention de Chicago ne permettrait aujourd'hui que de taxer les vols intérieurs, ce qui serait totalement contre-productif : les compagnies aériennes pourraient faire le plein dans les aéroports des pays voisins et, comme Mme la présidente le dit fort bien, les avions seraient aussi nombreux dans le ciel français, mais les emplois seraient plutôt chez nos voisins que chez nous.

Le Président de la République a exprimé sa détermination. Une discussion doit s'engager au prochain Conseil « Transports », au mois de juin. Ce sera l'occasion de défendre notre position au niveau européen.

Cela étant, monsieur François Ruffin, la manière dont vous présentez les utilisateurs actuels du transport aérien est parfaitement caricaturale. Je vous invite à discuter avec les habitants d'Aurillac, de Brive-la-Gaillarde ou de Prades. Leurs territoires, enclavés, bénéficient de liaisons d'aménagement du territoire. Vous pourrez constater que ce ne sont pas uniquement des personnes aux revenus très élevés qui empruntent ces lignes indispensables.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Effectivement, le débat sur la fiscalité des carburants est bel et bien ouvert, et il le demeurera, puisque la réflexion est engagée – ni le Gouvernement ni la rapporteure que je suis n'ont arrêté un point de vue définitif. Nous n'en avons pas moins évoqué à l'instant les principaux freins à la mise en place de ce type de taxation : les accords bilatéraux, la convention de Chicago, l'attention apportée aux lignes d'aménagement du territoire et aux outre-mer, un contexte économique dans lequel nous ne voudrions pas fragiliser les opérateurs français.

Je relève plus spécifiquement une petite faille dans la rédaction de l'amendement défendu par M. Jean-François Cesarini : la taxation proposée tendrait à s'appliquer à tous les vols, internationaux ou intérieurs, alors que son auteur me semblait ne vouloir y soumettre que les vols intérieurs. Quant à l'amendement de M. François Ruffin, je ne reviens pas sur les accords internationaux et l'intérêt d'une approche européenne.

Je suis donc défavorable à ces deux amendements.

M. François Ruffin. L'argument des accords internationaux pourra être opposé à une taxation européenne aussi bien qu'à une taxation française. Il faudra de toute façon remettre en cause la convention de Chicago. Le cadre européen posera exactement les mêmes problèmes. Il s'agit de faire le choix de tirer un trait sur cette convention et d'inviter tout le monde à se rasseoir autour de la table.

Et lorsqu'on nous promet que c'est au niveau européen que se fera l'harmonisation sociale, fiscale ou environnementale, cela veut dire qu'on repousse le problème à des décennies. Or il est urgent d'agir. S'il faut commencer à le faire, faisons en sorte que notre pays ouvre la voie en la matière.

Enfin, madame la ministre, lorsque j'ai dit que les 2 % des foyers les plus riches consommaient environ la moitié des vols, je n'ai fait que citer les chiffres de l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD).

M. Jean-François Cesarini. L'enjeu est symbolique. L'adoption de ces amendements n'aiderait-elle pas à l'ouverture de négociations au niveau européen ?

*La commission **rejette** successivement les amendements CD2022 et CD1437.*

Puis elle se saisit de l'amendement CD2023 de Mme Mathilde Panot.

M. François Ruffin. En trente ans, le transport de marchandises a triplé en Europe et en France. Aujourd'hui, il se fait à 85 % par la route, contre 55 % auparavant. La part du rail a plongé. Cela s'explique par un dumping social chez les transporteurs routiers, au détriment du fret routier international français, avec une baisse des salaires au niveau européen et une mise en concurrence des camionneurs français avec des camionneurs polonais, roumains, etc.

En outre, routes et autoroutes ont bénéficié de bien plus d'investissements publics que le rail. Dans le même temps, les camions, qui endommagent au moins 10 000 fois plus les autoroutes que les voitures, ne paient pas de péage en proportion.

Surtout, le transport routier de marchandises donne droit au remboursement d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur le gazole, au contraire du transport de personnes. Nous nous proposons, par l'amendement CD2023, de rétablir l'égalité entre transport de personnes et transport de marchandises en supprimant cette niche.

L'objectif est de permettre une relocalisation de l'activité et d'en finir avec le transport de marchandises inutiles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous n'étiez pas présent, monsieur François Ruffin, mais nous avons évoqué hier les grands équilibres de notre programmation : les trois quarts des investissements seront consacrés au ferroviaire. Nous faisons donc le nécessaire pour remettre en état et développer notre réseau ferroviaire – cela n'a pas été fait depuis trop longtemps.

Je comprends bien l'intérêt de faire contribuer les poids lourds en transit, mais l'impact de cette mesure sur tout le secteur du transport routier serait dévastateur. Les 700 000 salariés du transport routier apprécieront…

Je suis donc défavorable à cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je suis également défavorable à cet amendement. La possibilité d'un relèvement de la fiscalité sur le gazole routier est régulièrement évoquée, mais nous savons quelles en seraient les limites, puisque 40 % des kilomètres parcourus le sont par des poids lourds étrangers qui contribuent très peu, voire ne contribuent pas, aux recettes de TICPE.

M. François Ruffin. Vous semblez valider ce dumping, madame la rapporteure. Si 40 % des kilomètres parcourus le sont par des transporteurs routiers étrangers, il faut trouver le moyen de les taxer.

Depuis trente ans, la logique de l'Union européenne est de miser sur le camion. Je dis toujours qu'il devrait y avoir au centre du drapeau européen un camion, parce que l'objectif était de transporter plus vite et moins cher. Si nous voulons une politique écologique en même temps qu'une politique de relocalisation, il nous faut inverser ce processus, pour que le transport routier de marchandise se fasse moins vite et plus cher.

M. Damien Pichereau. Le groupe La France insoumise, j'en suis content, est de retour. Après avoir complètement « zappé » les discussions sur les mobilités durables, l'innovation, la gouvernance, enfin ils sont de retour, pour exprimer des positionnements politiques !

Cela dit, cet amendement signerait simplement l'arrêt de mort du transport routier de marchandises français, et non la fin de la présence des camions – en général – sur nos routes. Les constructeurs de camions se sont déjà adaptés. Vous allez simplement remplacer ces camions français par des camions d'une autre nationalité. Est-ce ce que nous voulons ? Pas forcément.

Quant à la concurrence au niveau européen, l'accord conclu au mois de décembre dernier va vraiment dans le bon sens, celui d'une concurrence plus équilibrée. Il permettra donc, je l'espère, à nos transporteurs de relever leurs tarifs.

Si vous voulez simplement tuer le transport français et ses 700 000 salariés, continuons, chers collègues, et adoptons cet amendement. Au moins, vous aurez une bonne raison de prendre part à leurs barrages routiers, mais ce n'est pas une bonne solution. Le groupe majoritaire, quant à lui, s'oppose résolument à cet amendement.

M. Hubert Wulfranc. Madame la ministre, madame la rapporteure, vous invoquez l'emploi comme contre-argument aussi brutalement que notre collègue M. François Ruffin pose peut-être la question du ferroviaire et du retour au ferroviaire – tout à fait légitime –, mais ce n'est pas pertinent. En effet, vous vous placez vous-mêmes dans la perspective d'une transition sur deux ou trois décennies. Le problème, c'est que dans cette perspective, la TICPE disparaîtra. Vous devriez donc esquisser un certain nombre de pistes de travail, car, vingt ans, c'est court. Il s'agirait de réfléchir aux recettes, mais aussi aux emplois qui, comme dans toute transition technologique, disparaîtront. C'est la question de la gestion prévisionnelle de l'emploi qui est posée. Votre contre-argument ne saurait donc être décisif, à moins d'accepter de bâcler le débat.

M. François Ruffin. Le transport international français a été tué par les libéraux, le laisser-faire et le dumping, qui a permis de mettre en concurrence les camionneurs français et ceux des pays de l'Est. Il ne s'agit pas le moins du monde de jeter la pierre aux camionneurs polonais, roumains, etc. – chacun se débrouille comme il peut. Ce n'en est pas moins ainsi que cela s'est passé. Nous avons laissé faire un dumping social : baisse des salaires, augmentation du nombre d'heures de travail et toute une série de mesures qui ont accéléré le transport routier, comme le

relèvement à 44 tonnes du poids total autorisé en charge. Nous avons aussi laissé faire un dumping fiscal.

Nous voulons maintenant, pour notre part, une régulation qui permette éventuellement de faire renaître le transport international français, qui permette surtout que les derniers kilomètres, après un long trajet sur le rail, soient effectués sans que les routiers, dont l'existence est nécessaire dans ce pays, subissent un dumping social, fiscal ou environnemental.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est dommage, monsieur le député M. François Ruffin, que vos amis au Parlement européen n'aient pas voté le paquet Mobilité dont parlait M. Damien Pichereau, qui visait précisément à protéger nos salariés du dumping d'autres pays.

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

Elle en vient ensuite à l'amendement CD2413 de M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Dans le cadre des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures, avec vous-même, madame la présidente, et M. Matthieu Orphelin, nous avons longuement échangé sur la nécessité de dégager de nouvelles sources de financement.

Dans le cadre de la trajectoire présentée, l'instauration d'une vignette poids lourds était envisagée. Les événements ont conduit à abandonner ce dispositif. Je propose cependant que les régions qui le souhaitent puissent créer une redevance kilométrique à laquelle seraient soumis les véhicules de plus de 3,5 tonnes qui empruntent notre réseau routier, afin que le transport paie le transport. Au vu de la nécessité de dégager des ressources pour les travaux nécessaires à nos routes et à notre réseau ferroviaire, c'est tout simplement du bon sens, dans le droit fil de ce qui est décidé au niveau européen, avec la directive eurovignette et le principe pollueur-payeur.

Une telle mesure de différenciation territoriale est déjà appliquée au Pays basque espagnol. Ce que nous n'avons pas réussi à faire à Paris, faisons-le dans nos territoires. La mise en œuvre du système serait unifiée au niveau national, afin d'éviter les distorsions d'une région à l'autre.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien la préoccupation dont procède cet amendement et je mesure l'exaspération des Français qui voient nos routes empruntées par des poids lourds qui, ayant fait le plein en Belgique ou au Luxembourg, traversent notre pays et refont le plein en Espagne. Cependant, le principe d'une taxation kilométrique renvoie au souvenir du feuilleton de l'écotaxe, dont les épisodes furent suffisamment nombreux pour que nous ne poursuivions pas sur cette voie. Par ailleurs, je comprends mal comment une taxe prélevée par les régions sur les routes nationales permettrait de répondre aux enjeux de financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Je vous invite donc à retirer cet amendement, dont je comprends cependant la finalité.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je demande le retrait de cet amendement, À défaut, j'y serai défavorable. Mes raisons sont à peu près les mêmes. On peut aussi se poser la question de la définition des itinéraires alternatifs.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement CD2413 est un très bon amendement, parce qu'il renforce l'autonomie des collectivités territoriales, des régions, qui cherchent des sources de financement. Cela permettra d'accélérer la modernisation de leurs infrastructures.

Je déposerai pour ma part des amendements relativement proches de celui-ci. Je ne comprends pas, madame la ministre, que l'État s'oppose au renforcement de l'autonomie des collectivités territoriales.

M. Benoit Simian. Cet amendement n'arrive pas par hasard à ce moment de nos débats : le Sénat vient d'adopter le projet de loi relatif aux compétences de la collectivité européenne d'Alsace, tout cela va dans le bon sens. Il s'agit d'envoyer un message aux territoires auxquels des compétences sont souvent transférées sans les ressources correspondantes. Nous savons quelles difficultés entraîne l'exécution des contrats de plan État-région et les retards qu'elle connaît. Je le vis pour ma part en Nouvelle-Aquitaine.

Malgré tout, j'entends votre message, madame la ministre, et je sais que des discussions sont en cours.

L'amendement est ***retiré.***

La commission examine l'amendement CD1485 de M. Fabrice Brun.

M. Jean-Marie Sermier. Puisque le Gouvernement souhaite conserver l'AFITF, il faut bien trouver des financements ; c'est ce souci qui a inspiré l'amendement de notre collègue M. Fabrice Brun – il est vrai qu'il faudrait aussi en trouver même sans l'AFITF.

Hier soir, vous avez proposé qu'y soit consacrée une partie d'une certaine taxe, mais le montant d'une trentaine de millions d'euros que vous évoquiez est très en deçà de ce qui est nécessaire : manquent pratiquement 500 millions d'euros. Il faudra bien trouver des solutions.

Les recettes de la TICPE représentent 35 milliards d'euros. Certes, une partie – aux alentours de 17 milliards d'euros – est redistribuée aux collectivités locales, mais l'AFITF ne bénéficie que de 1,2 milliard d'euros. Il nous faut donc trouver les moyens, dans le cadre de la TICPE telle qu'elle existe, de financer l'AFITF – ou plutôt de lui donner les moyens d'exercer ses compétences. Comme

nous n'y arrivons pas, M. Fabrice Brun propose d'instaurer une taxe additionnelle à la taxe sur les transactions financières, au taux de 0,1 %.

Mme la présidente Barbara Pompili. J'en suis émerveillée. Comme le monde change ! *(Sourires.)*

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est effectivement une proposition originale…

Tel qu'est rédigé l'amendement, le produit de cette taxe additionnelle à la taxe sur les transactions financières serait versé au budget général de l'État ; c'est assez cohérent avec votre proposition de suppression de l'AFITF. Cela étant, le lien entre l'objet de la taxe et son affectataire ne paraît pas évident. J'y suis donc défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Au-delà de cette prise de position en faveur d'une augmentation de la taxe sur les transactions financières, les auteurs de l'amendement ne prévoient pas de fléchage vers l'AFITF et le financement des infrastructures. J'y suis donc défavorable.

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

Elle en vient à l'amendement CD542 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Si cet amendement ne peut pas enthousiasmer Bercy, il n'en est pas moins de bon sens. Il vise en effet à supprimer l'anomalie de la double taxation qui consiste à assujettir à la TVA les taxes entrant dans la composition des prix des carburants, en l'occurrence, la TICPE. Ce mécanisme, qui contribue à l'augmentation actuelle, est particulièrement malvenu en ce moment.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les textes européens imposent d'assujettir à la TVA l'ensemble des impôts, droits, prélèvements et taxes sauf la TVA elle-même. Peut-être faudra-t-il reprendre le débat avec le Parlement européen issu des prochaines élections, mais, en l'état, il n'est pas possible de faire autrement.

Je suis donc défavorable à cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Vincent Descoeur. D'où l'idée de refonder l'Europe !

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

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1102 de M. Matthieu Orphelin, CD2103 de Mme la présidente Barbara Pompili, CD1104, CD1105, CD1103 de M. Matthieu Orphelin et CD1148 de M. Jean-François Cesarini.

M. Matthieu Orphelin. Ce sont des amendements sur la contribution du secteur aérien à la lutte contre la crise climatique : quatre amendements, quatre versions différentes. Le premier crée une contribution sur l'ensemble des vols au départ de la France hors vols de transit, avec des montants assez importants. L'amendement suivant est le même avec des montants beaucoup plus faibles. Le troisième porte sur une contribution spécifique uniquement sur les vols intérieurs métropolitains. Le quatrième crée également une contribution écologique au décollage sur tous les vols métropolitains, hors lignes d'équilibre du territoire, donc seulement quand une alternative ferroviaire existe.

Nous avons, cette nuit, débattu de la façon de concilier l'exemplarité nationale avec la volonté de traiter le sujet au niveau européen, qui paraît la bonne échelle. La France a su être exemplaire pour pousser des sujets au niveau français. C'est ce que nous avons fait ainsi avec la loi dite « Hulot » : nous avons mis fin à l'exploration des hydrocarbures en France tout en sachant que ce n'était que 1 % du problème à l'échelle mondiale, car cela nous permettait d'être exemplaires sans attendre une décision au niveau européen.

Il existe un véritable problème sur le transport aérien, secteur qui double ses émissions tous les quinze ans et pour lequel nous n'avons pas toutes les solutions technologiques aujourd'hui. Il faut parvenir à réduire les émissions. Comme nous avons eu cette discussion hier et que la nuit porte conseil, sachant que ces quatre amendements ont peu de chances d'être acceptés, je vous soumettrai un autre compromis en séance publique.

Pour combiner la volonté d'exemplarité nationale avec l'engagement à l'échelle européenne, je proposerai un article comportant trois temps.

D'abord, la France se donnera pour objectif de parvenir, pour une mise en place avant le 1er juillet 2021, à un accord de tous les pays de l'Union européenne sur un mécanisme commun de contribution du secteur aérien à la lutte contre la crise climatique, par exemple sous la forme d'une taxation du kérosène.

Dans le même temps, sur un calendrier un peu plus resserré, pour favoriser l'atteinte de ce consensus européen, la France se donnera également pour objectif de parvenir avant le 1er janvier 2020 à un accord de coopération renforcée avec les États membres prêts à adopter un mécanisme commun volontaire. Pour un tel accord, il faut neuf pays au minimum. Nous ne sommes pas loin de les avoir, avec l'Espagne, les pays scandinaves et les Pays-Bas.

Enfin, à défaut de tels accords, la France pourrait mettre en place à partir du 1er janvier 2021 une contribution écologique au décollage pour tous les vols au départ de la France, hors les vols en transit pour éviter un effet de bord peu favorable du point de vue de l'environnement.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement CD2103 est un amendement que j'ai proposé. Alors que j'étais auparavant favorable à une taxation du kérosène au niveau national, je suis à présent convaincue que cela ne

réduira pas le nombre d'avions dans le ciel, car ils iront chercher leur carburant à Francfort ou Amsterdam… Ils continueront de voler, sauf peut-être sur les lignes d'aménagement du territoire, et l'objectif ne sera pas atteint. Je suis donc revenue sur cette idée et je pense que la taxation du kérosène doit se faire au niveau européen. Je suis très heureuse de voir que l'on s'engage vers cela. Inscrit dans la loi, le compromis de M. Matthieu Orphelin pourrait à cet égard représenter un engagement, même s'il faudra bien faire attention aux outre-mer en ce qui concerne la contribution au décollage.

Cela étant, je continue de penser que le secteur aérien doit contribuer au financement de nos infrastructures. J'ai donc fait le choix d'une taxe sur les billets d'avion, en prenant pour modèle la taxe « Chirac », avec des montants permettant de récolter de beaux revenus, mais nous avons décidé hier un autre moyen de faire participer le transport aérien : nous utiliserons la taxe « Chirac » existante et récupérerons le surplus pour financer nos infrastructures. Je considère que c'est là un compromis intéressant et mon amendement n'a plus d'objet. Je le retire.

L'amendement CD2103 est ***retiré.***

M. Jean-François Cesarini. Dans le même esprit, l'amendement CD1448 est un amendement d'appel pour avoir cette discussion dans l'hémicycle. La seule question qui reste posée est de savoir si la France, en montrant l'exemple, sera plus forte dans les négociations européennes. Sur l'arrêt des hydrocarbures, la taxe GAFA, ou même la directive contre les produits en plastique, nous avons d'abord avancé en France avant que ces mesures ne soient acceptées en Europe. Ce fut même, si on fait un peu d'histoire, le cas de l'invention de la TVA. Cette exemplarité ne va-t-elle pas nous aider en Europe, plutôt que nous pénaliser ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La contribution du transport aérien à la réduction des émissions de gaz à effet de serre est en effet un sujet important. Vous le savez, à l'échelle nationale, le transport aérien représente 1,8 % des émissions de gaz à effet de serre. En outre, ce secteur a pris au niveau mondial, dans le cadre de l'accord CORSIA, l'engagement de plafonner ses émissions de gaz à effet de serre au niveau de 2020. Par ailleurs, il existe également un mécanisme renforcé à l'échelle européenne, comme sur les autres secteurs industriels : les ETS. Pour autant, comme le Président de la République l'a indiqué, nous souhaitons porter au niveau européen le principe d'une plus forte taxation du transport aérien. Pour montrer la détermination de la France, nous avons pu adopter, sur proposition de Mme la rapporteure, un amendement visant à l'affectation du surplus, en l'occurrence de la taxe de solidarité, à des mobilités plus propres. La bonne façon d'avancer sur la taxation du transport aérien est en débat.

Le sujet mérite que nous prenions le temps d'y travailler entre nous et avec les différentes parties prenantes. Je citerai quelques chiffres. Dans le transport domestique, les liaisons avec la Corse ou les outre-mer, ou entre les outre-mer, représentent près de 50 % des passagers ; les outre-mer étant plus loin, en

passagers-kilomètres, c'est une part beaucoup plus importante que 50 %. Sur le territoire métropolitain, les liaisons radiales ont beaucoup diminué. Par exemple, sur Paris-Bordeaux, avec la mise en service de la ligne à grande vitesse, le trafic aérien a baissé de 40 %. Cela montre que le report modal marche bien quand une offre satisfaisante existe. Ce sont les lignes transversales qui ont le moins baissé. Par ailleurs, il y a ces fameuses lignes d'aménagement du territoire qu'il est tout à fait essentiel de conserver pour les parties enclavées de notre territoire. Tel est l'état des lieux du trafic aérien domestique.

Il faut également mener la discussion avec nos partenaires européens. La Suède et les Pays-Bas souhaitent ainsi avancer sur une taxe sur les passagers, ce qui va dans le sens de ce que nous pouvons proposer. Aujourd'hui, sur un vol à 100 euros, les taxes et redevances s'élèvent en France à 47 euros contre 33 euros en Suède et l'écart est également très important avec les Pays-Bas.

Le Président de la République a donné l'impulsion pour avancer sur une plus grande taxation du transport aérien à l'échelle de l'Europe. Il faut prendre en compte l'ensemble des éléments pour pouvoir faire des propositions. Je pense comme M. Matthieu Orphelin qu'il ne sera pas évident de trouver rapidement un accord à vingt-sept sur ces sujets. Il faudra donc nécessairement ouvrir la voie à une coopération renforcée. En tout cas, je vous le confirme, la France souhaitera – comme toujours – avoir un rôle d'exemplarité et un rôle moteur.

Ces éléments étant posés, je vous propose de retirer vos amendements pour que nous puissions poursuivre la réflexion. C'est notamment un des sujets qui sera évoqué jeudi, lors du premier Conseil de défense écologique.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je demande également le retrait de ces amendements dans l'attente de cette réflexion que nous avons à mener. Fixer des niveaux de contribution nécessitera évidemment une analyse plus fine au sein d'une étude d'impact. Mettons à profit le délai jusqu'à la séance pour bénéficier de cet éclairage.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Vous avez bien fait, madame la ministre, de rappeler que le transport aérien, c'est quelque 2 % des émissions de gaz à effet de serre. C'est environ 10 % sur le champ des transports, les trois quarts des émissions étant le fait du secteur routier. La forte croissance du secteur aérien a été évoquée mais je précise tout de même qu'il s'est produit un replat du fait des événements terroristes en 2015, à Paris et Bruxelles notamment.

Vous avez également rappelé les mécanismes qui existent aux niveaux européen et international. CORSIA, ce sont soixante-dix-huit pays qui s'engagent au niveau international, notamment la Chine et les États-Unis qui sont les plus gros émetteurs, tous secteurs confondus, de gaz à effet de serre. Cela permettra à terme de dégager 40 milliards d'euros pour compenser ces émissions.

Sur les deux mécanismes proposés, je souhaite vous soumettre deux réflexions. La taxation du kérosène, cela a été dit, fragiliserait les opérateurs

français qui, bien souvent, sont subventionnés, ce qui impliquerait de les sur-subventionner pour maintenir les lignes concernées. Cela n'aurait pas de sens. Quant à la contribution par passager, elle me laisse dubitatif dans la mesure où c'est une mesure qui évince le bas de la gamme tarifaire, notamment sur les prix d'appel pour les jeunes ou les classes moyennes.

Par ailleurs, en termes d'aménagement du territoire, l'aérien et le rail sont parfois concurrents. Ainsi, à Strasbourg, l'offre du rail, depuis la LGV, a complètement asséché l'offre aérienne. Mais, comme à Bordeaux et Marseille, l'équilibre peut être différent. On a parfois besoin à la fois du train et de l'avion. Prenons l'exemple de ma circonscription : le trajet Paris-Limoges en train dure sept heures. En termes d'attractivité et de développement du territoire, une ligne aérienne subventionnée est donc essentielle pour préserver les entreprises du Limousin.

S'agissant des comparaisons avec les pays scandinaves ou les Pays-Bas, il faut noter qu'ils n'ont quasiment pas de marché domestique.

Enfin, concernant les alternatives technologiques, il faut selon moi conforter les modèles de développement durable et éviter la tentation des modèles de décroissance. Easyjet a par exemple annoncé qu'il serait capable d'ici à 2030 d'utiliser des avions très fortement électrisés sur le Paris-Londres. Il faut faire le maximum pour promouvoir ces alternatives technologiques. C'est cette politique que nous poussons, et non une politique de dissuasion fiscale.

M. Jimmy Pahun. Une compagnie aérienne vient d'entrer dans les dix plus grands pollueurs européens. Avant, ce n'étaient que des charbonniers mais Ryanair vient de les rejoindre.

Par ailleurs, il faut non pas parler de taxe mais de juste prix du billet d'avion. Le billet d'avion Paris-Limoges est ainsi au juste prix. Ce qui est absolument anormal, c'est qu'une campagne de publicité dans tous les métros parisiens affirme que l'on peut aller au bout de l'Europe pour vingt euros. Il faut payer son billet d'avion au juste prix.

M. Gérard Menuel. Je suis d'accord avec M. Jean-Baptiste Djebbari concernant la contribution par passager et la prudence dont nous devons faire preuve à cet égard.

S'agissant des alternatives technologiques, les biocarburants peuvent également émerger et être beaucoup plus vertueux au plan environnemental que le kérosène actuel.

M. Vincent Descoeur. Il faut effectivement bien distinguer les lignes d'aménagement du territoire qui, par définition, sont déficitaires et n'existeraient pas sans la contribution de l'État et des collectivités locales. La hausse du prix du kérosène aurait pour conséquence de creuser le déficit ou de donner lieu soit à une hausse des subventions, soit à une hausse des tarifs, étant rappelé qu'on ne vole

pas par plaisir. Une ligne aérienne d'aménagement du territoire est en effet une alternative aux autres modes de transport, déficients. Notre collègue évoquait les sept heures du trajet Paris-Limoges en train : au bout de sept heures, les Aurillacois ne voient pas encore la gare de Bercy.

Mme Valérie Lacroute. Il me semble important que l'État assume sa stratégie en matière d'aménagement du territoire. Au moment où l'argent public se raréfie, il faut qu'il avance sur sa politique en matière d'aménagement ferroviaire, aérien, routier. Des lignes se font concurrence. Le trafic aérien a ainsi baissé lorsque la ligne TGV Paris-Bordeaux est entrée en service. L'État ne peut plus continuer à subventionner tous les modes, en tout cas pas de la même façon : il doit plutôt favoriser certains modes de transport sur certains axes de façon à améliorer l'offre de transport dans sa globalité pour nos concitoyens. On constate une réelle difficulté à financer le maintien des petites lignes, alors que dans certains secteurs, il est préférable d'orienter les aides de l'État vers un tel maintien plutôt que de favoriser l'aérien, indirectement.

Mme Danielle Brulebois. Il ne faut pas toujours stigmatiser le transport aérien. Ce secteur s'est lui aussi lancé dans les innovations technologiques : biokérosène, biocarburants… N'oublions pas Solar Impulse, qui a parcouru 40 000 kilomètres sans carburant en volant jour et nuit ! C'est un exploit ! Ayons confiance en la science. Au début du siècle dernier, personne ne pariait un centime sur le succès de Blériot. C'est la même chose aujourd'hui avec Solar Impulse, qui est l'exemple de l'aviation du XXIe siècle.

Mme la présidente Barbara Pompili. M. Bertrand Piccard est quelqu'un d'extraordinaire et Solar Impulse est une réussite, mais nous n'allons pas avoir tout de suite de gros avions fonctionnant sur ce modèle. Nous serons très heureux le jour où cela arrivera.

Mme Danielle Brulebois. Quand Bertrand Piccard a commencé en 2000, tout le monde disait que cela ne marcherait pas !

M. Matthieu Orphelin. J'ai lu récemment une interview de M. Bertrand Piccard dans laquelle il indiquait être pour la taxation du kérosène, montrant ainsi que les solutions alternatives ne se développaient pas assez vite.

La taxation du kérosène au niveau national aurait en effet pour seule conséquence de conduire les avions à faire leur plein dans un pays voisin. C'est pourquoi nous proposons une contribution écologique au décollage.

Je rappelle quelques chiffres. Si le secteur aérien était un pays, ce serait le vingtième PIB dans le monde, et même, pour l'impact sur l'effet de serre, le quatrième. C'est un secteur dont les émissions augmentent de 5 % par an et doublent en quinze ans. Or l'étude EpE d'hier l'a encore montré : nous n'avons pas de solutions à déploiement rapide. La part dans les émissions du pays est d'un peu moins de 1 % si on ne prend en compte que les vols intérieurs mais, avec les vols internationaux, on passe à pratiquement 4 % rien que pour le CO_2 et si l'on

considère les traînées et les autres gaz, on monte encore de quelques pourcents. C'est donc un secteur qui devient problématique.

Il n'y aurait donc que des avantages à prévoir dans ce texte un dispositif traitant de ce sujet, peut-être pas les amendements tels que proposés, mais en tout cas le compromis que j'ai présenté. Essayons l'unanimité, puis l'accord de coopération, et si cela ne marche pas, engageons-nous sur une contribution écologique au décollage. Madame la ministre, vous avez fait allusion au Conseil de défense écologique ; ce serait sans doute une occasion d'annoncer comment on peut parvenir à concilier l'exemplarité nationale et l'ambition de régler la question au niveau européen. J'espère que cela pourra être un beau moment d'intelligence collective.

M. Hubert Wulfranc. J'ai cosigné les amendements de M. Mathieu Orphelin. J'ai senti que ce beau moment d'intelligence collective pouvait supposer une certaine acculturation sur le long terme. Vous allez peut-être vous voir souvent…

Le socle des quatre amendements est-il de nature, selon vous, madame la ministre, à être travaillé dans le laps de temps qui nous sépare de la séance publique ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je voudrais tout d'abord répondre à Mme Valérie Lacroute. Le transport aérien a pour caractéristique de ne bénéficier d'aucun euro de subvention de l'État, puisque les différentes taxes et redevances financent les aéroports, le contrôle aérien, la navigation aérienne et la sûreté dans les aéroports. Au-delà, nous avons la taxe de solidarité et la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Ce secteur ne coûte aucun euro au budget général ; c'est bien le sens du budget annexe de l'aviation civile. Nous constatons avec satisfaction, puisque c'est bien pour cela que l'on a mis en service une ligne à grande vitesse entre Paris et Bordeaux, que les voyageurs se reportent sur le TGV.

Par ailleurs, il est très important d'avancer sur les biocarburants. C'est pour ça que nous avons récemment présenté une stratégie nationale sur les biocarburants, qui vise notamment des objectifs précis d'incorporation : à ce stade, nous visons 2 % en 2025 et 5 % en 2030. Nous sommes un des seuls pays à avoir annoncé une telle stratégie, qui passera par des obligations d'incorporation comme on peut en avoir dans les autres secteurs.

Monsieur Hubert Wulfranc, nous devons retravailler pour la séance. Sur la philosophie, il faudra trancher, y compris avec nos partenaires européens. On vient d'évoquer les difficultés d'une taxe sur le kérosène à l'échelle nationale. La convention de Chicago prévoit que l'on peut mettre en place une taxation du kérosène par accord bilatéral, donc *a fortiori* par accord multilatéral : c'est donc possible à l'échelle européenne sans devoir renégocier cette convention. Il faut

engager un travail sur ces questions, y compris pour stabiliser la position que nous porterons au niveau européen.

L'amendement CD1148 est ***retiré****.*

La commission ***rejette*** *successivement les amendements CD1102, CD1104, CD1105 et CD1103.*

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD2024 de M. Loïc Prud'homme et CD1247 de M. Bertrand Pancher.

M. François Ruffin. Je souhaite tout d'abord revenir sur un échange qui s'est tenu sur le pourcentage de personnes qui prennent l'avion. J'ai cité ma source et j'aimerais que Mme la ministre nous donne la sienne concernant le vote de La France insoumise et du Parti communiste au Parlement européen sur la réforme du transport routier. Un article du *Monde* précise que quand le Parlement européen a adopté la révision des règles de détachement dans le transport routier, censées protéger les chauffeurs et combattre les abus des employeurs, en limitant les opérations de cabotage, 100 % des députés de la gauche radicale, c'est-à-dire de La France insoumise et du Parti communiste français, ont approuvé cette mesure. Est-ce donc une erreur ou une *fake news* ? J'espère que nos groupes seront applaudis avec la même vigueur qu'ils ont été hués il y a quelques minutes.

Avec l'amendement CD2024, il s'agit de taxer davantage le transport routier de marchandises de manière à inciter à un rééquilibrage avec le transport ferroviaire de marchandises. Qu'il s'agisse d'un camion en provenance d'un autre pays ou de transport intérieur à la France, l'égalité prévaudra, pas comme pour la taxation sur le gasoil qui pénaliserait les routiers français. Nous proposons de relever la taxe sur les mille kilomètres parcourus à 9,06 euros pour les charges supérieures à 7,5 tonnes, et à 7,32 euros pour les autres véhicules. Le transport routier pollue de trois à dix fois plus, il encombre quatre fois plus les autoroutes, il produit des dégâts dix mille fois supérieurs au transport par voiture, et pourtant les péages ne permettent pas de rééquilibrer cela.

Sur le fond, on a le sentiment que la mobilité est une valeur morale qu'il faudrait inscrire au fronton des mairies à côté de la liberté, de l'égalité et de la fraternité. Quelle est notre philosophie en la matière ? Pensons-nous qu'il faut toujours plus de transports de marchandises et de personnes, ou souhaitons-nous diminuer le transport de marchandises et peut-être même nous interroger sur la croissance permanente du transport de personnes ? L'objectif est-il toujours celui énoncé par la Commission européenne au milieu des années quatre-vingt, « plus vite et moins cher » ?

Mme la présidente Barbara Pompili. Monsieur François Ruffin, nous avons longuement débattu de ces sujets la semaine dernière.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1247 vise à affecter la taxe d'aménagement du territoire perçue auprès des sociétés concessionnaires

d'autoroutes au financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons eu ce débat à l'occasion de l'examen des autres titres. Je pense avoir dit très clairement que notre priorité était les transports du quotidien, ceux qui permettent à nos concitoyens d'aller travailler, de se former, de se soigner, de se rencontrer… *A contrario*, il ne s'agit pas de poursuivre une politique du « tout TGV » comme on l'a menée trop longtemps.

En ce qui concerne la taxe d'aménagement du territoire, et l'idée de la faire supporter par les seuls poids lourds, il s'agit d'une taxe au kilomètre qui ne distingue pas selon la nature des usagers. Au demeurant, la réalité de notre pays, c'est que beaucoup de poids lourds évitent les autoroutes et empruntent le réseau gratuit. C'est bien ce qui crée les difficultés que vivent nos concitoyens quand ils habitent des bourgs traversés par des routes et voient passer des files de camions en continu. La question n'est donc pas d'augmenter le prix des péages alors que le réseau gratuit continue à être emprunté par des poids lourds de plus en plus nombreux. Avis défavorable à l'amendement CD2024.

Sur l'affectation de la taxe d'aménagement du territoire à l'AFITF, j'ai peut-être un problème de compréhension parce que, de fait, cette taxe est affectée à l'AFITF : c'est une des recettes de l'agence, au même titre que les redevances domaniales. L'amendement CD1247 me semble satisfait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Alors même que seulement 45 % de la circulation des poids lourds s'effectue sur le réseau concédé, selon les chiffres de 2016, j'y vois un risque, si cette hausse est répercutée sur les poids lourds, d'accentuer le report sur le réseau non concédé. Par ailleurs, cela supposerait des renégociations de contrat aux incidences financières qui ne seraient pas non plus négligeables.

*L'amendement CD1247 est **retiré**.*

*La commission **rejette** l'amendement CD2024.*

Puis elle examine, en présentation commune, les amendements CD2366, CD2367, CD2369 et CD2368 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Ces amendements concernent l'AFITF. Celle-ci étant maintenue, l'idée est de formuler des propositions pour améliorer sa gouvernance et réaliser des économies, à l'heure où l'agence a besoin de 500 millions d'euros supplémentaires. Les présentes propositions s'appliqueraient au prochain mandat.

Je propose tout d'abord que le président du conseil d'administration ne soit pas rémunéré. Je ne rappelle pas à cet égard les polémiques au sujet des rémunérations importantes au sein de certaines instances. Le président du conseil

d'administration pourrait tout à fait être un parlementaire. En l'occurrence, on a fait le choix d'un élu local mais, dans la mesure où les parlementaires votent le budget de l'agence et sont membres du conseil d'administration, je ne vois pas pourquoi un parlementaire ne pourrait pas être président de l'AFITF. Sous le mandat précédent, c'était le cas et le poste était en plus rémunéré. Le conseil d'administration de l'agence se réunit d'ailleurs en général à l'Assemblée nationale.

Ensuite, l'AFITF étant pilotée par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), pourquoi le directeur général de cette dernière ne pourrait-il pas présider le conseil d'administration ?

S'agissant du fonctionnement, on se retrouve souvent, cela a été dit tout à l'heure, devant le fait accompli au sujet du budget de l'AFITF : les documents arrivent le matin même de la réunion du conseil d'administration. Je propose donc de prévoir un délai raisonnable pour transmettre les documents aux membres de cette instance.

Enfin, nous pourrions demander l'avis préalable du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) avant le vote du conseil d'administration sur le budget de l'AFITF. Cela permettrait un équilibre entre le rôle de la DGITM et celui des élus au sein du COI.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne doute pas qu'il faille améliorer le fonctionnement de l'AFITF mais je me demande si ce débat est de niveau législatif. S'agissant de la présidence de l'AFITF, je vous rappelle, madame Valérie Lacroute, qu'en vertu d'un principe général, les parlementaires ne peuvent plus exercer la présidence d'un établissement public. En l'occurrence, que la présidence de l'AFITF soit exercée par un élu local me semble opportune : il constate en effet la réalisation concrète des projets dans les territoires – même si je n'ignore pas que certains parlementaires ont eux aussi une expérience d'élus locaux. Jusqu'à présent, néanmoins, ce lien avec la situation des collectivités sur le terrain donne satisfaction.

Confier cette fonction au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer aurait pour effet de la dénaturer complètement : nous avons précisément souhaité constituer un conseil d'administration associant des représentants d'élus nationaux et locaux. Il me semble donc logique – c'est d'ailleurs toujours le cas dans des circonstances analogues – qu'un élu préside le conseil d'administration.

En ce qui concerne la rémunération du président de l'AFITF, il s'agit en quelque sorte d'un défraiement. Vous estimez, madame Valérie Lacroute, que l'on ne réglera pas le problème de l'AFITF en réaffectant l'excédent du produit de la taxe de solidarité : la question de la rémunération du président est tout à fait différente. Je propose donc le rejet de cet amendement.

Quant à l'avis préalable du COI, il pose la question de l'articulation entre les deux instances. Nous avons souhaité confier au COI le rôle dont il s'est très bien acquitté en amont de l'élaboration de ce projet de loi en traçant une vision des grands équilibres et des choix de programmation des infrastructures. Le rôle du conseil d'administration de l'AFITF, en revanche, consiste à assurer la mise en œuvre opérationnelle de cette programmation.

Pour toutes ces raisons, avis défavorable aux amendements.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable également. Vous proposez de confier la présidence du conseil d'administration de l'AFITF au directeur général des infrastructures : s'il ne s'agit que de remettre en cause l'existence même de l'AFITF, je vous répondrai par les mêmes arguments que précédemment, à savoir que cette agence possède des atouts en termes de pilotage de la dépense, notamment dans le cadre de la programmation fixée dans le présent projet de loi.

Il ne nous appartient pas non plus d'aborder la question de la rémunération de la fonction de président dans ce texte, étant entendu par ailleurs que la Cour des comptes se penche avec attention sur ce sujet.

Quant à la transmission des documents, elle relève davantage du domaine réglementaire, même s'il faut sans doute définir un calendrier – ce qui rejoint la question de l'articulation entre les deux instances. Cela étant, je suis convaincue que le COI ainsi pérennisé sera parfaitement capable de s'organiser et de se coordonner avec l'AFITF.

Mme Valérie Lacroute. En effet, la loi sur le non-cumul des mandats interdit aux parlementaires de présider un établissement public – même si je n'ai pas vérifié si cette règle s'applique à ce type d'organisme. Je précise néanmoins, madame la ministre, que les parlementaires sont aussi des élus locaux, en quelque sorte, puisqu'ils sont élus au suffrage direct dans des territoires. Leur mandat est donc aussi valable que celui d'un élu local. J'ai été maire et je sais que les parlementaires ont un ancrage local aussi important que les élus locaux à proprement parler – sans vouloir établir de hiérarchie entre les uns et les autres. Ils ont une bonne connaissance de leur territoire et ont même une vision plus globale que les élus locaux, qui sont concentrés sur leur territoire. Il me semblait donc judicieux de confier cette présidence à un parlementaire, compte tenu, de surcroît, de la mission de contrôle de l'action du Gouvernement qui lui incombe.

Quant à la rémunération du président, qui est de 6 000 euros par mois, elle n'entre pas dans l'écrêtement des indemnités des élus. Les frais de fonctionnement de l'AFITF s'élèvent à près de 700 000 euros par an. Outre le président, il faut également rémunérer quatre fonctionnaires de l'État – de ce fait, l'AFITF rembourse à l'État les quatre fonctionnaires que celui-ci met à sa disposition. Quoi qu'il en soit, un tel montant de frais de fonctionnement n'est pas négligeable, à l'heure où l'on cherche à réaliser des économies – même si chacun a son point de

vue sur le sujet. Je répète que la rémunération du président n'est pas prise en compte dans le calcul de l'écrêtement des indemnités des élus et des parlementaires. Il faut se saisir de cette question. Je peux comprendre que vous ne souhaitiez pas l'aborder dans la LOM et je ne vous en tiens pas rigueur à titre personnel, mais nous devons avoir ce débat à l'Assemblée nationale, puisque l'écrêtement des rémunérations relève du domaine législatif. Je maintiens donc ces amendements d'appel car, à mon sens, il faut se pencher sur la gouvernance et le fonctionnement de l'AFITF, non pas pour agir dès demain mais en se projetant dans le prochain mandat.

*La commission **rejette** successivement les amendements CD2366, CD2367, CD2369 et CD2368.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1108 rectifié de M. Matthieu Orphelin, CD1246 de M. Bertrand Pancher et CD2410 de M. Benoît Simian.

M. Matthieu Orphelin. Pour financer un scénario proche du scénario 2, il faudra environ 600 millions d'euros par an, selon les conclusions du rapport du COI – dans lequel nous avons répertorié les outils les plus intéressants sans prendre position sur les uns ou les autres. Nous avions notamment mis en avant la vignette transitoire remboursable pour les poids lourds. L'amendement CD1108 rectifié vise à la mettre en œuvre avec deux spécificités.

Tout d'abord, les camions et les camionnettes – car il est important d'inclure ces dernières dans le champ de la mesure – utilisant des carburants moins polluants pourraient être exonérés en tout ou partie du paiement de la vignette transitoire.

D'autre part, l'amendement prévoit un mécanisme de remboursement de la vignette pour les transporteurs qui feront leur plein en France. Cela permettrait de ne pas pénaliser les transporteurs français. Le COI a visité une station-service située de l'autre côté de la frontière et équipée de plusieurs dizaines de pompes à essence destinées aux poids lourds. De mémoire, chaque station de ce type donne lieu à un manque à gagner fiscal de l'ordre de 100 millions d'euros par an pour l'État. Il y va donc de l'équité, mais il s'agit aussi de ne pas pénaliser les transporteurs français. Voilà pourquoi nous proposons par cet amendement de répondre à cette question importante en prévoyant un remboursement de la vignette pour les poids lourds qui font le plein en France.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1246 est défendu.

M. Benoit Simian. Ayant siégé au COI avec M. Matthieu Orphelin et vous-même, madame la présidente, je me souviens que nous avons longuement débattu de l'intérêt de mettre en place une vignette sous la forme d'une redevance temporelle de circulation pour les poids lourds afin de financer la trajectoire prévue par le COI dans l'hypothèse du scénario 2, qui met « le paquet » sur les transports du quotidien. Nous connaissons tous les difficultés que présente le financement de

l'entretien du réseau. Il s'agit là d'un dispositif non pas régional – car j'ai bien entendu le message qui m'a été adressé tout à l'heure – mais national qui permettra de financer l'AFITF.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces différents amendements visent à dégager une ressource pour l'AFITF : je partage cette préoccupation. Les pistes que vous évoquez ont été abordées dans le débat concernant les propositions du COI. Cependant, les événements survenus ces derniers mois nous incitent à reprendre la réflexion sur l'ensemble de ces sujets et, plus globalement, sur la fiscalité carbone et la fiscalité écologique, auxquelles vous aurez noté que le Gouvernement a apporté des modifications. Vous aurez également noté que des dépenses supplémentaires ont été jugées nécessaires pour répondre à l'enjeu du pouvoir d'achat des ménages. D'autre part, le Président de la République s'est engagé à continuer de répondre plus vite aux attentes de nos concitoyens en matière de baisse des impôts.

La réflexion sur le financement de l'AFITF ne saurait ignorer l'ensemble des évolutions survenues au cours des derniers mois. C'est dans ce paysage nouveau que nous réfléchissons aux modalités de financement de l'AFITF. Je propose de vous donner des indications sur cette question d'ici à la séance publique et, en attendant, je suggère le retrait des amendements.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis, étant entendu qu'il est tout à la fois question du financement de l'AFITF – j'espère que nous pourrons apporter des réponses d'ici à la séance publique, car nous partageons la volonté d'achever le débat dans l'hémicycle avec une feuille de route qui nous guidera jusqu'au projet de loi de finances – mais aussi de la fiscalité environnementale – sujet qui ne saurait être tranché ici. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

M. Matthieu Orphelin. J'entends l'engagement de la ministre et de la rapporteure à trouver une solution avant la séance. Nous ne sommes pas à quinze jours près : si le dispositif est dévoilé dans ce délai, tant mieux, car il est indispensable de trouver un outil – celui-ci ou un autre. En attendant de découvrir en séance quel outil de financement le Gouvernement aura retenu, je retire mon amendement.

M. Hubert Wulfranc. Le président de l'AFITF a alerté la commission sur ce sujet, incitant plusieurs collègues, dont je fus, à poser cette question urgente. Les différents amendements dont nous sommes saisis suggèrent des pistes de financement complémentaire. Je retiens quant à moi la notion de « feuille de route », qui devra consolider définitivement le financement de l'AFITF. Le temps presse, cependant. Vous comprendrez que l'on ne se satisfasse pas, ni en commission ni en vue du débat en séance publique, de rester dans l'expectative en la matière. L'argent étant le nerf de la guerre, vous devriez au moins, madame la ministre, pouvoir annoncer à la commission que vous présenterez en séance non seulement des pistes mais aussi des éléments de solution fermes concernant la consolidation du budget de l'AFITF.

M. Bertrand Pancher. Vous nous avez annoncé, madame la ministre, que vous nous donneriez en séance des explications concernant le financement de cette politique d'infrastructures ; dont acte. Par conséquent, je retire mon amendement.

M. Benoit Simian. Dans le même esprit, je retire le mien puisque vous informez la commission que vous vous êtes saisie de ce sujet. En tant que rapporteur spécial du budget des transports, néanmoins, je tiens à mon tour à tirer la sonnette d'alarme, parce qu'à la recette prévue pour financer la trajectoire du COI, s'ajoute la perte liée aux amendes radars, de l'ordre de 200 millions d'euros, et le coût – 84 millions d'euros – des dégradations infligées aux radars. Il faut donc d'urgence trouver une solution pour financer le scénario ambitieux qui, encore une fois, met « le paquet » sur les transports du quotidien.

*Les amendements sont **retirés**.*

La commission passe à l'amendement CD2412 de M. Benoît Simian.

M. Benoit Simian. Dans le sillage de l'amendement précédent, celui-ci vise à appliquer le principe du pollueur-payeur à l'utilisation par les poids lourds des routes du réseau non concédé, en dupliquant tout simplement ce que le Sénat a autorisé dans le projet de loi sur l'Alsace à titre expérimental pendant cinq ans. J'entends cependant que la réflexion sur tous ces sujets est en cours et je retire l'amendement, mais le débat devra avoir lieu en séance publique.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD2025 de M. François Ruffin.

M. François Ruffin. Cet amendement poursuit une nouvelle fois l'objectif de réduction des transports inutiles. À Chamonix, j'ai vu des camionneurs emprunter le tunnel du Mont-Blanc pour transporter du jambon dans un sens et dans l'autre : comment faire cesser cela ? Comment faire cesser le transport de crevettes par camion à travers l'Europe entière pour qu'elles soient décortiquées à moindre coût au Maroc ? Il faut rehausser le coût du transport. Nous proposons par cet amendement de le faire au moyen d'une taxe kilométrique sur tous les produits importés, afin de favoriser la relocalisation.

À Amiens, l'une des usines délocalisées produisait des sèche-linge. Elle est partie en Pologne parce que le coût du transport est si faible que l'on peut se permettre de produire des sèche-linge dans ce pays pour les vendre en Europe du Nord ou en France. Maintenons-nous toujours le même cap fixé par la Commission européenne dans les années 1980 pour aboutir à un transport plus rapide et moins cher, ou voulons-nous au contraire relever le coût du transport pour éliminer un certain nombre de transports inutiles ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Au risque de vous surprendre, monsieur François Ruffin, je crois en effet que le fait de ne pas payer le coût du transport conduit à des délocalisations néfastes d'activités, qui

sont liées tout à la fois au dumping social et à l'insuffisante prise en compte des coûts externes.

J'estime néanmoins que le dispositif que vous proposez est trop flou. Son assiette est imprécise. Sur le principe, toutefois, je partage l'objectif d'une meilleure prise en compte des coûts de transport et de l'harmonisation à la hausse des conditions sociales faites aux travailleurs en Europe et au-delà.

J'en profite pour préciser que votre groupe au Parlement européen a voté contre le compromis Ertug-Kyllonen sur le détachement dans le cadre du paquet Mobilité.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Damien Pichereau. Personne n'est parfait, monsieur François Ruffin ! Heureusement, vous n'êtes pas nombreux…

M. François Ruffin. Nous avons voté contre le détachement et voterons à nouveau contre, en effet. En revanche, le groupe qui, au Parlement européen, rassemble les communistes et insoumis a voté unanimement pour la réglementation des conditions sociales dans le secteur du transport routier, de même que le groupe centriste-macroniste. Nous restons opposés au détachement en toutes matières.

Je n'ai pas de mal à croire, madame la ministre, que nous partageons le même constat. Aujourd'hui, cependant, la volonté existe-t-elle de rompre avec l'histoire européenne du transport terrestre à bas coût ? L'Union européenne, c'est le camion et le transport terrestre à bas coût ; la mondialisation, c'est le transport maritime à bas coût. Allons-nous rompre avec cette logique, tout à la fois dans le but environnemental de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports et dans celui de rapprocher et de relocaliser les activités ? Nous avons proposé plusieurs outils, dont celui-ci, afin de frapper au cœur la volonté de libre-échange et de grand déménagement du monde.

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

La commission examine l'amendement CD72 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Je vous propose de nous retrouver de nouveau, comme nous l'avions fait lors de l'examen du pacte ferroviaire, autour d'un amendement qui vise à la présentation d'un rapport évaluant l'intérêt des partenariats public-privé dans le domaine ferroviaire – amendement dont le Sénat entend se débarrasser.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il existe déjà de nombreux rapports sur ce sujet et je ne crois pas qu'en ajouter un de plus ferait beaucoup avancer le débat. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je suis persuadée que ces réflexions auront lieu dans le cadre du suivi de l'application de la loi relative au nouveau pacte ferroviaire. Avis défavorable.

*L'amendement n'est pas **adopté**.*

La commission est saisie de l'amendement CD823 de M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. La dégradation sans précédent des radars n'est pas sans conséquences sur les recettes de l'AFITF et sur les moyens consacrés au financement des infrastructures de transport. Dès lors, cet amendement vise à établir le montant précis des baisses de recettes avant l'examen du projet de loi de finances pour 2020.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ce sujet est distinct de celui de l'AFITF, puisque nous avons revu les modalités d'affectation prévues jusqu'à présent au titre du compte d'affectation spéciale concernant les radars, en vertu desquelles l'AFITF était servie en dernier. C'est sur cette base qu'un budget de l'AFITF a été voté. Nous avons donc réduit l'impact de la baisse des recettes liées aux radars sur le budget de l'agence.

D'autre part, le projet de loi prévoit de maintenir les centimes de TICPE affectés à l'AFITF, ce qui permettra d'atténuer la sensibilité du budget de l'agence à la fluctuation des amendes liées aux radars. L'amendement étant ainsi satisfait, j'en propose le retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Fabrice Brun. Comme de nombreux collègues ici, je souhaite m'assurer que nous connaîtrons avant l'examen du projet de loi de finances le montant précis des recettes qui manquent à l'AFITF en raison de la destruction de radars.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette information figure d'ores et déjà dans la loi puisque le Gouvernement présente en annexe au projet de loi de finances un rapport précisant pour l'exercice budgétaire précédent, l'exercice en cours d'exécution et l'exercice suivant, l'utilisation par l'AFITF et par les collectivités du produit des recettes qui leur est versé par le compte d'affectation spéciale.

M. Bertrand Pancher. J'avoue avoir du mal à comprendre la proposition de M. Fabrice Brun : il suffit d'interroger le président de l'AFITF. Lors de sa dernière audition, il a évoqué un montant de l'ordre de 200 ou 250 millions d'euros ; les choses sont claires. Il n'est pas nécessaire de demander des rapports alors qu'il suffit de décrocher son téléphone pour poser la question.

M. Fabrice Brun. Les parlementaires attendent parfois longtemps avant d'obtenir une information ou un rendez-vous, que ce soit avec l'AFITF ou avec le

cabinet de la ministre. Je remercie M. Bertrand Pancher de me donner l'occasion de le préciser. En tant que commissaire aux finances, je veux néanmoins être certain que nous disposerons du montant de la perte de recettes ; je maintiens donc mon amendement.

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

Elle passe à l'amendement CD1107 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Je le retire.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine les amendements identiques CD1134 de M. Matthieu Orphelin et CD2392 de Mme la présidente Barbara Pompili.

M. Matthieu Orphelin. Je retire mon amendement.

Mme la présidente Barbara Pompili. Avec l'accord de la co-signataire, Mme Frédérique Tuffnell, je retire également le mien.

*Ces amendements sont **retirés**.*

La commission examine l'amendement CD2026 de Mme Bénédicte Taurine.

M. François Ruffin. Cet amendement vise à demander un rapport parlementaire sur les niches fiscales dans le domaine des transports – ces exonérations représentant pour l'État un coût d'environ 7,6 milliards d'euros –, sur leur utilité et leurs incidences, et à faire le ménage pour promouvoir la justice fiscale et la préservation de l'environnement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces informations figurent en toute transparence dans les projets de loi de finances. La loi de programmation des finances publiques pour 2018-2022 du 22 janvier 2018 stipule explicitement que les dépenses fiscales et les niches sociales font l'objet d'un suivi renforcé. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Hubert Wulfranc. Au-delà de sa teneur sur le fond, l'intérêt de cet amendement consiste à mettre l'accent sur une question d'actualité. Le ministre de l'action et des comptes publics a tenu des propos que chacun connaît sur la revisitation des niches diverses et variées en vue d'apporter des recettes supplémentaires à l'État. Le débat sur les niches, sans préjuger des positions des uns et des autres, est politique par essence. Or selon moi, cet amendement permettra d'accompagner le débat politique qui forcira au moins jusqu'à l'examen du prochain projet de loi de finances. Ce débat démocratique étant au cœur de l'actualité, je ne comprends pas comment nous ne pourrions pas au moins réunir

les conditions d'un échange avec qui de droit sur la question des niches fiscales dans le domaine des transports.

M. François Ruffin. Comme vient de le dire notre collègue M. Hubert Wulfranc, c'est en effet un amendement d'accompagnement de M. Gérald Darmanin qui vise à le soutenir, à aller dans son sens, à clarifier la situation des niches fiscales, tout en portant un double regard sur la question : un regard financier sur leur coût réel, mais aussi un regard écologique visant à évaluer l'utilité ou la nuisance environnementale de ces niches.

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

Elle passe à l'amendement CD2411 d M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Je ne suis pas un adepte des rapports, même si celui du COI nous a été très utile en vue de l'examen de ce projet de loi. Cet amendement, néanmoins, vise à demander au Gouvernement de remettre un rapport au Parlement sur l'opportunité de créer un établissement public comme la Société du Grand Paris, c'est-à-dire une structure de projet ayant pour objet de participer au financement du programme de nouvelles lignes ferroviaires – je pense en particulier au Grand projet du Sud-Ouest (GPSO). Il ne s'agit pas de lignes à grande vitesse mais de lignes nouvelles nécessaires pour accroître le trafic de fret vers l'Espagne et celui de trains express régionaux, dont le réseau est désormais saturé. À l'évidence, il s'agit aussi que la France bénéficie de fonds européens, dont il est question qu'ils couvrent 20 % du financement du GPSO pour créer le corridor européen vers l'Espagne. Il faut donc permettre aux territoires de faire ce qui s'est fait à Paris, au moyen d'un rapport.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le rapport annexé indique d'ores et déjà que le Gouvernement est prêt à étudier des montages financiers permettant d'accélérer la réalisation d'un certain nombre de projets. Lors de l'examen des titres précédents du texte, j'ai eu l'occasion d'indiquer que nous pourrions présenter en séance une proposition de disposition visant à faciliter la création de sociétés de projet – étant entendu que la création d'une société de financement est une chose, son alimentation en est une autre. Je vous ferai néanmoins d'ici à la séance publique des propositions allant dans le sens de votre amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Sans préjuger de l'opportunité de créer ce type d'établissements publics, je soutiens l'engagement que la ministre a pris de réfléchir à cette question, mais de façon générale et non dans le cadre de projets particuliers. Je propose donc le retrait de l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

M. Alain Perea. Je souhaitais m'associer à la demande que M. Benoit Simian a formulée par cet amendement, mais la ministre y a répondu. Étant élu dans la région Occitanie, je crois, sans revenir sur la ligne en question, qu'il faut doter les territoires d'outils qui leur permettront de prendre leur destin en main et

de faire des choix. Il appartiendra ensuite aux élus et aux acteurs locaux, en accord avec l'État, de décider de les utiliser – et de bien les utiliser. En Occitanie, j'y serai très attentif. Quoi qu'il en soit, je confirme qu'il est indispensable de présenter une proposition en séance : ce serait très positif pour nous et nos territoires.

M. Benoit Simian. Compte tenu des propos de la ministre, je suppose que les discussions vont s'intensifier d'ici à la séance ; je vais donc retirer l'amendement. Je précise tout de même que nous parlons d'un territoire, l'Occitanie, qui est extrêmement dynamique en termes de recettes avec la métropole de Toulouse, mais aussi de la métropole voisine de Bordeaux. Or, au départ, le GPSO était prévu jusqu'à Toulouse, et les collectivités d'Occitanie ont apporté une participation importante au financement de la ligne Tours-Bordeaux. Il est important que les travaux effectués d'ici à la séance en tiennent compte ; en attendant, je retire l'amendement.

*L'amendement est **retiré.***

Article 1er C : (article L. 1212-1 du code des transports) : *Conseil d'orientation des infrastructures (COI), contrôle et révision de la programmation des investissements de l'État dans les transports*

La commission examine l'amendement CD1656 de M. Emmanuel Maquet.

M. Emmanuel Maquet. Cet amendement de suppression de l'article se justifie par la question suivante : a-t-on besoin d'inscrire un comité dans la loi pour que ses travaux soient reconnus et jugés utiles pour le pays ? L'an dernier, le rapport du COI, dont je ne partageais pourtant pas les conclusions, m'a semblé tout à fait sérieux. Je ne vois pas ce qu'apportera son inscription dans le code des transports, hormis des débats parfois superflus et des décrets d'application.

Nous parlons à longueur d'année de l'inflation législative, cette sclérose pour la France. Combien d'agences publiques a-t-on créé depuis le début de l'année ? L'Office français de la biodiversité, l'Agence nationale de la cohésion des territoires, le Conseil de l'évaluation de l'école et, bientôt, le Haut Conseil pour le climat – j'en oublie sans doute – bref, près d'une agence par mois.

Je ne prétends pas que ces structures sont inutiles, mais c'est leur existence législative que je soumets à votre sagesse. Ces agences sont faciles à créer mais leur inscription dans la loi rendra beaucoup plus difficile leur réforme, voire leur suppression lorsque nous comprendrons qu'elles ne sont plus en phase avec leur époque. C'est pourquoi je vous propose de laisser au COI son fondement réglementaire actuel.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je précise pour la clarté des débats, monsieur Emmanuel Maquet, que certains des organismes que vous avez cités résultent de la fusion d'organismes déjà prévus par la loi et qui, à ce titre, ne pouvaient être fusionnés que par la loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous aurez sans doute noté que le texte initialement présenté par le Gouvernement ne prévoyait pas de traduction législative du COI, considérant qu'il avait à lui seul démontré son utilité sans qu'il soit nécessaire de l'inscrire dans la loi. Vos collègues sénateurs ont proposé à juste titre de l'inscrire dans la loi et je m'y rallie : c'est en effet nécessaire pour que des parlementaires y siègent. Je propose donc de rester sur la ligne tracée par les sénateurs ; avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable. Je salue à mon tour l'initiative de nos collègues sénateurs consistant à instituer le COI dans la loi.

M. Bertrand Pancher. Rappelons tout de même que le Conseil d'orientation des infrastructures correspond à une demande majeure émanant des Assises nationales de la mobilité. Lorsque nos collègues sénateurs ont constaté que ce conseil, en raison d'arbitrages quelque peu rapides, ne figurerait plus dans la loi, ils l'ont naturellement réintégré de façon que les collectivités territoriales et les grandes organisations d'élus concernées puissent y siéger. Il est tout de même important que nous puissions, avec les représentants de l'État, vérifier que les orientations données lors des assises et que les nombreux rapports, notamment le dernier d'entre eux, rédigé sous la présidence de notre ancien collègue M. Philippe Duron, se traduisent concrètement par les travaux souhaités. Ce serait donc une erreur, voire une faute, de supprimer le COI.

M. Emmanuel Maquet. Mon objectif n'est pas de supprimer le COI et, de ce point de vue, l'exposé des motifs de mon amendement était clair. Je propose simplement d'avoir la prudence de lui réserver un caractère réglementaire et de ne pas l'inscrire dans la loi.

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

Puis elle examine, en discussion commune, l'amendement CD1112 de M. Matthieu Orphelin et les amendements identiques CD1713 de M. Vincent Descoeur et CD2416 de M. Benoit Simian.

M. Matthieu Orphelin. L'amendement CD1112 vise à préciser le rôle, les missions et la composition du COI en réécrivant l'article. Les amendements CD1107 et CD1134 sont des amendements de repli plus spécifiques que je défendrai si celui-ci n'était pas adopté.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD1713 est différent de celui de M. Matthieu Orphelin puisqu'il vise à pérenniser le COI, à en préciser les missions et à formuler des propositions concernant la composition de son conseil d'administration.

M. Benoit Simian. Je tiens avant toute chose à saluer M. Philippe Duron, qui a présidé les travaux du COI avec brio, avec l'appui du vice-président M. Bruno Cavagné et votre propre implication résolue, madame la présidente. Cet amendement vise à préciser l'objet, les missions et la composition du COI – dont

la ministre, je l'en remercie, a salué les travaux – pour préparer la programmation de la loi que nous allons voter. Il s'agit d'établir un bilan annuel, d'émettre des recommandations, d'émettre des avis sur les éventuelles stratégies et programmations de financement – en bref, sur toutes les questions que nous nous posons ici – et, enfin, d'élaborer au moins une fois tous les cinq ans un rapport présenté au Parlement pour rendre compte des progrès réalisés concernant la trajectoire définie par le COI. Il est au fond proposé de faire du COI un conseil des sages, qui mérite bien d'être inscrit dans la loi d'orientation des mobilités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Autant je n'approuvais pas la proposition du député M. Emmanuel Maquet de supprimer du texte la mention du Conseil d'orientation des infrastructures, autant j'estime qu'il faut laisser au pouvoir réglementaire ce qui relève de ses compétences. Je propose donc le retrait de ces amendements, et émettrai à défaut un avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il me semblerait intéressant de prévoir un COI d'une composition réduite et très opérationnel, ainsi que cela a été le cas sous la présidence de M. Philippe Duron. Il faut en revanche éviter ce que nous avons pu connaître avec le Conseil national des transports, mis en place dans le cadre de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), un conseil pléthorique et qui avait, pour cette raison, certainement perdu en agilité.

Par ailleurs, les nombreuses auditions auxquelles nous avons procédé ont mis en évidence qu'il serait sans doute pertinent d'imaginer la présence d'un représentant des associations environnementales et d'un représentant des usagers au sein du Conseil d'orientation des infrastructures.

Cela dit, je suggère également le retrait de ces amendements, et émettrai à défaut un avis défavorable.

M. Matthieu Orphelin. Je retire l'amendement CD1112.

M. Vincent Descoeur. Je maintiens l'amendement CD1713.

M. Benoit Simian. J'entends bien ce que dit Mme la ministre et je lui fais confiance dans le cadre de ses pouvoirs réglementaires. Je retire donc l'amendement CD2416.

Les amendements CD1112 et CD2416 sont ***retirés.***

La commission ***rejette*** *l'amendement CD1713.*

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD1111 et CD1110 de M. Matthieu Orphelin, ainsi que les amendements CD1223 de M. Bertrand Pancher et CD2415 de M. Benoit Simian.

M. Matthieu Orphelin. L'amendement CD1111 vise à préciser que le Conseil d'orientation des infrastructures comprend parmi ses membres trois députés et trois sénateurs, mais aussi un représentant des associations de

protection de l'environnement et un représentant des associations agréées des usagers de transport.

L'amendement CD1110 est un amendement de repli ne prévoyant que la présence en son sein de trois députés et trois sénateurs.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1223 a pour objet de garantir la représentation des associations de protection de l'environnement et des associations d'usagers au Conseil d'orientation des infrastructures.

M. Benoit Simian. L'amendement CD2415 vise à permettre, entre autres, à sept personnalités qualifiées de siéger au sein du Conseil d'orientation des infrastructures. J'entends bien que cela relève du pouvoir réglementaire, et je retire donc cet amendement. Cependant, je tenais à le présenter afin d'alerter sur la composition du COI et de souligner l'intérêt de la présence en son sein d'élus locaux, qui s'est révélée très précieuse au cours des débats.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'ai bien noté la préoccupation consistant à associer des représentants des usagers et des associations environnementales aux travaux du COI, et vous assure que cela sera pris en compte au niveau réglementaire.

Les amendements CD1111, CD1110, CD1223 et CD2415 sont ***retirés.***

La commission est saisie, en discussion commune, de l'amendement CD1453 de M. Julien Dive, des amendements identiques CD373 de M. Vincent Descoeur, CD829 de M. Martial Saddier, CD912 de M. Bertrand Pancher, CD1042 de M. Fabrice Brun, CD1674 de M. Pierre Morel-À-L'Huissier, CD1822 de M. Guy Bricout, CD2227 de Mme Valérie Rabault et CD2371 de Mme Valérie Lacroute, ainsi que de l'amendement CD2370 de Mme Valérie Lacroute.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD1453 de notre collègue M. Julien Dive a pour objet de préciser que trois présidents de conseils régionaux ou leurs représentants par délégation devront être membres du COI, afin de tenir compte de l'importance de la région.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je m'étonne que nous n'ayons pas encore vu arriver les amendements défendant la présence de représentants de la montagne… *(Rires et exclamations.)* Nous y sommes tellement habitués que cela nous manque un peu, mais vous pouvez attendre la séance pour déposer les amendements correspondants !

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD373 a pour objet de prévoir directement dans la loi que le COI comprendra obligatoirement trois représentants des régions.

M. Gérard Menuel. L'amendement identique CD829 est défendu.

M. Bertrand Pancher. L'amendement identique CD912 est défendu.

M. Fabrice Brun. Je veux à mon tour souligner la compétence des régions en matière de transports. L'amendement CD1042 a donc pour objet de prévoir que le COI comprendra obligatoirement, aux côtés des parlementaires, trois représentants des régions.

M. Stéphane Demilly. Compte tenu de la forte implication des régions dans le financement des infrastructures de transport, il apparaît souhaitable de prévoir directement dans la loi que le COI comprendra obligatoirement trois représentants des régions. Tel est l'objet de l'amendement CD1674.

M. Guy Bricout. L'une des missions essentielles des régions étant la compétence en matière de transports, il me semble légitime que des représentants des régions siègent au sein du COI. Tel est l'objet de l'amendement CD1822.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Je pense également qu'il serait tout à fait opportun, voire très souhaitable, de prévoir directement dans la loi que le COI comprendra obligatoirement trois représentants des régions, au regard des compétences de celles-ci, mais également de la gestion par ces collectivités d'un certain nombre d'équipements – ports, aéroports, trains, transports interurbains scolaires. Et puisque la montagne vous manque, madame la présidente, je précise que ces trois représentants des régions peuvent évidemment être des montagnards.

Mme la présidente Barbara Pompili. J'en prends bonne note. *(Sourires.)*

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD2371 est identique à ceux qui viennent d'être défendus.

Quant à l'amendement CD2370, il vise à préciser, dans un souci d'équilibre, que le COI devra comprendre également trois représentants des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L.1231-1 et L.1231-3 – qui peuvent être la région ou le département. En effet, dans la mesure où on précise le nombre de sénateurs et de députés qui devront siéger au COI, il me semble normal d'inscrire aussi dans la loi le nombre de représentants des collectivités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'ai bien entendu le souhait de voir les régions représentées au sein du Conseil d'orientation des infrastructures. C'était déjà le cas précédemment et cela continuera à l'être, car nous savons que les régions jouent un rôle essentiel en termes d'aménagement du territoire et ont des compétences très importantes dans le domaine des transports.

Cela dit, j'estime qu'il faut laisser à la loi ce qui relève du domaine de la loi, et renvoyer au pouvoir réglementaire ce qui relève de lui.

Il y a bien une différence, madame Valérie Lacroute, entre la précision relative à la présence des parlementaires et celle relative à la présence des représentants des régions, puisque la loi organique prévoit que des députés ne

peuvent pas être membres d'une instance de ce type sans que ce soit précisé dans la loi : c'est donc uniquement la présence des parlementaires qui doit être précisée au niveau de la loi, le reste relevant du pouvoir réglementaire.

Cela dit, je vous le répète : la présence des régions sera bien prise en compte.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. Puisque c'est aujourd'hui l'anniversaire de M. Julien Dive, je maintiens son amendement : ce serait lui faire un beau cadeau que de le voter.

*La commission **rejette** successivement l'amendement CD1453, les amendements identiques CD373, CD829, CD912, CD1042, CD1674, CD1822, CD2227 et CD2371, ainsi que l'amendement CD2370.*

La commission se saisit de l'amendement CD746 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. Cet amendement vise également à élargir encore la gouvernance du Conseil d'orientation des infrastructures, en donnant une voix consultative aux représentants des groupements professionnels concernés, notamment ceux des entreprises d'ingénierie, fortes de leur expérience de la mise en œuvre de solutions de mobilité et de transport, ainsi que de leur approche multimodale.

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

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

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

Elle en vient à l'amendement CD2027 de Mme Mathilde Panot.

M. François Ruffin. Dans un souci de démocratisation et pour que les orientations soient arrêtées également avec des personnes dont les préoccupations environnementales sont certaines, il serait bon que des représentants d'associations environnementales et d'associations d'usagers siègent au COI.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La préoccupation qu'exprime M. François Ruffin est largement partagée, mais la question relève du pouvoir réglementaire. Je suis donc défavorable à cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

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

Puis elle se saisit de l'amendement CD1875 de M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Il convient de prévoir, me semble-t-il, que les parlementaires qui seront membres du COI soient issus de groupes politiques différents. Il conviendrait notamment que certains soient issus de l'opposition. Lors de l'installation du COI, tous les députés désignés pour y siéger étaient en effet membres du groupe LaREM ; c'est scandaleux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ce sont les Présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat qui désigneront les parlementaires membres ; il ne s'agit pas d'empiéter sur leurs prérogatives. Globalement, un équilibre entre les différents groupes était assuré, mais, quoi qu'il en soit, ce n'est pas le Gouvernement qui désignera les représentants des assemblées.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je demande le retrait de l'amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

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

Elle en vient à l'amendement CD2414 de M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Les membres du COI, avant de débattre, laissent leur veste partisane au vestiaire ; c'est une sorte de conseil des sages. Je rends d'ailleurs une nouvelle fois hommage à M. Philippe Duron, qui a vraiment su dépassionner les débats.

Quant à l'amendement CD2414, son objet est de compléter l'article 1er C en précisant que le rapport présenté par le Gouvernement chaque année au Parlement sur la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports est rédigé par le COI. Cela permet de graver dans le marbre de la loi l'importance de ce dernier dans le suivi de la programmation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Évidemment, le Gouvernement souhaite s'appuyer largement sur le COI – c'est bien pour cela que nous avons proposé de l'instituer. En l'occurrence, il s'agit cependant d'un rapport sur l'exécution, alors que les missions du COI concernent l'orientation et la stratégie.

Je veux cependant vous rassurer, monsieur le député : l'intention du Gouvernement n'est pas de censurer le COI, qui pourra s'exprimer de manière tout à fait transparente, comme c'est le cas jusqu'à présent.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Il appartient au Gouvernement de présenter ce rapport, évidemment en s'appuyant sur les travaux du COI.

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

11. Réunion du mardi 21 mai à 21 heures 30

Article 1er C : (article L. 1212-1 du code des transports) : *Conseil d'orientation des infrastructures (COI), contrôle et révision de la programmation des investissements de l'État dans les transports* **(suite)**

La commission examine l'amendement CD1585 de M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Cet amendement prévoit la présentation au Parlement d'un rapport annuel du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) sur la mise en œuvre de la programmation des investissements dans les transports, afin de permettre aux parlementaires d'exprimer clairement leur position sur l'action du Gouvernement. Il propose également de prévoir un vote sur ce rapport à l'issue de la discussion avec le Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense qu'un vote serait inutile en l'espèce, dans la mesure où un rapport ne peut pas être amendé. La position des parlementaires a plutôt vocation à s'exprimer par le vote sur la loi de finances, notamment sur les articles concourant à la mise en œuvre des politiques d'investissement dans les transports. Je suggère le retrait de l'amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le choix proposé relève plutôt de l'organisation des débats par la Conférence des présidents de chaque assemblée. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission ***adopte*** *l'amendement rédactionnel CD3135 de la rapporteure.*

Elle examine ensuite l'amendement CD688 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement vise à ce que le Gouvernement présente chaque année au Parlement un rapport faisant état non seulement de ce qui est réalisé, mais également de ce qui est prévu en matière d'investissement dans les infrastructures nationales. Ces informations seront extrêmement utiles pour faciliter le développement des territoires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien le sens de votre amendement, mais la programmation précise est en général finalisée en toute fin d'année pour être pleinement cohérente avec la loi de finances, qui affecte forcément les ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). La programmation prend également en compte l'avancement réel des opérations. Ce rapport ne pourrait donc comporter que des éléments indicatifs, avec une précision limitée. Je pense que cela ne clarifierait pas beaucoup les débats. Je propose donc le retrait de l'amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il me semble que l'amendement est satisfait par la rédaction actuelle, puisque le rapport mentionné à cet article porte sur la programmation des investissements, c'est-à-dire aussi sur les investissements à venir.

Mme Pascale Boyer. Je le retire, mais j'insiste sur le fait qu'une programmation pluriannuelle contribuerait peut-être au développement des territoires, en permettant de dessiner pour eux une vision à long terme.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD3136 de la rapporteure.*

Elle examine ensuite l'amendement CD1454 de M. Julien Dive.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit d'inclure, dans la programmation financière et opérationnelle des investissements liés au transport, les investissements liés aux réseaux d'alimentation des énergies du transport. Les transports ferroviaires, par exemple, sont obligés de recourir à un certain nombre de modes d'alimentation, notamment électriques. Il faut donc que l'énergie puisse accompagner le transport.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est effectivement une préoccupation importante. Mais, comme vous le savez, ce n'est pas l'AFITF qui va financer ce type d'investissement. Je propose donc le retrait de l'amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je pense également que cette question se situe en dehors du champ de l'AFITF.

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

Puis elle examine l'amendement CD660 de M. Éric Alauzet.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement vise à ce que le rapport sur la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports évalue leur contribution aux enjeux de la transition écologique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ce n'est pas dans l'exécution annuelle que l'on va pouvoir mesurer cet impact. Il faut avoir une approche globale de ces équilibres, et c'est justement l'objet de la programmation qui vous est proposée. Je propose donc le retrait de cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il semble aller de soi, étant donné les objectifs environnementaux forts qui sont posés dans cette programmation, que le rapport évaluera la contribution des investissements réalisés à l'atteinte de ces objectifs.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission examine l'amendement CD780 de M. Charles de La Verpillière.

M. Arnaud Viala. Cet amendement de notre collègue M. Charles de La Verpillière porte sur la liaison ferroviaire, fret et voyageurs, entre Lyon et Turin. Le rapport prévu indique seulement que le Gouvernement retient le scénario proposé par le Conseil d'orientation des transports.

S'agissant de la partie nord, ce scénario prévoit que sa réalisation sera lancée entre 2028 et 2032. Ce délai devrait être mis à profit pour vérifier la pertinence du tracé déclaré d'utilité publique en 2012, très contesté par les élus locaux, le conseil départemental de l'Ain, les habitants et le mouvement associatif, eu égard aux nuisances qu'il génère et à la perturbation des liaisons TER sur la ligne historique au cas où les travaux de la nouvelle ligne seraient réalisés en plusieurs phases.

C'est pourquoi il est proposé que le premier rapport au Parlement prévu à l'article 1er C comporte une étude comparative actualisée de ce tracé et des tracés alternatifs, notamment le tracé C proposé lors de l'enquête publique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je reconnais la légitimité de cette préoccupation. Il faut effectivement que nous étudiions les difficultés que présente le tracé actuellement déclaré d'utilité publique. Mais je pense vraiment que ce sujet n'a pas grand-chose à voir avec la programmation des infrastructures. Je vous propose le retrait de l'amendement.

J'ai toutefois bien en tête que le débat sur le nœud ferroviaire lyonnais doit aussi être l'occasion de réexaminer ces sujets sur le contournement fret de l'agglomération lyonnaise.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il ne semble effectivement pas souhaitable d'entrer dans ce niveau de détail au sein de ce projet de loi. Demande de retrait, sinon défavorable.

M. Arnaud Viala. Je vais maintenir l'amendement, mais je m'étonne un peu d'entendre la rapporteure et la ministre arguer que ces amendements n'auraient pas de rapport avec le texte sur lequel nous sommes en train de travailler. Certes, nous examinons une loi de programmation, mais nous nous intéressons tout de même à des enjeux dont on peut comprendre qu'ils puissent aussi avoir un impact direct sur certaines infrastructures.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur Arnaud Viala, vous êtes en train de nous demander d'inclure dans la loi l'examen des différentes variantes du contournement fret de l'agglomération lyonnaise… Je mesure l'importance du sujet, mais si l'on doit élever au niveau de la loi

l'ensemble des études de tracés de l'ensemble des projets d'infrastructure, je pense que cela va devenir compliqué…

J'ai bien en tête votre préoccupation, mais je pense qu'il faut garder une approche globale. C'est ce qu'on s'efforce de faire dans cette programmation des infrastructures.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis un élu de l'agglomération lyonnaise et je connais donc un petit peu le sujet du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), qu'il s'agisse du CFAL nord ou du CFAL sud.

Je voulais simplement indiquer à mon collègue, qui pourra aussi le dire à M. Charles de La Verpillière, que nous avons actuellement entamé tout le débat sur le nœud ferroviaire lyonnais. Il va largement au-delà de la ville de Lyon et de l'agglomération lyonnaise. Seize réunions publiques sont organisées, dans le cadre du débat actuellement conduit par la Commission nationale du débat public (CNDP), lequel a débuté le 11 avril dernier, dans ma circonscription, à Givors, et doit se poursuivre jusqu'à mi-septembre.

Il me semble donc que c'est plutôt dans ce débat relatif au nœud ferroviaire lyonnais (NFL) qu'il faut être présent. C'est là qu'il faut se faire entendre, plutôt que dans cette loi relative aux mobilités. Il ne faut pas mélanger les sujets. Je me permets de le dire, en tant qu'élu du territoire concerné.

M. Arnaud Viala. Je ne suis pas un élu lyonnais, mais il se trouve que je suis signataire de cet amendement. Madame la ministre, ce n'est pas dans la loi qu'on vous demande d'inscrire les scénarii alternatifs, mais dans un rapport prévu par la loi. Je ne vois pas en quoi cela peut aller à l'encontre de ce que souhaitent les collègues qui viennent de s'exprimer sur le travail de terrain qui est réalisé.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD3137 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le Sénat a confirmé le principe de révision quinquennale de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports, tout en fixant la date de la première révision au plus tard le 30 juin 2022. Il nous semble que ce délai, compte tenu du calendrier électoral de l'année 2022, est un peu court. Mieux vaut laisser le temps aux équipes nouvellement installées de réaliser ce travail dont la durée est évaluée à un an.

Je vous propose donc de porter la date de cette révision au 30 juin 2023.

M. Vincent Descoeur. Sous une nouvelle majorité ?

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 1er C **modifié**.*

Après l'article 1er C

La commission examine les amendements identiques CD386 de M. Vincent Descoeur et CD1366 de M. Bertrand Pancher.

M. Vincent Descoeur. Notre amendement vise à s'assurer de la publication et de la présentation au Parlement des schémas nationaux, des infrastructures de transport d'une part, des services de transport d'autre part. Cela permettra d'assurer de notre part, comme de la part de nos concitoyens, une bonne connaissance des objectifs de l'État en la matière.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le volet programmatique du projet de loi d'orientation des mobilités, puis sa révision périodique, ont vocation à se substituer au schéma national des infrastructures de transport, qui est par ailleurs supprimé. Tel est l'objet de l'article 1er C, qui modifie l'article L. 1212-1 du code des transports.

Quant au schéma national des services de transport prévu par le droit en vigueur, sa présentation ne peut, à l'évidence, être faite d'ici au 30 juin, alors que nous sommes en plein débat sur la LOM. Nous aurons à renouveler la convention des trains d'équilibre du territoire d'ici au 31 décembre 2020 ; c'est à cet horizon que je vous donne rendez-vous pour vous présenter une version actualisée du schéma national des dessertes ferroviaires d'intérêt national. Je demande donc le retrait de l'amendement. À défaut, je devrai formuler un avis défavorable.

M. Vincent Descoeur. Je modifierai donc la date d'ici la séance publique.

*Les amendements sont **retirés**.*

Article 1er D (article L. 1213-1 du code des transports) : *Renforcement de la priorité donnée par la planification régionale à l'optimisation des infrastructures de transport existantes*

La commission examine l'amendement CD101 de M. Vincent Rolland.

M. Jean-Marie Sermier. Notre collègue M. Vincent Rolland propose d'inclure dans la planification régionale des infrastructures le transport par câble, qui est de plus en plus utilisé dans le monde – et même à Brest.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La prise en compte des transports guidés et des modes de transport non carbonés est explicitée dans la priorité n° 4, qui mentionne l'objectif de développer l'usage des mobilités moins polluantes, notamment dans les grandes villes. Je pense donc que cette préoccupation est satisfaite. Je propose le retrait de l'amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'expression « infrastructures décarbonées » ne semble pas avoir de définition juridique. Son emploi peut donc

prêter à diverses interprétations. Au-delà de cette observation, je crois, moi aussi, que cet amendement est satisfait.

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

*Puis elle **adopte** l'article 1er D **sans modification**.*

Après l'article 1er D

La commission examine l'amendement CD1489 de M. Fabrice Brun.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement est particulièrement attentif à l'état des infrastructures et aux normes de sécurité qui les encadrent. Je pense donc que cette préoccupation est satisfaite, sans qu'il soit nécessaire de faire un rapport sur le sujet.

Je propose le retrait de l'amendement. Sinon, j'émettrai un avis défavorable.

*Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement.*

Article 1er E : (article L. 1221-1A [nouveau] du code des transports) : *Renforcement de la priorité donnée par la planification régionale à l'optimisation des infrastructures de transport existantes*

La commission examine l'amendement CD3138 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il s'agit d'un amendement de suppression, puisque cet article dispose que l'État et les collectivités territoriales doivent proposer « une offre de mobilité en adéquation avec les besoins des populations et des territoires » en matière de transports publics et qu'ils « accordent la priorité à l'optimisation des infrastructures existantes, notamment ferroviaires ».

Ces éléments paraissent redondants avec le dispositif de l'article 1er A et les développements du rapport annexé. Il vous est donc proposé de supprimer l'article.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*L'article 1er E est ainsi **supprimé**.*

*En conséquence, les amendements CD1931 de Mme Danielle Brulebois et CD1726 de M. Sébastien Cazenove **tombent**.*

Après l'article 1er E

La commission examine l'amendement CD1846 de Mme Jennifer de Temmerman.

Mme Frédérique Tuffnell. Je voudrais vous parler de l'entretien des ponts et des routes.

Cet entretien constitue une problématique reconnue pour un bon nombre de communes et de collectivités territoriales. Selon un arrêt du Conseil d'État en date du 26 septembre 2001, les ponts font partie de la voie dont ils assurent la continuité. Leur propriété et leur entretien reviennent donc aux dépositaires de la voie portée par l'ouvrage.

La loi du 7 juillet 2014, dite « loi Didier », a permis de répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies, grâce à des conventions passées entre les gestionnaires de l'infrastructure de transport nouvelle et le propriétaire de la voie existante. Mais les ouvrages déjà existants ne sont pas compris dans la loi.

Ce manque se fait ressentir pour les communes qui ne bénéficient pas des moyens financiers ou techniques nécessaires à l'entretien et à la rénovation des ouvrages d'art existants. Pour autant, afin de garantir la sécurité des usagers, nous devons permettre aux ouvrages existants de bénéficier des conventions nouvelles et de la répartition des charges financières.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je n'ai pas du tout cette lecture de la loi Didier. Ce n'est du reste pas la pratique des services de l'État. La loi Didier prévoit bien, pour les ouvrages existants bénéficiant d'une convention, que cette convention perdure. Mais elle n'exclut pas qu'en cas d'accord entre les parties, une nouvelle convention soit établie. Elle prévoit bien qu'une convention soit établie pour les ouvrages qui n'en bénéficient pas. Je pense donc que cette nouvelle disposition serait inutile, car elle est d'ores et déjà satisfaite.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

Mme Frédérique Tuffnell. S'il s'agit seulement d'une question d'interprétation de la loi, je retire l'amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD1157 de M. Matthieu Orphelin.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement vise à rendre plus efficace l'évaluation des projets et grands projets d'infrastructures de transport, et à privilégier l'optimisation des infrastructures existantes ou leur aménagement, plutôt que la construction de nouvelles infrastructures. Telle est la volonté du Président de la République et la vôtre, madame la ministre : que nous réutilisions déjà ce que nous avons. Zéro artificialisation nette !

L'objectif est d'adapter au mieux ces projets et grands projets aux besoins de déplacements des personnes et de transport de marchandises, et à la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. L'ensemble des projets d'infrastructure devront tenir compte de leur impact sur l'environnement et de l'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes et des marchandises.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense vraiment que votre amendement est satisfait. À chacune des lignes de cette partie relative à la programmation, nous avons répété que la priorité va à l'entretien et à la modernisation des réseaux existants. Je propose donc le retrait de l'amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. De plus, les conditions de mise en œuvre de l'article L. 1511-1-1 que vous proposez devraient être définies de manière objective. Or je vois mal comment on pourrait constater l'impossibilité de pourvoir, par l'optimisation de l'usage de l'ensemble des infrastructures existantes ou par leur aménagement, aux besoins des populations en matière de mobilité. Cela me paraît assez flou. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

M. Hubert Wulfranc. Comme cosignataire de l'amendement, n'ai-je pas le droit d'en demander le maintien, si d'aventure notre collègue M. Jimmy Pahun veut le retirer ?

Sur le fond, il me semble que l'adoption de cet amendement permettrait de mieux border un certain nombre de contentieux majeurs en matière d'impact à la fois environnemental et humain, lorsque des projets d'investissement lourd sont envisagés. Vous comprendrez qu'en la matière, certains puissent attacher un intérêt particulier à ce point. Je ne veux pas parler d'insincérité dans l'instruction des enquêtes publiques ouvrant droit aux déclarations d'utilité publique. Mais l'inscription dans la loi de ces dispositions ne me paraît pas superflue au regard des enjeux.

Mme la présidente Barbara Pompili. Si l'amendement a été retiré, vous pouvez néanmoins le reprendre.

M. Hubert Wulfranc. C'est ce que je fais.

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

Puis elle examine l'amendement CD88 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Cet amendement propose la déprogrammation de la liaison express entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Vous connaissez les divergences de vue majeures d'un certain nombre d'élus d'Île-de-France concernant cet investissement, à la fois quant à son montage et quant à sa priorisation par rapport à un certain nombre d'autres flux.

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

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission ***rejette*** *l'amendement.*

Puis elle examine l'amendement CD651 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

M. Benoit Simian. Les ports et quais fluviaux sont les « portes d'entrée et de sortie » du réseau navigable. Ils font partie intégrante de l'infrastructure fluviale. Il s'agit, par cet amendement de ma collègue Mme Carole Bureau-Bonnard, d'instituer un schéma national de développement des ports intérieurs. La conférence nationale sur le fret fluvial qui s'est déroulée en 2016 avait conclu à la nécessité d'élaborer un tel schéma aux fins de faciliter l'inscription des enjeux portuaires dans les documents de planification.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense que les schémas régionaux d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDET) prennent déjà en compte ces enjeux, notamment pour assurer la prise en compte de ces ports intérieurs qui définissent l'armature de notre réseau fluvial. Je pense donc que l'amendement est satisfait, et j'en propose le retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement me semble satisfait par les objectifs et le programme d'investissement figurant à l'article 1er A. Il pourrait toutefois effectivement améliorer la prise en compte du transport et des infrastructures fluviaux dans le cadre de l'élaboration des SRADDET. Je m'en remets donc à la sagesse de la commission.

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

Puis elle examine l'amendement CD505 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à s'assurer que le groupe SNCF privilégie les investissements en faveur de la régénération du réseau ferré national et de la mobilité ferroviaire plutôt que les investissements à l'étranger et les investissements hors ferroviaire. En effet, le groupe s'est fixé comme objectif de réaliser 50 % de son chiffre d'affaires à l'étranger, alors que, dans le même temps, il n'a échappé à personne que les crédits manquent pour régénérer et moderniser le réseau ferré national.

Le Parlement gagnerait ainsi à définir la feuille de route du groupe ferroviaire national, en posant l'aménagement du territoire comme l'une des priorités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Très clairement, les investissements de SNCF Réseau visent prioritairement la remise en état du réseau ferré national – qui en a bien besoin. J'ajoute que les comptes de SNCF Réseau sont, et resteront, séparés de ceux des autres entités du groupe

SNCF. Il ne peut donc en aucun cas y avoir d'effet d'éviction entre les investissements des autres entités du groupe SNCF, dans le domaine ferroviaire ou non, et ceux de SNCF Réseau en faveur d'une remise en état du réseau. Je propose donc le retrait de l'amendement, à défaut de quoi je me verrai au regret d'émettre un avis défavorable.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission ***rejette*** *l'amendement.*

Puis elle examine les amendements identiques CD502 de M. Vincent Descoeur, CD741 de M. Guy Bricout et CD803 de Mme Pascale Boyer.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement traite de l'intérêt qu'il y a à développer les trains de nuit.

M. Guy Bricout. Par cet amendement, nous demandons un rapport sur l'opportunité du redéploiement des trains de nuit. Au vu de l'enclavement de certains de nos territoires, qui souffrent tout particulièrement de la disparition de ces trains, il apparaît opportun de se donner, dès à présent, le temps d'étudier le redéploiement d'un réseau national et européen d'Intercités de nuit à mettre en place progressivement. Il faudra ainsi mettre particulièrement l'accent sur les déplacements transversaux entre régions distantes.

Mme Pascale Boyer. Nous savons tous que l'investissement dans la régénération du réseau ferroviaire est une priorité gouvernementale. Cet amendement vise à ce que les investissements prennent en compte les services ferroviaires Intercités de nuit et valorisent l'existant.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements sont satisfaits par l'amendement CD3175 de la rapporteure. Adopté hier, il prévoit précisément que l'État élabore une stratégie sur ces trains d'équilibre du territoire, notamment les trains de nuit. Je propose donc le retrait de ces amendements, puisqu'ils sont satisfaits. À défaut, je devrai émettre un avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Bertrand Pancher. Tout le monde défend les trains de nuit, mais personne ne les prend ! *(Exclamations.)* Il ne faut tout même pas exagérer : ces trains sont ultra-déficitaires. S'il est évidemment important de garder un minimum de maillage, nous n'allons pas en même temps pleurnicher face aux coûts excessifs et aux déficits.

M. Vincent Descoeur. On les prend d'autant moins qu'il n'y en a plus… Mais, par le passé, ils ont fait la preuve de leur utilité. Les habitants de départements qui sont distants de sept heures de train de Paris auraient intérêt à ce qu'on puisse faire le trajet entre vingt-deux heures trente et cinq ou six heures du matin.

Mme Pascale Boyer. Monsieur Pancher, vous avez peut-être la chance de vivre dans un département proche de la capitale, mais ce n'est pas mon cas, puisque je suis députée des Hautes-Alpes, département de montagne. Pour moi, le train de nuit est vital pour le développement de notre économie, basée essentiellement sur le tourisme. *(Applaudissements.)* Si nous n'avions pas de trains de nuit, les touristes ne pourraient pas venir dans des conditions acceptables.

Je veux bien qu'on dise que le train de nuit est déficitaire, mais je n'admets pas qu'on puisse en dire du mal lorsqu'il est déployé dans des départements comme les nôtres, et notamment dans le département des Hautes-Alpes.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci, madame Pascale Boyer, pour ce brillant plaidoyer !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour avoir eu le plaisir de me rendre en train de nuit dans le département de Mme Pascale Boyer, je pense que ces trains sont indispensables pour un certain nombre de territoires. Et je pense qu'ils ont de l'avenir.

*La commission **rejette** les amendements.*

Puis elle examine l'amendement CD706 de M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence et à la veille de nouveaux contrats de plan État-régions, je pense utile, à l'horizon 2020, de disposer d'une évaluation de l'état des infrastructures et des circulations sur les lignes qui appartiennent aux catégories 7 à 9 dans la classification de l'Union internationale des chemins de fer, en vue d'établir une classification actualisée de ces lignes au regard de leur utilité socio-économique et de leur contribution à l'aménagement du territoire, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, en particulier les régions.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends bien cette préoccupation. Elle est tellement flagrante que nous avons d'ores et déjà ou, devrais-je dire, vous avez d'ores et déjà voté, à l'article 27 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, la remise d'un rapport d'ici à fin juin 2019. Cet amendement est donc satisfait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

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

*Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, elle **rejette** l'amendement CD1038 de Mme Laurence Trastour-Isnart.*

Elle examine ensuite l'amendement CD2417 de M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Cet amendement porte sur l'établissement public Routes nationales de France, sur la création duquel nous avions échangé. Je parle de création, mais il s'agirait plutôt d'une fusion de toutes les directions interdépartementales des routes (DIR).

Cette unification des services aujourd'hui répartis dans toute la France permettrait de gagner en efficacité et en expertise. Elle était le fruit des discussions qu'on avait eues au cours des Assises nationales de la mobilité. Elle était intégrée à la version initiale du texte sur laquelle nous avons travaillé.

Notre amendement vise à demander au Gouvernement un rapport sur la possibilité de créer cet établissement, dans un contexte où le réseau routier non concédé se dégrade d'année après année.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous aurez noté que le Président de la République a souhaité qu'on puisse engager des discussions avec les collectivités sur une nouvelle étape de décentralisation. Je pense qu'il faut permettre à ces discussions de se dérouler, notamment au sujet d'éventuelles décentralisations concernant le réseau routier national, préalablement à la poursuite de la réflexion sur la gestion des routes nationales. Je propose donc le retrait de l'amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Demande de retrait, sinon avis défavorable, pour les mêmes raisons.

*L'amendement est **retiré**.*

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous en avons terminé avec le titre Ier A.

TITRE IV
PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS

Article 30 : *Programmation financière et rapport annexé prévoyant les investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2027*

Mme la présidente Barbara Pompili. L'article 30 a été supprimé par le Sénat.

*La commission **maintient la suppression** de cet article.*

TITRE V
SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

Chapitre Ier
Renforcer la sûreté et la sécurité

Article 31 (article 39 *decies* E [nouveau] du code général des impôts, articles L. 121-3, L. 211-1 A [nouveau], L. 211-1, L. 213-2, L. 224-1, L. 224-2, L. 224-3, L. 224-7, L. 224-8, L. 224-13, L. 225-1, L. 234-2, L. 234-8, L. 234-13, L. 234-14, L. 234-16, L. 235-1, L. 235-3, L. 325-1-2, L. 325-7, L. 325-8, L. 325-9, L. 330-2, L. 343-2 [nouveau], L. 344-1-1 [nouveau] du code de la route, article L. 511-13 du code de la consommation, article 712-2 du code pénal) : *Mesures relatives à la sécurité routière*

La commission examine l'amendement CD3241 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit de réintroduire une disposition supprimée par le Sénat, qui prévoit que lorsqu'il est informé d'un dépôt de plainte pour des faits de violence ou d'outrage commis à l'encontre d'un inspecteur du permis de conduire, le préfet du département où l'infraction a été commise peut interdire à l'auteur des faits de se présenter à l'examen du permis de conduire.

Cette disposition a été instaurée pour protéger les inspecteurs du permis de conduire et éviter qu'ils ne se retrouvent en face de la personne qui aurait pu les agresser.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. On a constaté une augmentation des agressions à l'encontre des inspecteurs du permis de conduire, notamment au cours de l'année 2018. Le présent amendement permet, par une mesure de police administrative, de protéger ces agents publics exposés à des personnes susceptibles de menacer leur intégrité physique. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle en vient à l'amendement CD1647 de M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Cet amendement prévoit que l'activité des titulaires de l'autorisation d'enseigner est incompatible avec le statut d'auto-entrepreneur.

Les plateformes en ligne qui n'ont pas de local font trop souvent appel à des formateurs sous statut d'auto-entrepreneurs. Cette concurrence donne lieu à un important contentieux entre les types de structures sans apporter d'amélioration à la situation.

Contrairement au statut de salariés, ces personnes disposent d'un statut fiscal réduisant leurs charges, ce qui peut s'apparenter à un contournement du paiement des charges sociales ou répondre à une définition de travail dissimulé. Les enjeux de sécurité et d'assurances sont revus à la baisse avec une prise en

charge des élèves et des prix extrêmement variables en fonction de la structure choisie.

Enfin, la situation professionnelle des moniteurs est à souligner puisque leur traitement, leur rémunération et leur protection sociale sont très différents suivant qu'ils ont le statut de salarié ou d'auto-entrepreneur.

En appréhendant favorablement cet amendement, je crois que l'on assurera la paix sociale avec l'ensemble des auto-écoles de notre pays.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Une telle disposition serait contraire aux règles sur la liberté d'établissement. J'ai bien compris les difficultés que vous soulevez, mais je rappelle que parmi les orientations qui ont été annoncées récemment par le Premier ministre, il est prévu d'accroître la transparence de l'information sur la qualité de la formation dispensée par les auto-écoles, notamment par un affichage harmonisé des prix ainsi que des taux de réussite de tous les établissements. Par ailleurs, il est important de s'assurer qu'il existe une offre sur tout le territoire, en vue de permettre notamment aux jeunes de passer le permis de conduire. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis, même si j'entends bien, monsieur Gérard Menuel, les problématiques que vous évoquez, notamment celles du travail illégal et de la distorsion de concurrence.

M. Arnaud Viala. Madame la ministre, les annonces faites par le Président de la République et le Premier ministre sur la diminution du coût du permis de conduire ont des effets assez dévastateurs sur le réseau des auto-écoles « traditionnelles », puisque si l'on ne compare que les prix, on ne compare pas du tout les prestations et les charges afférentes à un niveau de service élevé. Un certain nombre d'auto-écoles, en particulier dans les territoires que nous représentons, s'interrogent sur leur capacité à se maintenir demain si rien n'est fait, car il ne s'agit pas uniquement de diminuer le prix des heures de conduite, mais de faire en sorte que la prestation d'enseignement du code de la route, essentielle pour la sécurité des usagers, perdure.

M. Bertrand Pancher. C'est un bon amendement, même si je comprends les arguments de Mme la ministre.

Je souhaite appeler l'attention de l'ensemble de nos collègues sur les drames que commencent à vivre les patrons d'auto-écoles. La dérégulation est d'une grande violence. Si je comprends qu'il soit nécessaire de veiller à ce que le permis de conduire soit accessible à tous, il faut aussi s'assurer qu'en faisant appel à des sociétés qui travaillent en ligne, on n'aboutisse pas à des situations dramatiques pour ces professionnels qui se sont engagés financièrement, qui ont parfois payé cher leur fonds de commerce et qui risquent de se retrouver ruinés demain. Il convient de veiller à ce que les professionnels des auto-écoles ne connaissent pas les mêmes difficultés que celles rencontrées par les chauffeurs de

taxi avec la libéralisation massive du marché. Si c'est le cas, il faudra réfléchir à des systèmes de compensation. Je suis très mal à l'aise lorsque je discute avec des patrons d'auto-écoles de mon département.

M. Gérard Menuel. Madame la ministre, je vous rejoins lorsque vous parlez d'offre, mais là, en l'occurrence, il s'agit d'avoir en permanence une offre de qualité, ce qui ne peut se faire qu'avec des enseignants bien formés. Se proclamer auto-entrepreneur sans avoir reçu de formation alors qu'il y va de la sécurité de chacun est assez dangereux.

M. Hubert Wulfranc. Je suis favorable à cet amendement, qui soulève plusieurs questions.

La première est l'accessibilité du permis de conduire. Comme plusieurs de mes collègues, j'ai constaté que certaines collectivités, en particulier les départements, se sont mis en retrait depuis quelques années et n'accordent plus d'aides au passage du permis à des jeunes, et notamment aux jeunes demandeurs d'emploi. Pour votre part, madame la ministre, vous insistez sur l'aide sociale qui permet un accès plus facile aux mobilités, y compris pour l'acquisition du permis de conduire.

La seconde est la qualité qu'il faut maintenir dans l'enseignement par le réseau des auto-écoles. Si je ne partage pas l'ensemble des revendications de la profession, nous devons savoir qu'il s'agit d'une profession régulée, qui assure une continuité d'enseignement auprès de l'élève sur le long terme, et ce dans la proximité. Tout vous invite donc, mes chers collègues, à reconsidérer la décision que vous vous apprêtez à prendre.

M. Guillaume Garot. Je partage les propos que viennent d'exprimer nos collègues, de tous les bords politiques d'ailleurs. Il faut être extrêmement vigilant quant aux risques de déstabilisation du secteur. Je rappelle que la profession est fondée sur le métier d'artisan et sur un statut, celui de moniteur d'auto-école, qui a fait la preuve depuis des années de la qualité des enseignements dispensés. Si l'on fait souffler un vent libéral allant jusqu'à l'« ubérisation » du secteur, pourra-t-on continuer à garantir la qualité de la formation, sa sécurité et donc la sécurité routière ? Voilà la question que nous devons nous poser. Bien sûr, il est nécessaire que le secteur évolue, mais il a déjà évolué. Il ne faut pas croire que c'est un secteur figé, que les artisans sont sourds aux demandes des jeunes qui veulent évidemment accéder dans de meilleures conditions au permis de conduire. Cette évolution, il faut la mener avec les artisans des auto-écoles et non contre eux.

Mme Françoise Dumas. Notre souci à tous, c'est de faire que tous les jeunes – pas uniquement les jeunes, d'ailleurs – puissent avoir accès au permis de conduire.

En France, 48 millions de personnes possèdent le permis de conduire. C'est le premier examen, et parfois le seul, que passent les jeunes. Il faut savoir aussi – c'est une réalité, mais on peut faire comme si on ne la voyait pas – que de

600 000 à 800 000 personnes conduisent sans permis, avec toutes les conséquences que cela peut avoir en termes de sécurité – cela peut détruire des vies. On ne peut donc se satisfaire de la situation actuelle.

Dans le rapport que j'ai remis au Premier ministre, au mois de février dernier, nous nous sommes demandé comment rendre le permis de conduire plus accessible. Il ne faut surtout pas s'imaginer que l'accessibilité du permis de conduire se résume à une question de prix : cela dépend aussi du nombre d'heures dont on doit bénéficier. Il faut aussi pouvoir passer le permis de conduire partout et que tous les publics puissent y avoir accès. En la matière, des progrès importants sont nécessaires.

Passer le permis de conduire coûte environ 1 800 euros. Nous sommes tous attachés à un maillage territorial qui offre la possibilité à chacun de passer le permis partout, encadré par des personnes compétentes, accompagnantes, sécurisantes. Ce maillage territorial existe avec les auto-écoles qui permettent d'avoir affaire à des enseignants professionnels qui savent transmettre et qui ont la passion de la transmission. Néanmoins, il doit être possible également de passer, comme on le souhaite, le permis de conduire avec d'autres outils, d'autres supports qui peuvent être pour certains plus adaptés que d'autres. C'est pourquoi j'ai déposé un amendement dans ce sens, qui offre une plus grande accessibilité et une grande transparence dans toutes les prestations qui sont offertes.

La question du permis de conduire sur des plateformes en ligne concerne actuellement moins de 10 % des personnes, mais ce système peut constituer un moyen à certains endroits, à certains moments.

Je le répète, je présenterai des amendements qui prévoient des outils supplémentaires peut-être plus attractifs pour les jeunes, tout en considérant qu'il faut continuer à offrir un accompagnement personnalisé.

M. Jean-Marie Sermier. J'ai cosigné avec grand d'intérêt l'amendement de notre collègue M. Gérard Menuel, car il ne faut pas confondre le coût que représente pour les jeunes le permis de conduire – ils ont effectivement besoin d'être aidés pour le passer – et la baisse de la qualité de la formation. Actuellement, les professionnels sont formés et assurent un service de grande qualité que personne ne remet en cause, et qui est même regardé avec intérêt par bien d'autres pays de l'Union européenne.

Quant aux tarifs, on peut peut-être y travailler avec les auto-écoles, les artisans eux-mêmes. Je rappelle que de nombreuses collectivités ont pris des mesures, non en accordant des subventions, mais en aidant les gens à passer le permis de conduire. C'est ce que fait modestement la ville de Dole qui, en échange d'une action citoyenne soit dans le cadre d'un travail, soit dans le cadre d'une association, aide au passage du permis de conduire.

Il ne faut en aucun cas transiger avec la qualité car ces artisans effectuent un travail remarquable.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'ai bien souligné que le prix mais aussi le taux de réussite aux examens seront affichés afin d'accroître la transparence. Bien évidemment, pour être moniteur il faudra avoir réussi le certificat de compétence professionnelle enseignant de la conduite et de la sécurité routière (CCP-ECSR). Ce n'est donc pas une question de statut d'auto-entrepreneur ou d'artisan.

Il ne s'agit pas de transiger avec la qualité de la formation des jeunes ou des moins jeunes au permis de conduire, mais de laisser une palette de possibilités ouverte. Nous aurons l'occasion, lors de la présentation des amendements de Mme Françoise Dumas, d'examiner des mesures permettant aux auto-écoles classiques de s'adapter et d'offrir le meilleur service à nos jeunes et aux moins jeunes qui veulent passer le permis de conduire.

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

Puis elle est saisie de l'amendement CD2718 de Mme Françoise Dumas.

Mme Françoise Dumas. Les conditions d'obtention du permis de conduire constituent un enjeu majeur en termes de sécurité routière, mais aussi d'accès à l'emploi et à la formation. La maîtrise des coûts liés à l'obtention du permis de conduire passe notamment par une plus grande transparence des offres et des prix pratiqués. La loi du 6 août 2015 relative à la croissance, l'activité et l'égalité des chances économique a prévu un encadrement des contrats d'enseignement de la conduite. Depuis, les professionnels du secteur sont tenus de remettre à chaque candidat un contrat écrit qui précise les modalités de la formation.

Il apparaît néanmoins nécessaire, dans une optique de simplification et de sécurité juridique pour les consommateurs et les professionnels, de prévoir que ces contrats devront être en conformité avec un contrat-type défini par décret en Conseil d'État. Celui-ci sera de nature à améliorer les relations entre les professionnels et les consommateurs et à permettre aux consommateurs de comparer plus aisément les différentes prestations et les conditions offertes par les auto-écoles.

Le présent amendement prévoit donc que les établissements d'enseignement de la conduite, lorsqu'ils établissent un contrat avec un élève, utilisent un contrat-type dont les modalités seront définies par décret en Conseil d'État. Il sera donc de nature à améliorer l'accessibilité en termes de prix des prestations pour une plus grande transparence qui sera, je pense, bénéfique pour tout le monde.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement se situe dans la continuité des mesures annoncées par le Premier ministre, le 2 mai dernier, sur la base du rapport de Mme Françoise Dumas. Je pense que cette transparence est attendue par tous. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cette mesure va dans le bon sens. Favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle étudie ensuite les amendements CD2642 et CD2643 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. Les nuisances sonores constituent un risque pour la santé des Français. Selon l'Agence européenne pour l'environnement, elles entraînent des troubles du sommeil et de l'apprentissage, des désordres cardiovasculaires, des perturbations endocriniennes et digestives et sont à l'origine de 10 000 morts par an. Selon le Conseil national du bruit, 9 millions de Français sont exposés à des seuils jugés critiques par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Parmi les émetteurs de nuisances sonores, on peut citer les deux-roues dont les conducteurs retirent parfois les silencieux des pots d'échappement simplement pour laisser filer le bruit, au point que dans certains secteurs d'Île-de-France, comme la région de Fontainebleau, la vallée de Chevreuse ou le parc du Vexin, la situation devient insupportable pour les habitants.

L'amendement CD2642 propose donc, lorsque le véhicule est intercepté et que le bruit qu'il émet dépasse le seuil sonore maximal autorisé, que l'agent puisse retirer, à titre conservatoire, le permis de conduire du conducteur.

L'amendement de repli CD2643 prévoit que le geste de retrait du silencieux est sanctionné par un retrait, à titre conservatoire, du permis de conduire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons examiné hier plusieurs amendements portant sur les nuisances sonores. Bien évidemment, je partage votre préoccupation concernant celles liées au retrait des « chicanes ». D'ailleurs, le Gouvernement travaille avec l'ensemble des acteurs du secteur des deux et trois-roues motorisées pour établir une charte permettant de réduire les émissions sonores. Toute la filière est donc mobilisée sur ce sujet.

Le code de la route prévoit déjà que le moteur des deux et trois-roues doit être muni d'un dispositif d'échappement silencieux, et que toute opération tendant à supprimer ou à réduire son efficacité est interdite. Du reste, plus de 3 000 infractions sont punies chaque année par une contravention de quatrième classe.

Les sanctions que vous proposez me paraissent disproportionnées, puisqu'elles seraient du même niveau que celles prévues pour les accidents mortels, la conduite sous l'influence de l'alcool et les excès de vitesse de plus de 40 kilomètres par heure. Il faut donc en rester à des sanctions proportionnées, même si je mesure bien la gêne occasionnée.

Je suis défavorable à l'amendement CD2642 et demande le retrait de l'amendement CD2643 car il est satisfait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Monsieur Barrot, je comprends et partage votre combat contre les nuisances sonores.

Toutefois, j'émets un avis défavorable sur le premier amendement car la sanction me semble disproportionnée, et je vous demande de retirer le second car il est satisfait.

M. Jean-Noël Barrot. Certes, ces comportements sont déjà sanctionnés par une amende de 90 euros, mais en réalité ça ne marche pas, car souvent le silencieux est retiré mais conservé par le conducteur sous la selle, ce qui fait qu'il peut l'y remettre aussitôt après avoir payé l'amende ! C'est pourquoi je propose d'alourdir la sanction.

Je reconnais que celle que je propose est quelque peu disproportionnée, et c'est pourquoi je défendrai, dans quelques minutes, deux autres amendements en prévoyant une plus modérée.

Enfin, je suis très heureux de savoir qu'un travail est engagé entre la filière et le Gouvernement et je serai heureux de pouvoir y être associé. Je retire donc les deux amendements.

*Les amendements sont **retirés**.*

*La commission **adopte** l'amendement de conséquence CD3242 de la rapporteure.*

Puis elle examine l'amendement CD3273 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'article L. 234-2 du code de la route prévoit que toute personne coupable d'un des délits prévus à l'article L. 234-1 – conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise d'un état alcoolique – peut également se voir interdire par le juge de conduire pendant une durée de cinq ans ou plus un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'antidémarrage par éthylotest électronique.

Je propose tout simplement d'exclure l'application de cette sanction à la conduite à usage professionnel à cause des coûts que cela peut faire peser sur l'employeur et parce que cela risque de mettre en péril l'emploi des personnes condamnées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à exclure l'application de la peine d'interdiction de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé d'un éthylotest antidémarrage à la conduite à usage professionnel. Je rappelle que la loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière a supprimé pour les délits les plus graves la possibilité

d'aménager la peine complémentaire de suspension du permis de conduire en la limitant à la conduite en dehors de l'activité professionnelle. L'article 31 du projet de loi d'orientation des mobilités met en œuvre la mesure n° 11 du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018 qui prévoit justement de lutter plus efficacement contre l'alcool au volant en développant l'utilisation de l'éthylotest antidémarrage. Cette mesure permet de donner au juge la possibilité d'assortir la sanction d'une possibilité de reconduire immédiatement, sous réserve de l'utilisation de l'éthylotest antidémarrage. Il s'agit aussi de rééduquer les personnes souffrant d'alcoolisme en s'inscrivant justement dans une logique de prévention de la conduite addictive.

Limiter le champ de l'application de la peine à l'usage privé reviendrait à dénaturer la mesure des objectifs poursuivis. Le Gouvernement est donc défavorable à cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. J'ai bien noté la flexibilité qu'apporte cette nouvelle disposition et je l'approuve totalement, même si je conçois que cela risque de faire peser une charge supplémentaire sur les employeurs. Je retire l'amendement, mais nous en rediscuterons sans doute en séance publique.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD3244 de la rapporteure.*

*Les amendements CD3102 et CD3101 de la rapporteure sont **retirés**.*

La commission est saisie, en discussion commune, des amendements CD2645 et CD2644 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. Nous en revenons à la question de la nuisance sonore des motos. Je propose ici une sanction plus proportionnée que précédemment.

L'amendement CD2645 reprend exactement l'article 5 d'une proposition de loi qui avait été adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale. Il vise à sanctionner le comportement de retrait du dispositif de silencieux par le conducteur de la moto.

Quant à l'amendement de repli CD2644, il prévoit une contravention de quatrième classe pour ce type de comportement, même quand la transformation est temporaire, c'est-à-dire quand le conducteur dispose du silencieux qu'il peut replacer après avoir été intercepté.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement CD2645 recopie l'article R. 318-3 du code de la route en le remontant au niveau législatif et en rehaussant la sanction de la quatrième à la cinquième classe. J'appelle votre attention sur le fait que les contraventions de cinquième classe ne

font pas aujourd'hui l'objet d'un paiement forfaitaire mais qu'elles nécessitent une procédure judiciaire, ce qui pourrait nuire à l'efficacité de la mesure et donc aller dans le sens inverse de l'objectif recherché.

L'amendement CD2644 prévoit une sanction de quatrième classe contre les conducteurs de deux-roues qui retirent, même temporairement, le dispositif d'échappement silencieux de leur véhicule. Comme j'ai eu l'occasion de le dire, des sanctions sont d'ores et déjà prévues. Vous proposez en plus la rétention du permis de conduire, procédure réservée aujourd'hui à des délits graves. Là encore, la mesure est disproportionnée.

Je le répète, nous travaillons avec l'ensemble des acteurs pour aboutir à une charte visant à réduire les émissions sonores des deux-roues et trois-roues motorisés et quadricycles, à sensibiliser la filière et les utilisateurs de deux-roues et trois-roues motorisés et quadricycles à la problématique des pollutions sonores et donc à lutter contre ces nuisances sonores. J'ai bien noté votre souhait d'y être associé et je pense que ce serait intéressant. Pour l'heure, je vous propose le retrait de ces amendements. À défaut, avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je vois que tous les chemins mènent au bruit des deux-roues... La ministre ayant bien exposé ici les problématiques liées à l'inscription dans la loi de telles dispositions, je demande le retrait de ces amendements. À défaut, avis défavorable.

M. Jean-Noël Barrot. J'entends l'argument de Mme la ministre sur l'amendement CD2645, même si, je le répète, cet amendement reprend exactement la rédaction de l'article 5 d'une proposition de loi qui avait été adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale. Néanmoins, je veux bien le retirer au bénéfice de l'amendement CD2644 que je maintiens et qui ne prévoit pas de retrait du permis de conduire, à titre conservatoire, mais affirme simplement que le fait de réaliser une transformation, même temporaire, sur un véhicule constitue une contravention de quatrième classe.

*L'amendement CD2645 est **retiré**.*

*La commission **rejette** l'amendement CD2644.*

Puis elle étudie l'amendement CD1940 de Mme Alexandra Valetta Ardisson.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis défavorable. Nous aurons l'occasion d'y revenir en séance.

Mme Zivka Park, rapporteur. Je demande le retrait de cet amendement. Tel qu'il est rédigé, cet amendement peut conduire à imposer un contrôle technique aux vélos et aux trottinettes, ce qui est excessif…

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD3100 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement vise à rétablir une disposition supprimée par le Sénat : l'extension du champ d'application des dispositions relatives à la procédure d'immobilisation et de mise en fourrière à l'initiative du préfet en cas de conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire, de conduite d'un véhicule en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite sous l'emprise de stupéfiants, enfin de refus de se soumettre aux tests de contrôle.

Cette mesure est nécessaire pour lutter contre toutes ces formes de délits.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit effectivement de rétablir une mesure décidée par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) de janvier 2018, et de simplifier, ce faisant, la tâche des forces de l'ordre et des parquets. Le délai de seize jours permettra aux procureurs de la République de se prononcer, au titre de leurs prérogatives, sur la mise en fourrière judiciaire du véhicule en vue de statuer par la suite sur sa confiscation.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle en vient à l'amendement CD3274 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement, qui me tient particulièrement à cœur, prévoit d'aider les maires des communes rurales et des villes moyennes en complétant le code de la route. Il propose que les officiers ou agents de police judiciaire ayant constaté une infraction réprimée par les articles R. 635-8 et R. 644-2 du code pénal relatifs aux dépôts illégaux d'ordures puissent faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction.

Cet amendement vise donc à lutter contre ce fléau que constitue le dépôt sauvage d'ordures à l'aide de véhicules, qui dénaturent les paysages et peuvent comporter des dangers pour le voisinage, notamment s'ils gênent la circulation ou sont sources de pollution.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement étend le champ d'application de l'article L. 325-1-2 du code de la route pour permettre, en cas de dépôts illégaux d'ordures, de faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction. Je pense que cet amendement doit faire écho, notamment dans les départements de grande couronne en Île-de-France et certainement ailleurs. Conscient des enjeux environnementaux et d'ordre public, notamment en cas d'objets dangereux pour la circulation sur la chaussée, le Gouvernement est favorable au développement des outils de dissuasion face à ce type de comportement. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** successivement l'amendement de conséquence CD3253 et les amendements rédactionnels CD3245 et CD3246 de la rapporteure.*

Puis elle examine l'amendement CD1415 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à donner de la souplesse en ce qui concerne les avis de paiement des forfaits post-stationnement, à la suite de la décentralisation du stationnement payant sur les voiries entrée en vigueur le 1er janvier 2018. C'est un vrai succès, obtenu d'ailleurs de haute lutte, puisque les collectivités territoriales l'ont réclamé pendant très longtemps contre l'avis de l'administration centrale.

Ces dispositions sont maintenant mises en place. Les collectivités ont recours aux services de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), seule habilitée à accéder au fichier où sont consignées les informations personnelles des propriétaires de véhicules. Les collectivités ont recours à ses services par le biais d'une convention d'une durée de trois ans.

Afin de renforcer la décentralisation de la gestion du stationnement par les collectivités et leur donner davantage de latitude dans la mise en œuvre de leur politique, cet amendement prévoit de donner accès au système d'immatriculation des véhicules à toute collectivité chargée de collecter la redevance de stationnement sur voirie, par conséquent sans passer par une nécessaire convention. Toutefois, dans le but de respecter les conventions signées par les collectivités avec l'ANTAI, cet accès ne serait donné qu'à compter de leur date d'expiration, c'est-à-dire à partir du 1er janvier 2021.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends évidemment que les collectivités souhaitent disposer, sur les auteurs d'infractions, d'informations leur permettant de recouvrer les redevances de stationnement. Toutefois, comme vous l'avez rappelé, monsieur Bertrand Pancher, il est d'ores et déjà possible pour les collectivités de passer des conventions avec l'ANTAI. De nombreuses collectivités l'ont d'ailleurs fait. La prestation fournie par l'ANTAI a permis une limitation du coût global de la réforme et sa mise en œuvre par des collectivités de tailles variées, tout en assurant la sécurisation des traitements de données personnelles – enjeu qui me semble également important. Au regard des contraintes – notamment techniques et budgétaires – pesant sur ce système d'information, ainsi que des risques qu'entraîneraient pour lui des sollicitations multiples, je pense que le fait d'accorder directement l'accès serait une mauvaise solution, et ce d'autant plus qu'on peut tout à fait avoir ces informations par le biais d'une convention avec l'ANTAI. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je demande le retrait de cet amendement : tel qu'il est rédigé, il irait beaucoup plus loin que ne le souhaitent ses auteurs, car l'accès ne serait pas limité à l'exercice de cette mission, ce qui conduirait à accorder un droit d'accès excessif.

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

Puis elle examine l'amendement CD2719 de M. Sylvain Maillard.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement concerne la circulation et le stationnement des engins de déplacement personnel que sont les trottinettes. Il vise à renforcer la régulation des trottinettes électriques en libre-service, notamment en instaurant une interdiction de circuler sur les trottoirs et, au contraire, une obligation de circuler sur les pistes cyclables, tout en limitant la vitesse à 30 kilomètres par heure. S'agissant de la vitesse, nous avons déjà eu un débat sur le sujet. Je ne m'y attarderai donc pas : le décret que Mme la ministre nous a annoncé me semble aller dans le bon sens. Nous avons également déjà débattu du stationnement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons déjà eu, effectivement, des débats riches au sujet des trottinettes. Je vous propose donc de retirer cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis, en dépit du plaisir que j'aurais à faire un *remake* de notre débat sur le sujet…

Mme Laurianne Rossi. Je retire l'amendement. Nous avons obtenu des engagements fermes de la part de Mme la ministre, y compris concernant l'âge minimum nécessaire pour conduire des engins : nous avons acté qu'il s'établirait à 12 ans, quand il était proposé, dans le présent amendement, de le fixer à 14 ans. Nous avons déjà débattu également du stationnement de ces engins.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission examine l'amendement CD2720 de Mme Françoise Dumas.

Mme Françoise Dumas. Il s'agit d'un dispositif d'aide à l'acquisition de simulateurs. L'usage de ces appareils dans l'apprentissage de la conduite apparaît comme intéressant, d'un point de vue tant pédagogique qu'économique. Les méthodes d'enseignement ont peu évolué depuis trente ans : il est nécessaire de les moderniser. De plus, les simulateurs permettent d'accélérer la prise en main du véhicule, d'appréhender les manœuvres et certaines situations d'urgence, de sensibiliser l'élève à la perception des risques, de lui donner confiance en lui avant qu'il ne se trouve en situation réelle, sur la route, derrière un volant. En outre, ces appareils peuvent constituer un vecteur de baisse des coûts significatif. En effet, le coût horaire d'une heure de conduite est beaucoup moins élevé sur simulateur qu'en conditions réelles. Leur usage permet également de réduire le nombre d'heures utiles, mais aussi de mutualiser les premières heures de conduite et de prévoir des méthodes d'apprentissage entre pairs – toujours en présence d'un enseignant, bien sûr. Ces approches sont intéressantes.

Malgré les avantages évidents du recours au simulateur, le développement de cet outil nécessite de penser l'accompagnement de la filière dans cette transition numérique. En effet, l'achat d'un simulateur représente un coût et un

investissement importants pour beaucoup d'écoles de conduite – entre 15 000 et 50 000 euros pour les meilleurs outils. Afin d'inciter les écoles à acquérir ces appareils dont les effets sont positifs pour la sécurité routière, cet amendement vise à mettre en place un mécanisme de suramortissement fiscal qui doit permettre de déduire du résultat imposable une quote-part de l'investissement. Le taux de ce suramortissement est fixé à 40 %, afin de garantir l'effet incitatif de la mesure sur les choix d'investissement des écoles de conduite. Son application est limitée à une durée de deux ans.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En écho aux discussions que nous avons déjà eues sur le sujet, je pense qu'il s'agit d'une mesure qui permet de soutenir les auto-écoles en les aidant à moderniser leur enseignement. En outre, les bénéfices des simulateurs ont été rappelés par Mme Françoise Dumas. Cette mesure a été annoncée par le Premier ministre à la suite de la remise de son rapport par Mme Françoise Dumas. Je précise également que la mesure est complétée par l'augmentation de 5 à 10 heures de la durée de l'apprentissage pouvant être dispensé sur simulateur dans les 20 heures minimum obligatoires de la formation à la conduite. Avis favorable ; je lève le gage.

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission ***adopte*** *l'amendement* ***tel que modifié par la suppression du gage.***

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD3256 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Encore un amendement intéressant : il s'agit, cette fois, de l'enlèvement des véhicules abandonnés et des épaves, qui sont parfois très nombreux dans certaines communes ou certains quartiers et nourrissent le sentiment d'insécurité. L'encombrement de nos fourrières ralentit fortement l'enlèvement de ces véhicules. Je vous propose que ces véhicules soient éliminés beaucoup plus rapidement, en faisant passer de 30 jours à 15 jours le délai à partir duquel les véhicules laissés en fourrière sont réputés abandonnés et peuvent être mis en vente par les services chargés du domaine.

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

Elle en vient à l'amendement CD3270 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement vise à supprimer des dispositions introduites au Sénat. Celui-ci a proposé l'installation de caméras sur les véhicules de transport public, afin d'analyser *a posteriori* les causes d'accident. L'utilisation des caméras de vidéoprotection est strictement encadrée par les dispositions des articles L. 251-1 et suivants du code de la sécurité intérieure, qui ne permettent que l'usage d'équipements fixes. De plus, ces derniers doivent être clairement annoncés au public par des panneaux de signalisation et positionnés de manière à ne pas filmer les images de l'intérieur des immeubles d'habitation ni celle de leurs entrées.

La Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), dans le cadre de son rapport d'activité de l'année 2015, a relevé les enjeux importants de l'utilisation des caméras mobiles, ce qui a conduit à l'élaboration de dispositions législatives relatives à l'usage par les forces de l'ordre des caméras piétons et l'expérimentation de ces outils pour d'autres acteurs, tels que les policiers municipaux. L'usage de caméras sur les véhicules de transport en commun qui filmeraient l'ensemble de la chaussée et de ses abords, comme le prévoit en l'état cet article, ne paraît pas nécessaire et proportionné à l'objectif assigné à ces dispositions. C'est pourquoi je vous propose de les supprimer.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je précise que l'adoption de cet amendement ferait tomber les amendements suivants, jusqu'à l'amendement CD3250 inclus.

M. Jean-Marie Sermier. Mon collègue M. Emmanuel Maquet et moi-même nous apprêtons à défendre un amendement qui permettrait l'extension de cette mesure aux véhicules privés. Je conçois que la disposition puisse poser question à la CNIL, mais je vous rappelle que, dans notre pays, les caméras de dissuasion sont d'ores et déjà nombreuses dans les centres-villes et donnent des résultats extrêmement satisfaisants partout où il y en a. Le débat sur le sujet était très intense il y a quelques années. Désormais, chacun constate les avantages de ces dispositifs et leurs résultats probants. L'installation de caméras sur les véhicules – ici, il s'agit des véhicules de transport en commun ; avec l'amendement que nous défendrons ensuite, l'ensemble des véhicules sera concerné – permettra d'avoir des certitudes quand surviennent des problèmes, notamment des accidents : les caméras fournissent des preuves irréfutables et d'assurer la protection des uns et des autres. En effet, on a vu que partout où existent des dispositifs de vidéosurveillance, non seulement les images donnent des preuves, mais elles permettent d'éviter la commission d'infractions. Une telle disposition peut donc être positive.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement dont vous parlez ne tomberait pas du fait de l'adoption de celui-ci, monsieur Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Je n'ai pas dit qu'il risquait de tomber ; j'ai précisé en commençant que nous le défendrions plus tard.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous êtes déjà en train de le défendre…

M. Jean-Marie Sermier. Non, je réagis à l'amendement de Mme la ministre, qui n'est pas un bon amendement puisqu'il vise à supprimer une disposition utile que le Sénat a mise en place. En effet, à l'heure actuelle, il existe un vide juridique : l'élaboration de cette loi est l'occasion de le combler et de faire en sorte que ces caméras puissent trouver une base juridique solide.

Mme Valérie Lacroute. Certaines communes ne sont pas équipées de caméras de vidéosurveillance et même dans celles qui le sont, l'intégralité du territoire n'est pas couverte. Cela signifie qu'en supprimant la possibilité d'installer des caméras dans les véhicules, on se prive de la capacité de comprendre, en cas d'accident, ce qui s'est passé sur la chaussée aux abords du véhicule. Autrement dit, si j'ai bien compris, vous présupposez que c'est la commune qui est équipée.

Mme Danielle Brulebois. Il est difficile de comparer des caméras de vidéosurveillance, dont l'installation est encadrée, avec un droit d'accès aux images et de conservation très strict, et des caméras installées à bord de véhicules.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je voudrais que chacun comprenne le saut que nous accomplirions si nous conservions cette disposition. Certes, la plupart des villes se sont dotées de systèmes de vidéoprotection, mais dans un cadre précisément défini : il s'agit d'équipements fixes, qui doivent être annoncés au public, positionnés de manière à ne pas filmer les entrées des immeubles. Là, il s'agit de véhicules qui circuleraient et pourraient tout enregistrer, sans que quiconque en soit prévenu et sans la moindre restriction, y compris concernant les entrées des habitations. Autrement dit, l'ensemble de l'espace public serait filmé.

Je vous rappelle que, grâce aux avis éclairés de la commission des lois du Sénat, nous avons fortement encadré tous les dispositifs de contrôle et de sanction automatisés en prévoyant un floutage irréversible des passagers des véhicules. Je vous laisse juges de l'écart qu'il y aurait entre cette disposition et celle consistant à permettre de filmer l'ensemble de l'espace public grâce à une caméra à bord d'un bus. Je vous assure qu'en termes de liberté individuelle, il y a là un saut conceptuel que le Gouvernement ne souhaite pas faire.

M. Gérard Menuel. Madame la ministre, les images filmées grâce aux véhicules de transport public ne seraient pas publiques.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pas davantage que les images de vidéosurveillance, mais là n'est pas la question !

M. Gérard Menuel. Par ailleurs, on ne floute pas les images de vidéosurveillance filmées dans les villes. Certaines personnes sont habilitées à visionner, dans des lieux bien déterminés, les images filmées par les caméras fixes. On pourrait concevoir un système similaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous renvoie de nouveau à l'avis de la commission des lois du Sénat. Il faut mesurer ce que signifierait une telle disposition. Tous les dispositifs de vidéoprotection dans les villes sont des installations fixes, annoncées par des panneaux.

M. Jean-Marie Sermier. La disposition en question n'a rien à voir !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Précisément : la vidéosurveillance dans les villes, elle, est très encadrée. Tout dépend, bien entendu, de l'importance que l'on accorde à la protection de la vie privée. Le Gouvernement, pour sa part, ne souhaite pas faire aller dans la direction indiquée par le Sénat.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, les amendements CD3248 de la rapporteure, CD1552 de M. Fabrice Brun et CD3250 de la rapporteure **tombent**.*

La commission examine l'amendement CD1662 de M. Emmanuel Maquet.

M. Jean-Marie Sermier. Continuons à argumenter sur le même sujet. On ne peut pas dire que ce que nous proposons n'existe pas du tout : de nombreuses personnes prennent des photos et filment ce qui se passe dans la rue avec leur smartphone. Ce n'est pas interdit. Par ailleurs, certains véhicules sont équipés de caméras de recul,… *(Exclamations.)*

Mme la présidente Barbara Pompili. À ceci près qu'elles n'enregistrent pas les images !

M. Damien Pichereau. Les deux systèmes n'ont rien à voir !

M. Jean-Marie Sermier. … ce qui n'est pas interdit non plus. De même, des voitures de Google Maps circulent dans les rues pour photographier la totalité de l'espace urbain, et cela n'est pas davantage interdit. Des policiers nationaux ou municipaux peuvent être dotés de caméras individuelles. Cela non plus n'est pas interdit. Je ne vois donc pas ce qui permettrait d'interdire des caméras installées à bord de véhicules. Il s'agit de filmer un espace public à partir d'une automobile. Je ne vois pas quel problème cela peut poser : il ne s'agit pas de filmer des espaces privés. En revanche, je sais que cela permettrait d'apporter des preuves irréfutables et de résoudre un bon nombre d'enquêtes.

M. Christophe Arend. C'est l'arbitrage vidéo !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis défavorable, pour les raisons que j'ai exposées précédemment.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je m'interroge sur cet amendement. Il est intéressant, mais je suis incapable, au vu des délais que nous avons eus pour étudier les amendements, de donner un avis sur les effets potentiellement néfastes d'une telle mesure. Il s'agit effectivement de faire en sorte que tout usager puisse installer une caméra.

M. Jean-Marie Sermier. Oui : qu'il « puisse », pas qu'il « doive » !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Encore heureux !

Mme Zivka Park, rapporteure. Il serait intéressant d'étudier tous ensemble la question.

M. Stéphane Demilly. Faisons-le d'ici à la séance !

Mme Zivka Park, rapporteure. Cela risque d'être un peu court… Nous pourrions envisager une mission d'information sur le sujet, de manière à avoir une idée précise de l'impact d'une telle disposition.

M. François Ruffin. Mon sentiment général est que *Big Brother*, on en a peut-être assez ! Dans l'amendement, on ne voit pas si le but est seulement d'élucider les accidents ou bien d'organiser une surveillance généralisée de ce qui se passe sur la voie publique, à des fins policières. Dernier point : l'arbitrage vidéo a été institué dans le football, mais les résultats ne sont pas toujours concluants.

Mme la présidente Barbara Pompili. C'est parce que le système est encore en rodage ! *(Sourires.)*

M. François Ruffin. On voit donc mal pourquoi, en matière d'accidents, cela marcherait tout le temps.

Mme Valérie Lacroute. Je voudrais vous rappeler un incident qui s'est passé dernièrement à la RATP : un conducteur de bus a refusé de faire monter une jeune fille en jupe. D'aucuns parlent de *fake news* à ce propos ; je ne sais pas ce qu'il en est. Mais, justement, l'existence d'images aurait sans doute permis de savoir s'il s'agissait d'une *fake news*, chers collègues. Si la chaussée et les abords avaient été filmés, l'entreprise de transport n'aurait-elle pas eu plus d'éléments d'information sur ce qui s'est passé, lui permettant de mener une enquête plus complète ?

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

Elle en vient à l'amendement CD3268 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le présent amendement vise à permettre par la loi l'expérimentation de la désintermédiation de l'attribution des places d'examen pratique du permis de conduire. Il est prévu, le cas échéant, et selon le bilan qui sera fait de cette expérimentation, sa généralisation par la voie d'une ordonnance. L'expérimentation de la désintermédiation est une des recommandations du rapport établi par Mme Françoise Dumas ; c'est l'une des mesures qui ont été annoncées par le Premier ministre dans le cadre de la réforme du permis de conduire. Une plateforme de réservation par internet des places d'examen sera ainsi créée. Elle permettra aux candidats, soit par l'intermédiaire de leur école de conduite, soit directement, de réserver une place d'examen. Cette disposition s'inscrit dans la logique d'un accès facilité au permis de conduire.

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission ***adopte*** *l'amendement.*

Elle ***adopte*** *ensuite l'article 31* ***modifié****.*

Article 31 *bis* A (*nouveau*) (articles L. 211-4 et L. 211-5 du code de la route) : *Extension du dispositif de conduite encadrée*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2810 du Gouvernement et CD1876 de Mme Anne Blanc.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement CD2810 vise à répondre aux difficultés de recrutement dans le secteur du transport routier. Il s'agit de faciliter l'accès à ces professions. L'amendement poursuit deux objectifs.

Premièrement, seuls les diplômes de l'Éducation nationale permettant la délivrance du permis de conduire sont actuellement éligibles à une phase de conduite encadrée sur un véhicule de la catégorie B, qui autorise un jeune en formation à passer son examen de la catégorie B à partir de 16 ans dans le cadre de son diplôme, et à conduire accompagné jusqu'à sa majorité. À cet égard, l'amendement vise à la fois à étendre le dispositif existant de conduite encadrée aux personnes préparant un titre professionnel du ministère de l'emploi et à développer cet encadrement à la conduite sur des véhicules lourds. La phase de conduite encadrée permettra de renforcer les compétences de ces personnes, leur autonomie et leur professionnalisme et de faciliter la préparation au passage de leur qualification professionnelle. Ces mesures seront encadrées par un décret en Conseil d'État.

Deuxièmement, l'amendement vise à ouvrir une seconde voie d'accès à la conduite supervisée après un échec à l'examen du permis de conduire – une voie simple et automatisée, ne demandant pas d'autre démarche à l'élève que l'obtention de l'accord de son assureur. La phase de conduite supervisée est ouverte aux élèves conducteurs âgés d'au moins 18 ans qui ont suivi un minimum de vingt heures de conduite dispensées par un enseignant de la conduite et de la sécurité routière. À l'issue de la formation, l'enseignant réalise un bilan des compétences acquises qui donne lieu, en cas de réussite, à la délivrance de l'attestation de fin de formation initiale. Une mention sur le certificat d'examen indiquerait que l'élève peut, sans attendre, conduire avec un accompagnateur. Cette faculté serait désormais accordée à l'issue de l'échec à l'examen et au regard de la capacité de l'élève à poursuivre son apprentissage par cette voie. La mesure concernerait environ 300 000 des 580 000 candidats ajournés chaque année. Ces derniers pourraient ainsi renforcer leur expérience afin d'augmenter leurs chances de réussir l'examen pratique du permis de conduire.

Mme Sereine Mauborgne. L'amendement CD1876 vise à abaisser l'âge d'obtention du permis de conduire à 16 ans pour les apprentis inscrits dans un centre de formation d'apprentis (CFA) dans les territoires ruraux, en l'absence de

transports collectifs. De nombreux CFA constatent en effet des problèmes de mobilité chez les apprentis, principalement dans les territoires ruraux, où les modes de transport sont axés autour de l'usage de la voiture et où, souvent, les transports en commun ne répondent pas aux besoins de mobilité de la population. Cet amendement vise donc aussi à rendre plus attractif l'apprentissage, voie privilégiée par de nombreux jeunes pour s'insérer professionnellement dans notre société et préparer leur avenir. L'apprentissage est bénéfique pour l'économie locale, permet la création d'emplois de proximité dans les territoires. Par ailleurs, l'âge de 16 ans correspond à la fin de la scolarité obligatoire. De nombreux jeunes ont besoin d'être davantage mobiles pour trouver un emploi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire, encadre très strictement les catégories et les conditions de délivrance du permis de conduire. Elle ne permet ni la délivrance d'un permis autorisant la conduite à partir de 16 ans ni la délivrance d'un permis spécifique rendant possible uniquement des trajets entre le domicile et le travail. De fait, il n'existe qu'un seul permis de conduire. En outre, la directive – dans son article 4 – et le droit français permettent déjà la conduite dès l'âge de 14 ans ou de 16 ans de plusieurs types de véhicules, selon la catégorie du permis obtenu. Par ailleurs, le Gouvernement va permettre le passage de l'examen du permis dès 17 ans, pour que le droit à conduire soit effectif dès le jour où les jeunes ayant passé leur permis atteignent l'âge de 18 ans. J'émets donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable à l'amendement CD2810, qui étend le dispositif existant de la conduite encadrée aux personnes préparant un titre professionnel et développe le dispositif pour les véhicules du groupe lourd. Avis défavorable, en revanche, à l'amendement CD1876.

M. Jean-Marie Sermier. La disposition proposée par le Gouvernement est plutôt positive car elle permettra d'avoir un peu plus de jeunes qui accèdent au métier de conducteur de poids lourds. Notre attention avait été attirée par les professionnels sur le fait que, entre le moment où ils passent l'examen et celui où ils reçoivent réellement le diplôme, trois ou quatre mois s'écoulent. Pendant cette période, ils ne peuvent donc pas conduire. Or cela coïncide souvent avec des mois d'été, qui permettent aux jeunes de s'engager tout de suite. On me dit même que ce temps de latence entraîne des pertes : certains jeunes, partis ailleurs pendant plusieurs mois, ne retournent pas ensuite vers le métier. Il y a peut-être là quelque chose à creuser, au-delà du dispositif prévu ici, pour augmenter le nombre de jeunes qui s'engagent dans cette profession.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que je suis très sensible à cette question. Nous sommes en train d'examiner l'ensemble de la chaîne de délivrance des titres professionnels et du permis de conduire pour fluidifier les choses et, ce faisant, favoriser l'accès aux métiers du transport routier. Actuellement, 50 000 postes environ ne sont pas

pourvus dans le secteur, ce que l'on ne peut que déplorer, bien entendu, compte tenu par ailleurs du chômage qui existe encore dans notre pays.

M. François Ruffin. L'objet de cet amendement est d'attirer les jeunes vers le métier de chauffeur routier. Encore faut-il que celui-ci soit attirant. Or les conditions de travail des chauffeurs se sont nettement dégradées depuis une vingtaine d'années, notamment du point de vue des rémunérations et des horaires. Les salaires des camionneurs ont ainsi beaucoup diminué.

M. Damien Pichereau. Sur quelle base dites-vous cela ?

M. François Ruffin. Sur la base d'enquêtes que j'ai faites. *(Rires et exclamations.)* Eh bien oui, j'ai passé du temps avec des camionneurs,…

M. Damien Pichereau. Moi aussi !

M. François Ruffin. … dans leur cabine, et j'ai fait de nombreux trajets à travers la France pour discuter avec eux.

Mme la présidente Barbara Pompili. Monsieur Ruffin, je crois que chacun ici a ses expériences de terrain !

*La commission **adopte** l'amendement CD2810.*

*En conséquence, l'amendement CD1876 **tombe**.*

Après l'article 31

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD963, CD1887 et CD1888 de Mme Frédérique Tuffnell.

Mme Frédérique Tuffnell. À travers ces amendements, je voudrais revenir sur le drame qui s'est déroulé le 11 février 2016 à Rochefort : six adolescents – cinq lycéens et un collégien – ont trouvé la mort dans leur car scolaire. La cause directe de cet accident était la circulation, sur la voie publique, d'un camion-benne dont la ridelle gauche était ouverte à l'horizontale. Quand le camion a croisé l'autocar, cette ridelle, qui dépassait en largeur le gabarit normal du camion et empiétait sur la voie opposée, a cisaillé tout le côté gauche de l'autocar, tuant ainsi six adolescents, tous assis de ce côté de l'autocar. Un an après, en 2017, à Saint-Germain-de-Marencennes, un autre accident impliquant un véhicule équipé d'une ridelle et un usager de la voie publique a causé la mort d'un conseiller municipal de 57 ans, marié et père de trois enfants. Là encore, la ridelle était ouverte.

Les trois amendements visent à mettre en place des dispositifs d'alerte sonore dans les camions-bennes. Un tel dispositif aurait permis d'éviter les accidents que je décrivais. Je ne puis oublier la souffrance des familles et ne peux pas ne pas trouver une solution pour que ce genre de drame ne se renouvelle pas. Le dispositif que je propose s'appuie sur les recommandations figurant dans le

rapport du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT). L'une d'entre elles consiste précisément à rendre obligatoire l'installation, sur les véhicules lourds, d'une alarme sonore. Ces recommandations ont été adressées à la direction générale du travail (DGT), à la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), à l'organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics et à la Fédération française de carrosserie.

De notre point de vue, il faut impérativement trouver une solution. Je ne peux pas laisser les familles des victimes sans réponse. Nous ne pouvons pas prendre le risque que d'autres camions équipés de ridelles provoquent de nouveaux accidents. Il faut absolument imposer des mesures d'urgence pour que ce genre d'événements ne se renouvelle pas.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis bien consciente de l'émotion suscitée par l'accident que vous avez rappelé. Comme vous le savez, les prescriptions en matière d'équipement des véhicules relèvent de dispositions internationales – notamment européennes. Il s'agit, en particulier, des réglementations CEE-ONU. Je puis vous assurer que les services abordent régulièrement ces questions dans les instances internationales, tout particulièrement au cours des derniers mois. Des évolutions positives ont été enregistrées : une norme en matière de bennes basculantes arrivera au stade de l'enquête publique en juin. Elle comprend des prescriptions sur la sécurité des ridelles. À l'issue de cette phase, le détail des prescriptions pourra être établi. Le ministère du travail publiera un avis comprenant ces prescriptions sur les véhicules neufs ainsi que des éléments de rénovation des bennes existantes. Je pense qu'on peut avoir bon espoir que, d'ici à la fin de l'année, des progrès significatifs soient apportés. Je vous assure que mes services suivent de près le dossier ; je pourrai vous mettre en contact avec le ministère qui le pilote. Je vous propose donc de retirer ces amendements, mais vous pouvez vraiment compter sur ma mobilisation.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je demande moi aussi le retrait de ces amendements, même si je tiens sincèrement, madame Frédérique Tuffnell, à saluer votre implication dans cette question depuis le début de la législature. Nous avons bien senti votre émotion. Nous comprenons ce qu'ont enduré les personnes dont vous avez parlé. J'espère que ce que vient d'annoncer Mme la ministre va permettre de trouver des solutions – lesquelles relèvent, effectivement, de l'Union européenne.

Mme Frédérique Tuffnell. Je vous remercie beaucoup, madame la ministre, madame la rapporteure, pour vos propos. Je crains que l'avis qui sera rendu ne soit pas contraignant. Après l'enquête publique, qui aura lieu en juin, un avis devrait être rendu afin d'adapter une partie du parc existant et de donner des prescriptions – mais ce ne sera qu'un avis. Je souhaiterais vraiment que des contraintes soient imposées à tous les camions-bennes. Je sollicite votre aide sur le sujet : je ne sais pas de quelle manière il convient d'agir, mais je suis prête à

travailler avec vous pour parvenir à imposer des contraintes. J'y tiens vraiment ! En attendant, je maintiens mes amendements.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2395 de M. Thomas Mesnier.

M. Thomas Mesnier. Cet amendement est issu de discussions que j'ai eues sur les marchés de ma circonscription, en Charente. Nous avons souvent eu l'occasion de parler de sécurité routière ces derniers mois avec nos concitoyens et nous savons l'engagement du Gouvernement et de la majorité sur le sujet. Si la vitesse est la première cause de mort sur la route, l'alcool arrive en deuxième place. Depuis la loi du 21 juillet 2009 portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires (HPST), la vente d'alcool dans les stations-service est interdite de dix-huit heures à huit heures du matin. Je vous propose, par cet amendement, de faire preuve de cohérence en allant plus loin : il faut interdire de façon globale la vente d'alcool en station-service, dans un seul objectif, assurer la sécurité routière.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, mais je pense qu'une telle mesure serait disproportionnée, la vente étant déjà interdite la nuit. Elle poserait également des problèmes, notamment dans des zones peu denses où il arrive que la station-service soit le seul commerce de proximité. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cher collègue, je partage votre préoccupation. Toutefois, je considère que la mise en place d'éthylotests dans les rayons de boissons – c'est l'objet de mon prochain amendement – constitue une mesure plus appropriée car, dans certains endroits, comme le soulignait Mme la ministre, il n'y a pas d'autre point de vente d'alcool à proximité des stations-service. Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, avis défavorable.

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

Article 31 *bis* B *(nouveau)* (article L. 3341-4 du code de la santé publique) : *Placement des éthylotests à proximité des étalages des boissons alcooliques dans les débits de boissons à emporter*

La commission examine l'amendement CD3239 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Comme je viens de l'annoncer, je vous propose d'adopter un amendement visant à imposer la vente d'éthylotests à proximité des étalages d'alcool dans les débits de boissons à emporter.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est une des mesures qui avaient été annoncées lors du comité interministériel de la sécurité routière de janvier 2018. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Article 31 *bis* C *(nouveau)* (article L. 3115-3-1 [nouveau] du code des transports) : *Arrêts des autobus à la demande*

La commission examine ensuite l'amendement CD2372 de M. Jean-Marc Zulesi, faisant l'objet des sous-amendements CD3280 et CD3281 de la rapporteure.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement vise à généraliser un dispositif qui a d'ores et déjà été expérimenté dans plusieurs villes, notamment dans la région Île-de-France : celui des arrêts à la demande pour les autobus circulant la nuit. Ce dispositif s'est révélé très efficace. Il répond à une réalité qui concerne tout particulièrement les femmes, qui, pour 51 % d'entre elles, ne se sentent pas en sécurité dans les transports en commun. Autrement dit, une femme sur deux a peur dans les transports en commun, notamment la nuit, ce qui conduit parfois certaines d'entre elles à renoncer à utiliser les autobus, en particulier. Cette peur est d'ailleurs légitime, rappelons-le : 37 % des vols sans violence et 39 % des agressions sexuelles se déroulent dans le cadre des transports publics. Cet amendement permettra de répondre – en partie seulement, hélas – à cette réalité. Grâce à cette disposition, les hommes et les femmes qui empruntent les autobus la nuit pourront descendre avant que l'arrêt fixé par la ligne ne soit atteint par le bus, ce qui leur permettra d'arriver au plus près de leur domicile.

Mme Zivka Park, rapporteure. Le sous-amendement CD3280 a pour objet de clarifier la rédaction. Je propose de remplacer les mots : « de l'usager » par les mots : « des usagers qui souhaitent en descendre ». Le sous-amendement CD3281 vise quant à lui à apporter une amélioration juridique : c'est à la convention entre l'autorité organisatrice de la mobilité et l'opérateur qu'il faut faire référence, et non à un arrêté du ministre chargé des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement souligne l'intérêt pour les exploitants de services de transport routier de voyageurs d'inclure dans leur offre un dispositif de descente à la demande pendant la nuit. Je souhaite vivement encourager le déploiement de ce dispositif, qui est une des réponses aux violences faites aux femmes et au sentiment d'insécurité en soirée et la nuit dans l'espace public. À cette fin, nous avons publié, au printemps 2018, un guide d'expérimentation pour accompagner les opérateurs dans la mise en place de ce dispositif mais, d'un point de vue législatif, il apparaît utile de préciser les conditions dans lesquelles un tel dispositif peut être mis en place. C'est l'objet de l'amendement et des sous-amendements : avis favorable à l'amendement, sous réserve de l'adoption des deux sous-amendements.

Mme Bérangère Couillard. Très engagée dans la lutte pour l'égalité entre les femmes et les hommes, je soutiens évidemment l'amendement, lequel vise à permettre aux usagers d'autobus de bénéficier de l'arrêt à la demande pendant la nuit. Ce dispositif, testé dans plusieurs villes françaises, notamment à Bordeaux, dès 2017, ayant prouvé son efficacité, il s'appliquera à toutes les lignes de la métropole bordelaise d'ici à la fin de l'année. En France, 87 % des usagères des

transports en commun déclarent avoir été victimes de harcèlement sexiste ou sexuel et d'agressions sexuelles. Le dispositif vient conforter l'action du Gouvernement sur ce sujet. Prendre le bus de nuit, selon le lieu où on le prend et celui où l'on se rend peut s'avérer dangereux, particulièrement pour les femmes. Le trajet peut être particulièrement angoissant.

Pour avoir habité près de Melun pendant mes études et pris le Noctilien qui allait de la gare de Lyon à Lieusaint, je n'imagine pas qu'une femme puisse demander l'arrêt au croisement de deux départementales. Or le texte ne semble pas encadrer ce type de demandes dangereuses. Afin d'éviter de telles situations, je déposerai en séance un amendement visant à préciser que toutes les conditions de sécurité doivent être réunies pour s'arrêter à la demande. Il en va de la sécurité de ceux qui demanderont l'arrêt, mais aussi de la responsabilité des opérateurs de transport.

Mme Yolaine de Courson. Quand j'avais vingt ans, j'étais machiniste à la RATP – j'ai donc mon permis poids lourd et transport en commun. Je me souviens encore de mon numéro de matricule : 41037 ! *(Sourires.)* Je conduisais sur une ligne de banlieue, à Vitry, et pratiquais déjà les arrêts à la demande le soir, en détournant un peu la ligne, ce qui était totalement interdit ! Je pense que cet amendement est une très bonne idée, non seulement pour les femmes, mais aussi pour les machinistes et les chauffeurs, dans la mesure où cela sécurisera une pratique pour laquelle ils ne sont aujourd'hui pas couverts.

Mme Aude Luquet. Habitant Melun, je connais bien l'agglomération. Alors que le transport à la demande y a été instauré il y a pratiquement un an, il ne s'est pas développé. Il est nécessaire d'informer les usagers sur l'existence de ces transports dont ils semblent ne pas connaître l'existence, pour les inciter à s'en servir.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est dans le cadre de la convention entre l'autorité organisatrice et l'opérateur que seront définis les lignes, les portions de lignes, les horaires concernés, ainsi que les critères de sécurité. Il sera possible de préciser encore en séance.

*La commission **adopte** successivement les sous-amendements.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CD2372 **ainsi sous-amendé**.*

Article 31 *bis* D (*nouveau*) (articles L. 3313-4 [nouveau] et L. 3315-4-1 du code des transports) : *Renforcement de la protection des conducteurs de véhicules utilitaires légers*

La commission examine ensuite l'amendement CD2359 de M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. Madame la ministre, je suis très heureux de vous présenter cet amendement, issu du rapport que je vous avais rendu l'an dernier sur

la régulation des véhicules utilitaires légers (VUL). Nous avions constaté, lors de la mission, que des conducteurs exerçaient dans des conditions indignes : ils dormaient dans leur véhicule, dans des capucines qui n'étaient pas isolées, et prenaient leur douche à l'arrière du camion, ce qui nous a semblé inacceptable.

Je propose que la France soit le premier pays européen à interdire le repos des chauffeurs de véhicules utilitaires légers à l'intérieur de leur camion, afin de lancer une démarche européenne en faveur des travailleurs européens et d'améliorer la réglementation sur ces véhicules.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Aujourd'hui, en effet, rien n'interdit de faire dormir les chauffeurs des VUL dans leur véhicule. Ce sont des pratiques inacceptables et indignes qui menacent leur santé et sont néfastes en matière de sécurité routière. Avis très favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Un grand oui pour ce bel amendement, qui permettra d'améliorer les conditions de travail des conducteurs de véhicules utilitaires légers.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Après l'article 31

La commission est saisie de l'amendement CD1810 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement vise à demander au Gouvernement un rapport, dans un délai de douze mois, sur nos ouvrages d'art. En juillet dernier, le Gouvernement a publié un rapport sur l'état des routes du réseau non concédé. Il a conclu qu'un pont sur trois devrait faire l'objet de réparations et que 7 % des ponts présenteraient un risque d'effondrement. Toutefois, ce rapport ne concerne que les ouvrages d'art du réseau routier national et ne fournit aucune information sur les 170 000 ponts gérés par les collectivités territoriales. Il invite d'ailleurs les collectivités concernées à achever au plus vite la mise en commun des données relatives aux principaux ouvrages d'art, ce qui témoigne d'un problème relevant de la domanialité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même si je comprends votre préoccupation et qu'il est important que les collectivités dressent un état des lieux de leurs ouvrages d'art, vous comprendrez qu'il serait curieux que ce soit l'État qui remette au Parlement un rapport sur les ouvrages d'art des collectivités. Qui plus est, à la suite de l'accident de Gênes, une mission a été créée au Sénat sur la sécurité des ponts. L'IGF et le Conseil général de l'environnement et du développement durable ont également rendu des rapports. Retrait ou avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Je fais entièrement confiance au Gouvernement pour mettre à profit les conclusions du rapport de nos collègues sénateurs.

M. Arnaud Viala. Je ne crois pas, en effet, que le Parlement soit fondé à examiner un rapport faisant état de la situation des ouvrages d'art dans les collectivités. Dans l'Aveyron, grâce au concours des préfets qui se sont succédé, nous avons décidé de flécher une partie de la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) vers les collectivités qui font des ouvrages d'art leur priorité en matière de voirie, ce qui a conduit la plupart des communautés de communes à élaborer des diagnostics de l'état de leurs ouvrages d'art, puis à être accompagnées en cas de réhabilitation de ponts, pour les sécuriser ou les améliorer. C'est par le biais de telles approches territoriales que nous parviendrons à améliorer l'état des ouvrages d'art des voiries non nationales, plutôt qu'en imposant quoi que ce soit à des collectivités qui n'ont pas toujours les moyens de faire face à ces exigences.

Mme Laurianne Rossi. Je retire mon amendement, en faisant confiance au Sénat. J'entends bien l'incohérence apparente qu'il y aurait à ce que l'État demande à des collectivités de lui fournir ces informations. Mais un problème se pose avec certains ouvrages d'art, dont nous ne connaissons même pas le propriétaire. Certaines collectivités sont propriétaires d'ouvrages d'art, sans le savoir.

*L'amendement est **retiré**.*

Article 31 *bis* (article L. 213-1 du code de la route) : *Portée départementale de l'agrément des auto-écoles*

La commission examine l'amendement CD2714 de Mme Françoise Dumas.

Mme Françoise Dumas. L'amendement vise à supprimer l'article 31 *bis*.

La loi impose à chaque établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière de disposer d'un agrément délivré par le préfet du département du lieu de son d'implantation. L'administration a toujours interprété cette réglementation comme ne limitant pas la portée de l'agrément au seul département d'implantation. Ainsi, les établissements peuvent exercer en dehors de leur département d'implantation ou encore réaliser des mises en commun de moyens avec des établissements agréés d'autres départements.

La dimension départementale de l'agrément introduite par l'amendement adopté au Sénat vient, au contraire, restreindre l'activité des établissements agréés au seul département du lieu d'implantation. Elle impose à un exploitant désireux d'ouvrir d'autres établissements dans d'autres départements de faire une demande pour chaque nouvel établissement, ce qui va à l'encontre de la simplification administrative. Une telle restriction constituerait également un frein au dynamisme économique du secteur et à la libre concurrence sur ce marché, indispensables

pour garantir, dans le temps et en tous points du territoire, une bonne formation des jeunes conducteurs et une meilleure accessibilité à l'examen en matière de délais et de prix.

Aussi, afin de préserver les possibilités offertes aux écoles de conduite des zones limitrophes et dans une optique de simplification administrative, convient-il de revenir au texte initial.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis également favorable.

M. François Ruffin. Quel modèle d'auto-école voulons-nous : des artisans qui ont eu une, deux ou trois auto-écoles dans leur département ou des firmes s'installant au niveau national ? Vous ouvrez la porte à un tel modèle…

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement permet de revenir à la situation actuelle, après que le Sénat a introduit une disposition restreignant l'agrément au niveau départemental. Mme Françoise Dumas a bien montré les difficultés que pourrait poser le fait qu'une école ne puisse plus agir sur un territoire interdépartemental. J'entends vos préoccupations sur le contrôle du respect de l'agrément, dont l'obtention nécessite une vérification de la qualité du responsable de l'établissement et de la qualification des moniteurs. La restriction adoptée au Sénat ne semble pas adaptée et compliquerait la situation administrative des auto-écoles.

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

En conséquence, l'article 31 bis *est* ***supprimé.***

Après l'article 31 *bis*

La commission examine l'amendement CD1720 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Dans le cadre du plan « Le permis pour tous », le Gouvernement a exprimé sa volonté de développer l'usage du simulateur de conduite et de limiter l'apprentissage en dehors des voies ouvertes à la circulation au seul simulateur. Or des méthodes pédagogiques alternatives existent déjà : les cours collectifs en voiture, en salle et l'*e-learning*. Maintenir le champ des options possibles ouvert est essentiel, afin de permettre aux élèves de choisir l'option qui semblera la plus adaptée à leurs besoins, et aux acteurs de l'enseignement de la conduite – plateformes ou écoles traditionnelles – de proposer la solution compatible avec leur modèle. L'amendement vise à donner les moyens aux acteurs du marché d'innover au-delà d'un seul canal d'enseignement alternatif.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous allez dans le sens des annonces faites par le Premier ministre le 2 mai, pour faciliter l'acquisition de la conduite et le passage du permis de conduire. Je pense que l'utilisation de simulateurs est une mesure plus adaptée. Tous les métiers de la

conduite en utilisent – conducteurs de métro ou pilotes de ligne. Ils permettent de mettre en situation et de faire appréhender des situations dangereuses en toute sécurité.

Mme Zivka Park, rapporteure. Pour conduire, beaucoup de paramètres entrent en jeu, qui ne peuvent être reproduits par la réalité virtuelle. Il serait dangereux de réduire excessivement les exercices en situation réelle et dans la circulation, comme votre amendement le propose. Par ailleurs, la discussion avec un professionnel expérimenté est un élément essentiel de la transmission d'un savoir-faire. L'apprentissage est une voie professionnelle qui est valorisée, parce qu'elle permet aux jeunes d'être en contact avec la réalité de leur environnement professionnel. Considérons de la même manière l'apprentissage de la conduite : demande de retrait.

Mme Pascale Boyer. Les cours collectifs en voiture ou en salle ne sont en rien virtuels… Je retire mon amendement, sans être persuadée à 100 % par vos remarques.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1319 de M. Bertrand Pancher et CD1692 de Mme Pascale Boyer.

M. Bertrand Pancher. Mon amendement tend à réformer la procédure d'inscription aux épreuves pratiques du permis de conduire et à gommer les différences de traitement entre les candidats libres et ceux inscrits dans les auto-écoles.

Mme Pascale Boyer. Mon amendement vise à améliorer le calcul du nombre de places à l'examen de l'épreuve pratique du permis de conduire, en introduisant la notion d'équivalent temps plein et celle du nombre mensuel de candidats que l'auto-école fait passer et qui réussissent l'examen. Ainsi, le nombre de places réservées pour présenter les candidats sera calculé au plus près pour chaque auto-école. Qui plus est, ce type de calcul permettra d'informer le consommateur en toute transparence sur le taux de réussite de l'auto-école et le nombre de cours moyen pour obtenir son permis. Le prix annoncé porte en général sur un forfait de vingt heures. Or il est très fréquent que le candidat soit obligé de prendre des heures de cours supplémentaires. C'est alors que l'aventure commence ! Le candidat ne sait plus combien lui coûtera son permis, ni quand il sera présenté à l'épreuve. C'est dans l'objectif de faire toute la transparence sur le coût et le temps passé que je présente l'amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements vont dans le sens de l'amendement CD3268 que j'ai présenté pour permettre la désindexation de l'attribution des places d'examen, et que vous avez adopté. Il visait aussi à créer une plateforme de réservation des places d'examen, afin de bénéficier de délais maîtrisés, d'une date d'examen choisie à l'avance et d'augmenter les chances de réussite. En connaissant sa date de passage, l'élève est

en mesure de mieux adapter la formation nécessaire à sa réussite dès le premier passage. Je vous suggère de retirer vos amendements au profit de l'expérimentation que le Gouvernement propose et dont vous avez adopté le principe.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement CD1319 est satisfait par l'adoption de l'amendement du Gouvernement. Pour ce qui est de l'amendement CD1692, avis défavorable, sachant que je suis encore en train d'essayer de le comprendre…

M. Bertrand Pancher. Les explications ayant été très claires, je retire mon amendement.

Mme Pascale Boyer. Je retire le mien pour le retravailler d'ici la séance.

*Les amendements sont **retirés**.*

La commission est saisie de l'amendement CD700 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. L'amendement vise à empêcher l'octroi aux auto-écoles labellisées de contreparties sans lien avec les conditions requises pour l'obtention du label, comme le droit de dispenser certaines formations ou de proposer le dispositif du permis à un euro par jour. En effet, de telles contreparties s'apparentent à une forme de réglementation de ces activités, plutôt qu'à une simple labellisation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Dans la loi Macron de 2015, sont prévues les contreparties accordées aux écoles de conduite qui font le choix du label qualité. Nécessairement en lien avec la formation des candidats, elles sont au nombre de six : le référencement sur le site internet de la sécurité routière ; l'exclusivité du permis à un euro par jour ; l'exclusivité de deux formations donnant un droit à conduire, conformément à la directive, sans examen ; la future formation post-permis ; l'accès au financement dans le cadre du compte personnel de formation. Il est envisagé d'y ajouter la formation au code et à la perception des risques, dans le cadre du service national universel. En tout état de cause, il est exclu d'inscrire ces contreparties dans la loi et de les supprimer, alors qu'elles ont permis d'améliorer la qualité des auto-écoles. Retrait ou avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Votre amendement a pour effet de supprimer les contreparties. Or une auto-école qui fait des efforts doit être récompensée. Retrait ou avis défavorable.

*L'amendement est **retiré**.*

Article 31 *ter (nouveau)* (article L. 221-5 du code de la route) : *Indicateur de délai entre deux présentations à l'épreuve pratique du permis de conduire*

La commission en vient à l'amendement CD699 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. L'amendement vise à utiliser le délai médian, au lieu du délai moyen, comme indicateur entre deux passages de l'épreuve pratique du permis de conduire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Contrairement au délai moyen, le délai médian n'est pas influencé par les valeurs extrêmes. Avis favorable.

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission ***adopte*** *l'amendement.*

Après l'article 31 *bis*

La commission examine l'amendement CD1575 de M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Cet amendement d'appel vise à poser une question. Les professionnels de la conduite sont plus exposés à la perte de points sur leur permis de conduire, en raison de leur fréquence et de leur durée de conduite. Nous souhaitons proposer un assouplissement en cas de perte du permis de conduire pour ces professionnels dont c'est le passeport pour l'emploi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les professionnels du transport routier me parlent régulièrement de ce sujet. J'ai bien en tête l'importance particulière que revêt la possession du permis de conduire pour les professionnels de la route, sur les plans financier, économique et social. Si, de fait, le nombre de kilomètres parcourus et le temps passé à titre professionnel sur les routes augmentent la probabilité pour un professionnel d'être confronté à un contrôle routier, le risque de perdre des points dépend uniquement de son comportement et de son respect des règles du code de la route.

Les professionnels de la route bénéficient, comme tous les autres conducteurs, de l'ensemble des mesures accompagnant le dispositif du permis à points : l'aménagement permettant de récupérer des points en l'absence de nouvelle infraction durant une certaine période ; la récupération de l'intégralité du capital initial à l'issue d'une certaine période ; la formation dès que le permis n'est plus crédité que de six points ; et la possibilité de suivre des stages de sensibilisation à la sécurité routière. Les pouvoirs publics n'envisagent pas d'instaurer un dispositif qui distinguerait le conducteur à titre professionnel du conducteur à titre privé, car plus que tous les autres usagers, les professionnels de la route se doivent d'être exemplaires et de respecter le code de la route. En revanche, nous travaillons avec les employeurs pour articuler au mieux les temps de formation continue obligatoire et les stages de récupération de points. Je vous suggère de retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement crée un droit de transgression pour certaines catégories de personnes sur la route, ce qui est d'autant moins justifié que la majorité des professionnels sont respectueux des

règles. Cette différence de traitement ne se justifie pas au regard de la nécessité de garantir la sécurité routière. Avis défavorable.

M. François Ruffin. Je ne sais pas s'il s'agit vraiment d'un « droit de transgression ». Une personne qui fait 100 000 kilomètres se fera plus verbaliser. Que celui qui ne sort jamais sa voiture du garage et celui qui conduit du matin au soir aient le même nombre de points n'est pas juste. Forcément, à un moment, un radar va le flasher…

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le radar ne vous flashe que si vous êtes en infraction !

M. François Ruffin. Il faudrait sans doute une forme de proportionnalité, voire imaginer deux permis de conduire – un privé et un professionnel.

M. Fabrice Brun. Loin de moi l'idée de remettre en cause l'exemplarité des professionnels de la route, madame la ministre ! Néanmoins, ces dernières années, des réglementations ont été successivement empilées – la dernière étant la limitation à 80 kilomètres par heure sur le réseau secondaire – sans que le permis à points ne soit adapté. Votre réponse ferme-t-elle totalement la porte à une réflexion sur un assouplissement, notamment pour les professionnels de la route, ou êtes-vous prête à prendre en compte les spécificités des professionnels de la route qui sont beaucoup plus exposés que les particuliers ?

M. Jean-Marie Sermier. Nous imposons à certains de nos compatriotes une double peine : lorsque ceux qui ont besoin de leur permis de conduire pour travailler n'ont plus de points, ils n'ont plus de travail non plus. Nous ne pouvons pas laisser des gens dans une telle situation. Certes, s'ils n'ont plus de points, c'est qu'ils n'ont pas été vertueux en matière de conduite, et il ne faut pas transiger avec les problèmes de sécurité ; mais il serait important d'ouvrir une réflexion pour tranquilliser les professionnels de la route – la tranquillité d'esprit est aussi au service de la sécurité routière.

Mme Valérie Lacroute. N'oublions pas, non plus, que de plus en plus de gens qui n'ont plus de points conduisent sans permis ni assurance.

Mme Bérangère Couillard. Je ne partage pas votre avis, chers collègues. Dans mes fonctions précédentes, j'ai conduit jusqu'à 80 000 kilomètres par an. C'est vrai que je pestais lorsque je perdais des points, mais je crois qu'un conducteur doit rester exemplaire et que c'est grâce à une telle exigence que nous avons réussi à faire baisser la mortalité sur la route. Il faut être irréprochables sur ce sujet et ne pas modifier les dispositions actuelles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous travaillons très étroitement avec les professionnels du transport routier, sur l'image de la profession et son accès, mais aussi sur la bonne articulation entre la formation continue obligatoire et les stages de récupération de points. Pour les motifs exposés, notamment le caractère exemplaire que doivent avoir les

professionnels du transport routier, le Gouvernement n'ira pas dans le sens de la création d'un permis professionnel.

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

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD2571 de Mme Frédérique Lardet, CD1555 de M. Fabrice Brun, les amendements identiques CD349 de M. Vincent Rolland, CD860 de M. Fabrice Brun, CD1330 de M. Bertrand Pancher et CD1970 de Mme Valérie Lacroute, ainsi que l'amendement CD1761 de M. Francis Vercamer.

Mme Frédérique Lardet. Afin de pallier la pénurie de conducteurs professionnels dans le secteur du transport routier, il semble nécessaire que des modalités spécifiques de récupération de points soient aménagées. Le système du permis à points actuel implique qu'un conducteur qui perd totalement ses points perd son emploi. L'amendement vise à leur accorder, lors de la formation initiale et continue tous les cinq ans, un nombre de points réglementaire déterminé. Néanmoins, la récupération de ces points ne saurait concerner les points perdus à la suite d'une infraction routière grave.

M. Fabrice Brun. L'amendement CD1555 vise à définir de nouvelles modalités de récupération de points pour les conducteurs professionnels de transport routier, afin de leur permettre de conserver leur emploi. Ils pourraient utiliser leur compte personnel de formation pour réaliser des stages de récupération de points, laquelle ne pourrait concerner que la perte de points liée à des infractions routières mineures.

Quant à l'amendement CD860, c'est la même idée, si ce n'est qu'il vise uniquement à donner aux conducteurs professionnels de transport routier la possibilité d'utiliser leur compte personnel de formation pour financer la réalisation de stages de récupération de points.

M. Guy Bricout. L'amendement vise à offrir la possibilité aux conducteurs professionnels d'utiliser leur compte personnel de formation pour financer la réalisation de stages de récupération de points.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ce n'est pas l'objet de la formation continue obligatoire de récupérer des points, pas plus que du compte personnel de formation. Comme je l'ai dit précédemment, nous travaillons sur d'autres solutions pour défendre l'emploi dans le secteur du transport routier : création d'une conduite encadrée de poids lourd ; abaissement de l'âge requis pour conduire un véhicule de transport en commun sur certaines lignes ; actions de valorisation du secteur et de promotion de son image. Par ailleurs, nous travaillons avec les employeurs pour mieux articuler les périodes de formation initiale ou continue obligatoire avec la programmation des stages de récupération de points. Retrait ou avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable. Le compte personnel de formation doit permettre l'acquisition de connaissances et de compétences professionnelles.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Puis elle est saisie de l'amendement CD1672 de M. Jacques Cattin.

M. Jacques Cattin. Dans mon exposé sommaire, j'ai fait figurer tous les problèmes auxquels nous sommes confrontés dans nos territoires ruraux, du fait de l'ignorance de chauffeurs de poids lourds souvent perdus dans la nature, par manque d'information sur les itinéraires empruntés, qui provoquent pagailles, blocages, dégradations voire accidents. L'augmentation du nombre de chauffeurs routiers étrangers ne maîtrisant pas les langues communément parlées chez nous – français, allemand et anglais – complique encore la situation.

Tout cela pourrait être évité, si l'on imposait à ces véhicules de s'équiper d'un GPS spécifiquement conçu pour les poids lourds. Il en existe, qui prennent en compte les situations inadaptées à la circulation des camions. Je suis sûr que chacun d'entre vous a constaté ce phénomène dans sa circonscription, mais il est particulièrement marqué dans les territoires frontaliers, comme en témoignent les remontées des maires. Cet amendement ne coûterait rien : le prix d'un GPS poids lourd est de l'ordre de 250 ou 300 euros et cette somme serait à la charge des transporteurs. Il s'agit d'un amendement de bon sens.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne vois pas comment cet amendement permettrait d'équiper les poids lourds étrangers qui s'égarent sur nos routes. Cet amendement ne me paraît donc pas opérant. Par ailleurs, je pense que ce sont précisément les GPS qui créent le problème que vous pointez : ils indiquent aux conducteurs des trajets qui, pour être astucieux, n'en dérangent pas moins les riverains des bourgs.

Je vous invite donc à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Monsieur Jacques Cattin, même si je comprends la préoccupation que vous exprimez, j'ai du mal à voir en quoi votre amendement réglerait le problème. Avis défavorable.

M. Jacques Cattin. J'ai soixante et un ans, je suis dirigeant d'entreprise depuis quarante ans et j'ai été maire pendant vingt-deux ans. Dans mon territoire, je vois quantité de camions qui s'engagent sur des routes où ils n'ont rien à faire. Ils sont à l'origine d'importantes dégradations, parce qu'ils doivent parfois reculer sur des centaines de mètres lorsqu'ils s'aperçoivent de leur erreur. Regardez sur internet : vous verrez qu'il existe des GPS spécifiquement destinés aux poids lourds. Cela ne coûterait rien aux transporteurs d'en équiper leurs véhicules.

L'article L. 311-1 du code de la route dispose que « *les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route* ». Il ne faudra pas vous étonner si, dimanche prochain, ce qu'on veut éviter se produit à nouveau. Tout le monde n'habite pas la ville : moi, j'habite la campagne et j'en suis fier.

M. Jean-Luc Fugit. Moi aussi !

M. Jacques Cattin. Je vous parle d'un problème qui ne concerne pas que l'Alsace, et qui dépasse les clivages : la politique politicienne, je n'en ai rien à cirer ! Je suis député depuis deux ans et je vous propose simplement une mesure de bon sens.

Je suis viticulteur et j'achète mes bouteilles à l'entreprise Verallia, une ancienne filiale de Saint-Gobain, qui est implantée à Chalon-sur-Saône. Il y a deux ans, ses employés ont fait grève, parce que les chauffeurs qui se présentent chez eux ne parlent plus ni le français, ni l'anglais, ni l'allemand. Vous pouvez vous renseigner. Si je dis vrai, adoptez mon amendement. Si je raconte n'importe quoi, votez contre et vous aurez raison. Tous ces chauffeurs circulent aujourd'hui sur nos petites routes, où ils n'ont rien à faire. Nous réglerions le problème en les équipant de GPS poids lourds, et cela ne nous coûterait rien, puisque ce serait aux transporteurs de les payer. Je vous fais une proposition concrète : si vous voulez vraiment sauver les territoires, faites un geste.

M. François Ruffin. Madame la ministre, si je vous comprends bien, ce que vous nous dites, c'est que même si l'on inscrit dans la loi l'obligation pour les poids lourds d'être équipés d'un GPS spécifique, on ne pourra pas interdire l'entrée sur le territoire français à des camions immatriculés en Pologne, en Roumanie ou en Slovaquie qui n'en seraient pas équipés ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage évidemment votre diagnostic, monsieur Jacques Cattin, mais je tiens à vous dire que nous ne vivons pas tous dans des bureaux parisiens. J'ai été préfète de l'ancienne région Poitou-Charentes, qui est une région rurale, et je connais la situation que vous décrivez. Mais j'estime qu'il est inutile de voter des dispositions dont on sait d'emblée qu'elles seront inapplicables. On pourrait aussi proposer de mettre un gendarme derrière chaque camion, mais je n'ai que 500 contrôleurs des transports terrestres pour détecter les fraudes sur l'ensemble du territoire…

La disposition que vous proposez me paraît tout à fait inadaptée et je suis, par principe, hostile à l'idée d'inscrire dans la loi des dispositifs inapplicables. Je réitère donc mon avis défavorable.

M. Jacques Cattin. Premièrement, je ne fais pas de discrimination entre les camions étrangers et ceux qui sont immatriculés en France : je propose que

tous soient équipés d'un GPS poids lourd. Deuxièmement, demandez au préfet M. Laurent Touvet si les maires ne l'interpellent pas sur cette question.

M. François Ruffin. Madame la ministre, je vous trouve un peu dogmatique, quand vous nous dites que cette disposition est inapplicable. Je ne dis pas qu'il faut la voter immédiatement, mais la disposition proposée par M. Jacques Cattin est intéressante, et il semble tout à fait possible de vérifier si les camions sont équipés, ou non, d'un GPS.

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

Puis elle examine l'amendement CD2053 de M. Loïc Prud'homme.

M. François Ruffin. Le dispositif que nous vous proposons sera sans doute jugé encore plus « inapplicable » que le précédent...

Jusqu'en 2012, le poids maximum autorisé pour les poids lourds était de 40 tonnes, et on l'a fait passer à 44 tonnes – même si on continue d'appeler ces véhicules des 38 tonnes. Le but de cette mesure était de désengorger les autoroutes mais, dans la mesure où le trafic de marchandises devrait doubler d'ici 2050, on voit bien ce n'est pas une solution. Les transporteurs ont refusé, à l'époque, que l'on passe de cinq à six essieux, si bien que le poids à l'essieu a explosé. Les dégradations causées par ces poids lourds ont considérablement augmenté : aujourd'hui, le passage d'un 44 tonnes détruit soixante mille fois plus la chaussée que celui d'une automobile classique.

Cet amendement, qui vise à revenir aux 40 tonnes, a un double objectif. C'est d'abord une mesure de justice, dans la mesure où, aujourd'hui, ce sont les automobilistes qui paient une grande partie des destructions occasionnées par les poids lourds. Deuxièmement, cet amendement a une visée écologique puisque, de notre point de vue, le passage à d'autres modes de transport se fera par le relèvement du coût du transport routier. Le transport routier n'est pas assez onéreux aujourd'hui : il faut renforcer la lutte contre le dumping fiscal et le dumping social et revenir aux 40 tonnes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que le Gouvernement soutient toutes les mesures qui permettent de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social. Mais, en l'occurrence, passer de 44 à 40 tonnes reviendrait à multiplier le nombre de poids lourds, ce qui ne serait pas une bonne mesure du point de vue écologique. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. François Ruffin. Vous nous dites que le Gouvernement fait tout ce qu'il peut, mais il a été rappelé qu'une grande partie du transport de marchandises est effectuée par des camionneurs slovaques, polonais et roumains. Il faut certes que tout le monde travaille, mais il est évident qu'il s'agit là d'une forme de dumping social.

Par ailleurs, le glissement vers d'autres modes de transport ne se fera qu'en relevant le coût du transport routier. Or le fait de passer de 40 à 44 tonnes est une manière de relever le coût du transport routier. Enfin, si l'on adopte votre logique, qu'est-ce qui nous empêche d'aller vers les méga-camions américains de 63 tonnes ?

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

Puis elle examine les amendements identiques CD1282 de M. Bertrand Pancher, CD2309 de M. Jean-Marie Sermier et CD2453 de M. Benoit Simian.

M. Bertrand Pancher. Dans un contexte budgétaire difficile pour les finances publiques de notre pays, l'amendement CD1282 a pour objet de rendre obligatoire l'opposition au transfert du certificat d'immatriculation du véhicule en cas d'amende forfaitaire majorée (AFM) pour toutes les infractions faisant l'objet d'une AFM au sein du code de la route. Cela contribuera à améliorer le recouvrement des AFM par le Trésor public.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2309 vise à rendre impossible la cession d'une voiture, tant que son propriétaire n'a pas payé ses amendes.

M. Benoit Simian. L'amendement CD2453 vise, dans le même esprit, à rendre obligatoire l'opposition au transfert du certificat d'immatriculation du véhicule en cas d'amende forfaitaire majorée.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement me semble satisfait, puisqu'il est déjà précisé, à l'article L. 322-1 du code de la route, que le comptable public compétent peut faire opposition auprès de l'autorité administrative compétente à tout transfert de certificat d'immatriculation, dès lors qu'une amende forfaitaire majorée a été émise.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable

M. Jean-Marie Sermier. Je suis désolé de vous contredire, madame la ministre, mais cette disposition n'est presque jamais appliquée. Si elle l'était, les gens paieraient leurs amendes.

M. Bertrand Pancher. Pour la clarté de nos débats, je précise que cet amendement nous a été inspiré par la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF). Ses représentants nous ont expliqué qu'une telle mesure simplifierait leur organisation.

M. Benoit Simian. Nous avons effectivement discuté de ces amendements avec les acteurs des transports. Nous pourrons peut-être avancer sur cette question d'ici la séance.

*La commission **rejette** les amendements.*

Puis elle examine l'amendement CD1630 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Le service d'immatriculation des véhicules (SIV) a récemment fait l'objet d'une dématérialisation, à travers l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS), et d'une externalisation auprès de professionnels de l'automobile habilités par le ministère de l'intérieur. Compte tenu de la multiplicité des acteurs privés de ce secteur d'activité, il paraît important, pour aider le consommateur à s'orienter, de créer un label de qualité parmi les professionnels de l'automobile habilités par le ministre de l'intérieur.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que l'on travaille à ce label et qu'il sera prochainement défini par voie d'arrêté. Renvoyer à un dispositif législatif, alors que cette démarche est sur le point d'aboutir, ne ferait que nous retarder. Je vous invite donc à retirer votre amendement, en vous confirmant que ce label sera créé par voie réglementaire.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine les amendements identiques CD524 de M. David Lorion et CD774 de Mme Huguette Tiegna.

Mme Huguette Tiegna. L'amendement CD774 a pour objet de garantir l'indépendance des experts en automobile, visée à l'article L. 326-6 du code de la route, en interdisant tout primo-mandat d'un expert par un assureur, dans le cadre d'un accident garanti ou non par ce dernier. Il revient à l'assuré d'avoir la faculté de désigner un expert pour mesurer l'ampleur des dommages et des réparations à effectuer sur son véhicule.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements me semblent satisfaits par les dispositions déjà existantes. En effet, il est déjà possible de contester les conclusions d'un expert. Dans ce cas, l'expert doit informer les parties intéressées, notamment le propriétaire et le professionnel dépositaire du véhicule. Il me semble que ces dispositions permettent déjà de répondre à l'objectif visé par ces amendements. Je vous invite donc à les retirer. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Ces amendements me semblent effectivement satisfaits, puisque l'assuré peut, s'il n'est pas satisfait des conclusions d'un expert, demander la désignation d'un autre expert. Je vous demande donc de retirer vos amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Huguette Tiegna. Il est vrai que l'assuré peut demander une nouvelle expertise, mais cela prend du temps. Et, surtout, le dernier mot revient toujours à l'assureur.

*La commission **rejette** les amendements.*

Article 31 *quater (nouveau)* (articles L. 1451-1, L. 1451-2 [nouveau], L. 1451-3 [nouveau] et L. 1452-4 du code des transports et article L. 205-1 du code rural et de la pêche maritime) : *Modernisation du cadre législatif relatif aux compétences des agents chargés du contrôle des transports ferroviaire, guidé et routier*

La commission examine ensuite l'amendement CD3232 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement vise à clarifier, actualiser et sécuriser juridiquement les compétences des agents chargés du contrôle des transports ferroviaires, guidé et routier, et à simplifier les dispositions législatives existantes.

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

*La commission **adopte** l'amendement CD3232.*

Après l'article 31 *bis*

La commission examine les amendements identiques CD1979 de Mme Valérie Lacroute et CD2091 de M. Bertrand Pancher.

Mme Valérie Lacroute. Les services de sûreté de la RATP et de la SNCF signalent de plus en plus de cas de délinquants récidivistes dans les réseaux de transport public, sans qu'il soit toujours possible juridiquement de les empêcher de pénétrer à nouveau dans les réseaux de transport. Afin de restaurer la sécurité au sein des réseaux de transport, il apparaît nécessaire d'ouvrir plus largement la possibilité, pour les juges, de prononcer, au titre d'une peine complémentaire, l'interdiction de paraître à nouveau dans les réseaux de transport public. On constate en effet une hausse importante des vols à la tire commis par des bandes organisées : la préfecture de police de Paris a constaté une hausse de 33 % de ces délits sur les rails de la capitale.

M. Bertrand Pancher. Il importe de renforcer les sanctions contre les auteurs de vols à la tire dans les transports publics et de permettre au juge, en cas de récidive, de prononcer une interdiction de paraître dans ces réseaux. On constate en effet, depuis le début de l'année, une augmentation assez importante du nombre de délits.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le juge a déjà la possibilité de prononcer, au titre d'une peine complémentaire, une interdiction de paraître et nous sommes en train d'examiner, avec la chancellerie, s'il y a lieu de renforcer ces sanctions dans des cas particulièrement graves. L'interdiction de paraître sur les réseaux de transport constitue une privation de liberté importante et nous devons réfléchir sérieusement à ces questions. Nous pourrons y revenir en séance.

Mme Zivka Park, rapporteure. Tels qu'ils sont rédigés, vos amendements mettent sur le même plan une peine contraventionnelle, une peine correctionnelle et une peine criminelle. La mesure que vous proposez me semble disproportionnée et je vous invite à retravailler vos amendements en vue de la séance.

*Les amendements sont **retirés**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD764 de M. Jean-Louis Masson et CD1293 de M. Bertrand Pancher, les amendements identiques CD1883 de Mme Frédérique Tuffnell et CD2305 de M. Jean-Marie Sermier, ainsi que les amendements CD1621 de M. Guy Bricout, CD680 et CD599 de Mme Pascale Boyer.

Mme Frédérique Tuffnell. En raison de l'absence de contrôle systématique des passagers aux frontières ou à l'embarquement, des armes, explosifs, stupéfiants, contrefaçons, produits de contrebande – notamment du tabac et de l'alcool –, voire des espèces animales ou végétales protégées ou envahissantes sont susceptibles d'être introduits sur le territoire national, *via* des services réguliers ou occasionnels par autobus ou autocar. L'absence d'étiquettes rend impossible, lors d'un contrôle, l'identification du passager qui les transporte.

L'amendement CD1883 entend combattre ce phénomène en imposant aux passagers d'apposer leurs nom et prénom sur les bagages qu'ils transportent. À défaut, les passagers fraudeurs qui seront identifiés encourront une peine contraventionnelle déterminée par décret en Conseil d'État.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1293 a pour objectif de combattre l'embarquement des armes, explosifs, stupéfiants, contrefaçons et produits de contrebande en imposant aux passagers d'apposer leurs nom et prénom sur les bagages qu'ils transportent avec eux.

M. Guy Bricout. Face au risque terroriste et, plus largement, dans le cadre de la lutte contre le trafic de stupéfiants ou de produits frauduleusement importés, comme le tabac ou l'alcool, cet amendement vise à renforcer les contrôles des voyageurs qui empruntent de plus en plus les lignes internationales. Nous proposons, avec l'amendement CD1621, que les voyageurs empruntant un service régulier ou occasionnel de transport routier international fassent l'objet d'un enregistrement préalable sur présentation d'une pièce d'identité, de leur titre de voyage ainsi que de l'étiquetage des bagages en leur possession.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD680 vise à créer un système d'étiquetage des bagages pour le train, l'autocar et l'autopartage.

L'amendement CD599 vise à ce que les entreprises de transport par autocar soient soumises à des règles de contrôle d'identité des passagers embarqués ainsi qu'au contrôle de la propriété des bagages.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Certains de ces amendements visent à créer un système très lourd d'embarquement des passagers, proche de celui qui existe dans le transport aérien. Les autres visent à introduire des systèmes de contrôle des marchandises ou d'étiquetage des bagages analogues à ce qui existe déjà pour le transport ferroviaire.

Les premiers me paraissent un peu disproportionnés. Les seconds, en revanche, pourraient faire l'objet de mesures réglementaires, puisqu'il s'agirait d'élargir au transport routier le champ d'application des mesures relatives au transport ferroviaire : c'est ce que je me propose de faire. Compte tenu de ces explications, je vous invite à retirer l'ensemble de ces amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Certains de ces amendements visent à imposer aux entreprises du transport routier des missions de sécurité auxquelles elles ne sont pas forcément préparées, et sur lesquelles nous n'avons pas échangé avec elles. Toutes ne disposent pas du personnel nécessaire pour remplir ces missions. Il n'est pas souhaitable d'adopter une telle mesure sans concertation avec les entreprises et les salariés concernés. Sur ce sujet, ma préférence va à l'amendement CD1809, qui va nous être présenté par Mme Laurianne Rossi.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Article 31 *quinquies (nouveau)* : *Demande de rapport sur les dispositifs de sûreté et de sécurité relatifs aux bagages dans les gares de transport routier et les gares de transport ferroviaire*

La commission examine l'amendement CD1809 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Dans l'esprit des amendements qui viennent d'être défendus, mon amendement CD1809 propose que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur les dispositifs de sûreté et de sécurité relatifs aux bagages dans les gares ferroviaires, comme dans les gares routières.

Il me semble que cette loi d'orientation des mobilités ne peut pas faire l'impasse sur la sécurité des usagers. Le risque terroriste existe dans nos bus et dans nos trains et il semble nécessaire de faire évoluer les modalités de contrôle. Je pense qu'il serait prématuré d'adopter un système d'étiquetage, comme certains d'entre vous l'ont proposé et, plus encore, d'installer des portiques ou des scanners à bagage dans les gares routières et ferroviaires. Nous devons néanmoins réfléchir à ces questions et il serait utile, pour cela, de disposer d'informations précises, notamment sur ce qui se fait dans d'autres pays.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les nombreux amendements déposés sur ce sujet montrent qu'une réflexion s'impose. Avis favorable.

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission ***adopte*** *l'amendement.*

Après l'article 31 *bis*

La commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD1885 de Mme Frédérique Tuffnell, CD1294 de M. Bertrand Pancher, les amendements identiques CD1884 de Mme Frédérique Tuffnell, CD1950 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2306 de M. Jean-Marie Sermier, ainsi que l'amendement CD681 de Mme Pascale Boyer.

Mme Frédérique Tuffnell. L'amendement CD1885 concerne l'information des voyageurs. Face à la montée en puissance des services réguliers ou occasionnels de transport routier international de voyageurs par autobus ou autocar, il nous semble nécessaire d'informer les voyageurs au sujet de l'importation illicite d'alcool et de tabac, mais aussi d'espèces protégées et d'espèces exotiques envahissantes. J'ai déjà abordé ces questions dans mon rapport sur la mise en application de la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1294 vise à associer les services de transport routier internationaux de voyageurs par autobus et autocar à l'effort de lutte contre les trafics de tabac et d'alcool, en leur demandant de délivrer une information adéquate à leurs clients sur ces sujets.

Mme Frédérique Tuffnell. L'amendement CD1884 est identique à celui que je viens de défendre, mais il ne concerne que l'alcool et le tabac.

M. Jean-Marie Sermier. De plus en plus de passagers transportent du tabac et disent, une fois contrôlés, qu'ils ne connaissaient pas les quantités maximales autorisées. Il semblerait donc utile d'informer les passagers des autobus. Tel est l'objet de mon amendement CD2306.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD681 vise à créer une obligation pour les entreprises de transport par autocar, covoiturage et train, d'informer leurs voyageurs des limites quantitatives à appliquer aux produits venant de l'étranger.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je répète ce que j'ai déjà dit au sujet de l'amendement CD1809 : il me paraît nécessaire de disposer d'un état des lieux des dispositifs en vigueur chez nos voisins, afin de définir les dispositifs les mieux adaptés, à la fois pour les voyageurs et pour les entreprises concernées. Je vous invite donc à retirer ces amendements, dans l'attente du rapport qui a été voté, au titre de l'amendement CD1809.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Il me semble, en outre, que certaines de ces dispositions sont d'ordre réglementaire.

Les amendements sont ***retirés.***

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1776 et CD1777 de Mme Laurianne Rossi et l'amendement CD1321 de M. Bertrand Pancher.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement CD1776 vise à appliquer au permis de conduire le taux réduit de la TVA, soit 5,5 %, afin d'en réduire le coût. Cette mesure correspond à notre volonté d'aller vers un permis de conduire plus accessible et moins coûteux. Dans le même esprit, j'ai défendu, il y a quelques jours, un amendement qui proposait d'appliquer un taux de TVA réduit à 5,5 % aux tarifs des transports publics.

Cet amendement serait une manière de reconnaître que le permis de conduire est un produit de première nécessité. Ce serait aussi une manière de conforter le droit général à la mobilité, que nous souhaitons mettre en œuvre.

L'amendement CD1777 est un amendement de repli : il propose de fixer le taux à 10 %.

M. Bertrand Pancher. Mon amendement CD1321, s'il est voté, devrait réjouir le Président de la République, puisque celui-ci a récemment déclaré vouloir simplifier la mobilité et l'accès au permis de conduire et réduire drastiquement le coût de celui-ci. Diminuer le taux de TVA semble être un bon moyen de le faire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que c'est bien dans le but de réduire le coût du permis de conduire et de faciliter son passage que le Président de la République a demandé un rapport sur le sujet à Mme Françoise Dumas. Plusieurs des préconisations contenues dans ce rapport ont fait l'objet d'amendements qui ont été examinés ce soir. L'expérience, qui a été faite dans d'autres secteurs, montre que l'introduction d'un taux réduit de TVA n'est pas toujours répercutée sur le prix, au bénéfice des consommateurs ou des usagers. Cette mesure n'a pas été retenue. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je comprends l'objectif de ces amendements, mais je considère qu'une étude d'impact doit être réalisée au préalable, afin d'en estimer le coût. Au demeurant, il serait sans doute préférable qu'elle soit examinée dans le cadre du projet de loi de finances. Avis défavorable.

Mme Laurianne Rossi. J'entends les arguments qui sont avancés et je vais retirer mes amendements. Mais, comme je l'ai déjà dit il y a deux jours, je ne m'explique pas que le taux de 5,5 % s'applique à un billet de cinéma, et pas au permis de conduire. Si nous voulons vraiment faire du droit à la mobilité un droit opposable pour chacun de nos concitoyens, il me semble important de réduire le taux de TVA sur le permis de conduire et sur le coût des transports publics.

*Les amendements CD1776 et CD1777 sont **retirés**.*

*La commission **rejette** l'amendement CD1321.*

Article 31 *sexies (nouveau)* (articles L. 513-1 et L. 513-6 du code de la propriété intellectuelle) *: Libéralisation du marché des pièces détachées des automobiles*

La commission examine l'amendement CD2794 du Gouvernement, qui fait l'objet des sous-amendements identiques CD3272 de Mme Pascale Boyer et CD3276 de Mme Aude Luquet.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le présent amendement propose, conformément aux annonces du Premier ministre, de libéraliser, de façon progressive et adaptée, le marché des pièces détachées visibles pour l'automobile, au bénéfice tant du pouvoir d'achat des consommateurs que de la compétitivité des équipementiers de la filière automobile.

Cette mesure permettra à la France de disposer de conditions d'ouverture du marché de la réparation automobile identiques à celles qui existent dans d'autres pays de l'Union européenne. Cet assouplissement de la réglementation a été préconisé par l'Autorité de la concurrence. Une telle évolution modérera le coût de la réparation automobile et favorisera un meilleur positionnement des équipementiers français sur le marché des pièces détachées automobiles, notamment à l'export. Le dispositif proposé par le présent amendement, sur la base d'une consultation de l'ensemble des parties prenantes, comporte par ailleurs des aménagements et une progressivité.

Mme Pascale Boyer. Le sous-amendement CD3272 vise à abaisser de quinze à dix ans le délai de protection pendant lequel les pièces de carrosserie restent sous monopole des constructeurs, afin que la mesure bénéficie à un plus grand nombre d'automobilistes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je m'en remets à la sagesse de la commission sur ces sous-amendements.

Mme Zivka Park, rapporteure. La disposition introduite par l'amendement du Gouvernement est une demande formulée de longue date par les professionnels. J'y suis donc favorable, à condition que soient également adoptés les sous-amendements.

*La commission **adopte** les sous-amendements.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement CD2794 **sous-amendé.***

12. Réunion du mercredi 22 mai à 16 heures 30

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous poursuivons l'examen des articles du projet de loi d'orientation des mobilités. Nous en sommes à l'article 32. Pour votre bonne information, il nous reste 386 amendements à examiner.

Article 32 (article L. 1631-5 [nouveau] du code des transports) : *Recours à des équipes cynotechniques pour la recherche et la détection d'explosifs dans les transports publics ferroviaires ou guidés et leurs infrastructures correspondantes*

La commission ***adopte*** *l'article 32* ***sans modification****.*

Après l'article 32

La commission examine les amendements identiques CD1374 de M. Bertrand Pancher et CD1971 de Mme Valérie Lacroute.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1374 vise à transmettre les images de vidéosurveillance des réseaux de transport en temps réel à la police nationale, de façon à renforcer la transparence et à réagir plus rapidement. Cet amendement nous a été suggéré par le Groupement des autorités responsables de transport (GART).

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD1971 est identique. Le déport des images a montré son efficacité, assez exceptionnelle. J'étais maire d'une commune où nous l'avons organisé vers le commissariat. Cela crée des liens très étroits entre police nationale et police municipale. Ce serait une bonne idée de le mettre en place dans les transports, par le biais d'une convention afin de fixer le cadre et de définir précisément ce que l'on attend des forces de police.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Les images sont déjà transmises dans de bonnes conditions, à Lyon ou dans d'autres villes. La rédaction du code des transports tire les conséquences d'une décision du Conseil constitutionnel, qui avait censuré des dispositions organisant le transfert systématique d'images prises dans les parties communes des immeubles vers les forces de l'ordre. Cette possibilité a dû être restreinte aux circonstances de nature à faire redouter la commission imminente d'une atteinte grave aux biens et aux personnes. Il est désormais précisé que la transmission s'effectue en temps réel et est strictement limitée au temps nécessaire à l'intervention des services de police ou de gendarmerie nationale et, le cas échéant, des agents de la police municipale.

Modifier la rédaction de l'article dans le sens que vous souhaitez pourrait nous exposer à une censure du Conseil constitutionnel. Je préconise de conserver la rédaction actuelle.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme Valérie Lacroute. C'est bien ennuyeux… Est-ce à dire qu'il faudrait réécrire l'amendement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En pratique, le dispositif tel que prévu dans le code des transports fonctionne déjà très bien. Il pourrait être contre-productif de le modifier.

*Les amendements sont **retirés**.*

Article 32 *bis* (article L. 2241-2 du code des transports) : *Extension du délit de non-maintien à disposition d'un agent assermenté*

La commission en vient à l'examen, en discussion commune, des amendements CD2472 de Mme Valérie Lacroute, et CD844 et CD910 de M. Bertrand Pancher.

Mme Valérie Lacroute. Le contrevenant refusant ou se trouvant dans l'impossibilité de justifier de son identité auprès des agents assermentés et agréés est tenu de rester à la disposition de ces derniers le temps nécessaire à l'information et à la décision de l'officier de police judiciaire (OPJ). Or, en cas d'infraction, il est compliqué d'attendre l'arrivée d'un officier de police judiciaire. L'amendement CD2472 vise à donner les moyens aux agents de retenir le contrevenant, afin qu'il ne parte pas dans la nature et que l'on puisse le verbaliser.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD844 vise à clarifier la procédure de relevé d'identité. Les agents peuvent rencontrer des difficultés à obtenir l'ordre de l'officier de police judiciaire et se voient contraints de dresser des procès-verbaux sur la base des seuls renseignements déclarés par le contrevenant.

L'efficacité de la procédure de relevé d'identité pourrait être améliorée en remplaçant l'ordre de l'OPJ par un simple avis de celui-ci. Toutefois, au regard de la restriction de liberté engendrée par cette modification, il conviendrait de réserver la possibilité de retenir ou de conduire le contrevenant sur avis de l'OPJ aux seuls agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP.

L'amendement CD910 étend le délit de soustraction à la fuite du contrevenant après que l'OPJ aura donné un ordre. Depuis la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, dite « loi Savary », le code des transports dispose que toute violation de l'obligation de justifier de son identité constitue un délit puni de deux mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende. Mais le texte ne prévoit aucune sanction en cas de fuite du contrevenant postérieurement à l'ordre donné par l'OPJ de conduire devant lui le contrevenant ou de le retenir.

Pour des raisons de cohérence, le délit de fuite doit pouvoir être matérialisé, non seulement pendant le temps nécessaire à la décision de l'OPJ, mais également après que ce dernier aura donné l'ordre de conduire ou retenir l'individu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les amendements CD2472 et CD910 ont le même objet. Ils sont satisfaits puisque l'examen du projet de loi au Sénat a permis d'introduire un article 32 *bis* qui répond à votre demande.

S'agissant de l'amendement CD844, en l'état actuel du droit, afin de recueillir l'identité du contrevenant, nécessaire pour dresser un procès-verbal d'infraction, l'ordre de l'officier de police judiciaire doit justifier la contrainte exercée sur la personne pour la retenir sur place ou la conduire devant un OPJ. Seul ce dernier peut effectuer la vérification d'identité.

Les précautions qui entourent cette procédure sont indispensables pour répondre aux dispositions de l'article 66 de la Constitution. Les agents de la Surveillance générale de la SNCF (SUGE) et du Groupe de protection et de sécurité des réseaux de la RATP (GPSR) n'étant pas placés sous le contrôle de l'autorité judiciaire, ils ne sauraient exercer une mesure attentatoire sans un contrôle effectif de la police judiciaire.

Je vous propose le retrait de ces trois amendements.

Mme Zivka Park, rapporteure. Ces amendements sont satisfaits par la rédaction actuelle du présent article, qui complète l'article L. 2241-2 du code des transports : un contrevenant refusant d'obtempérer lorsque, sur l'ordre de l'officier de police judiciaire, les agents assermentés le conduisent devant l'OPJ ou le retiennent le temps nécessaire à son arrivée ou à l'arrivée d'un agent de police judiciaire, est passible de deux mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende.

Les amendements sont ***retirés****.*

La commission ***adopte*** *l'article 32* bis ***sans modification****.*

Après l'article 32 *bis*

La commission en vient à l'amendement CD1712 de M. Robin Reda.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de notre collègue M. Robin Reda vise à donner les moyens légaux aux agents assermentés des services de transports, de la SNCF et de la RATP, d'établir l'identité des contrevenants en attendant l'arrivée d'un OPJ.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sans doute des opérateurs de transport sont-ils à l'origine de ces amendements : peut-être faudrait-il leur faire connaître les dispositions de l'article 66 de la Constitution… Le sujet étant identique aux amendements précédents, je propose le retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait pour les mêmes raisons.

M. Jean-Marie Sermier. Dans la mesure où il s'agit d'un amendement d'appel, je ne le retirerai pas. Bien entendu, il faut prendre en compte la Constitution, mais aussi un certain nombre d'autres choses…

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

Elle examine ensuite en discussion commune les amendements CD907 de M. Bertrand Pancher et CD1990 de Mme Valérie Lacroute.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD907 vise à modifier la durée de transmission des images captées par les entreprises de transport aux forces de l'ordre afin que les acteurs aient le choix de définir par convention l'étendue du transfert des images.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD1990 est identique. Le principe de la convention a le mérite d'apporter une réelle souplesse. Cela permettrait aux forces de l'ordre d'avoir transmission des images, mais pas uniquement le temps nécessaire à leur intervention. Qu'en pensez-vous, Madame la ministre ? Je ne saisis pas ce qui peut empêcher la conclusion de telles conventions entre les différents acteurs : autorité organisatrice de la mobilité, exploitant et représentant de l'État.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le problème est le même que celui posé par les amendements dont nous avons discuté précédemment. Je vous propose de réfléchir à une nouvelle rédaction d'ici à la séance, afin que la convention respecte les conditions posées par la Constitution. Il faudra associer le ministère de l'intérieur, qui est en première ligne sur ces sujets.

*Les amendements sont **retirés.***

La commission en vient à l'amendement CD2649 de Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Il s'agit du premier des amendements proposés par le groupe Mouvement Démocrate et apparentés, issus des recommandations du rapport sur la mise en application de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, que j'ai rendu l'an dernier avec mon collègue M. Michel Vialay.

S'il est obligatoire de détenir un titre d'identité, la loi ne prévoit aucune sanction pour les contrevenants qui ne respecteraient pas cette obligation. Face à la difficulté d'identifier avec certitude les personnes contrevenantes qui déclarent bien trop souvent de fausses identités ou de fausses adresses, l'amendement prévoit une amende de quatrième classe pour les fraudeurs qui ne seraient pas en possession d'un titre d'identité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement vise à sanctionner par une contravention le fraudeur ne pouvant

justifier de son identité par un document comportant ses nom et prénoms, sa date et son lieu de naissance et une photographie. Le principe de la preuve d'identité d'une personne par tous moyens, ainsi que son corollaire selon lequel le port d'un document d'identité n'est pas obligatoire, s'oppose à la mise en place d'une sanction pénale pour défaut de présentation d'une pièce d'identité. Appliquée dans le cadre des transports publics, une telle mesure pourrait porter atteinte à la liberté d'aller et venir. Mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. En l'état actuel du droit en France, il n'est pas obligatoire d'avoir une pièce d'identité sur soi. Si une personne qui a fraudé est contrôlée et n'en a pas, elle peut être retenue le temps que son identité soit vérifiée. Elle encourt des sanctions en cas de fuite ; c'est suffisant. Il ne faut pas imposer de sanctions pour absence de documents d'identité.

*L'amendement est **retiré.***

Article 32 *ter* (article 2 de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs) : *Création d'une expérimentation pour l'utilisation de caméras-piétons par les agents assermentés des exploitants d'un service de transport autre que la SNCF et la RATP*

La commission examine l'amendement CD2796 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Suite aux débats qui se sont tenus au Sénat, je vous propose d'adapter les dispositifs d'expérimentation permettant d'utiliser des caméras individuelles. Un premier bilan transmis par la SNCF en avril montre l'intérêt de ce dispositif pour les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP. Mais il est insuffisamment complet pour être pérennisé, voire généralisé. Il est donc indispensable de prolonger de deux ans l'expérimentation en cours. Par cohérence, nous proposons de prévoir d'ores et déjà une période suffisante d'expérimentation du dispositif pour les agents assermentés.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable. Cela répond à une demande des différents acteurs.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle en vient aux amendements identiques CD147 de M. Martial Saddier et CD857 de M. Bertrand Pancher.

M. Gérard Menuel. L'amendement CD147 vise à préciser les missions des salariés assermentés chargés du contrôle, plus particulièrement celles relatives à la police des transports, la sécurité et la lutte contre la fraude et à insérer après le mot « transport », les mots « ou de leurs abords ».

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD857 vise également à préciser le cadre dans lequel ces enregistrements peuvent avoir lieu, en précisant que la captation est autorisée aux abords des emprises immobilières nécessaires à l'exploitation de services de transports, ainsi qu'aux abords des véhicules de transport public de personnes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements visent à englober les abords des gares et des véhicules de transport dans les lieux pouvant faire l'objet d'enregistrement d'images lors de l'utilisation de caméras-piétons par les contrôleurs. Les abords sont des éléments de la voie publique. Cela renvoie à nos débats d'hier : hors autorisation préfectorale, l'activité des agents assermentés n'est pas prévue sur la voie publique. Il n'est pas souhaitable de permettre d'en enregistrer des images, même s'il ne s'agit que des abords de la gare et des véhicules. Mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. La mention des abords que vous proposez d'ajouter ne figure pas à l'article du code des transports relatif à l'expérimentation créée par la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, pour la RATP et la SNCF. Il est nécessaire de maintenir le parallélisme entre les deux dispositifs. Mon avis est donc défavorable.

*La commission **rejette** les amendements.*

Elle passe à la discussion commune des amendements CD1710 et CD1711 de M. Robin Reda.

M. Jean-Marie Sermier. Ils sont défendus.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements visent à prolonger le délai de conservation des enregistrements des caméras individuelles. Cela doit se faire sous le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL). Pour les caméras individuelles expérimentées par les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, la CNIL avait constaté que la durée de six mois, supérieure à ce qui est pratiqué pour les caméras fixes, était de nature à répondre à la finalité de collecte de preuves pour la poursuite des infractions.

Vos amendements n'ont pas fait l'objet d'une évaluation adaptée de leur proportionnalité. En outre, la conservation dans des conditions indispensables de sécurité des systèmes d'information représente un coût important pour les opérateurs, coût multiplié par le nombre d'appareils. En conséquence, je vous propose le retrait des amendements. Sinon, mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Défavorable, pour les mêmes raisons.

*La commission **rejette** les amendements.*

Elle examine ensuite l'amendement CD57 de M. Michel Vialay.

M. Michel Vialay. L'amendement CD2796 du Gouvernement que nous venons d'adopter avait le même objet que le mien. Puisqu'il est satisfait, je vais donc le retirer.

*L'amendement est **retiré**.*

Puis la commission en vient à la discussion commune des amendements CD58 et CD60 de M. Michel Vialay.

M. Michel Vialay. L'amendement CD58 propose d'étendre l'utilisation des caméras-piétons pour les agents des douanes ; l'amendement CD60 fait de même pour les agents de sécurité privée. Dans la police, les caméras-piétons permettent de faire baisser la tension lors des contrôles et contribuent à réduire les violences et à sécuriser l'action des agents. Ce dispositif pourrait valablement être étendu aux agents confrontés aux mêmes problèmes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous avez raison, il serait sans doute intéressant de l'étendre aux agents des douanes. Mais nous nous éloignons de l'objet du projet de loi : ce n'est pas le bon vecteur pour porter une telle disposition. Je propose le retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Dans la mesure où nous venons de décider de prolonger l'expérimentation, mieux vaut attendre d'en tirer le bilan avant de l'étendre à d'autres personnes.

M. Michel Vialay. Nous venons d'accepter de prolonger l'expérimentation ; nous avons déjà un peu de recul, Madame Park.

Madame la ministre, vous me répondez que le projet de loi n'est pas le bon vecteur. C'est ennuyeux car lorsqu'il y a un an, nous avons discuté sécurité, j'ai présenté le même amendement : on m'a indiqué que ce n'était pas le lieu et qu'il faudrait en parler au moment de l'examen du projet de loi sur les mobilités ! À quel moment et de quelle manière va-t-on l'aborder ?

Mme la présidente Barbara Pompili. La jurisprudence du Conseil constitutionnel sur les cavaliers législatifs est de plus en plus précise et stricte. Nous tentons de nous y conformer…

M. Michel Vialay. Dans ce cas, je vous serai reconnaissant de bien vouloir m'indiquer quel serait le bon véhicule pour déposer de tels amendements dont vous-mêmes reconnaissez l'intérêt, Madame la ministre.

*La commission **rejette** les amendements.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 32* ter ***modifié**.*

Après l'article 32 *ter*

La commission examine l'amendement CD867 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à moderniser les règles juridiques relatives à l'assermentation des agents des transporteurs, en vue de lever des incertitudes juridiques.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il n'est pas opportun que les agents des services de transport chargés de surveiller la circulation interne à la gare soient assermentés pour verbaliser des infractions dans les parkings extérieurs – comme les parkings relais. Je suis toutefois ouverte à la discussion sur ce point, en lien avec le ministre de l'intérieur.

S'agissant du tribunal compétent pour l'assermentation, le sujet sera prochainement traité : le décret nécessaire est en cours d'examen devant le Conseil d'État et devrait être publié dans les prochaines semaines.

Enfin, le Gouvernement est ouvert à la discussion sur le relevé d'identité par les agents du gestionnaire d'infrastructures.

En conséquence, je vous propose de retirer l'amendement, afin que nous puissions y travailler d'ici la séance.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je vous demanderai également de bien vouloir le retirer.

M. Bertrand Pancher. Il est quasiment satisfait, ou en voie de l'être. Je vais donc le retirer.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission en vient aux amendements identiques CD871 de M. Bertrand Pancher, CD2351 de M. Jean-Marie Sermier et CD2654 de Mme Aude Luquet.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD871 vise à clarifier la situation des biens non périssables saisis, en précisant que ces marchandises doivent être remises à l'officier de police judiciaire compétent pour être placées sous main de justice.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2351 précise à qui les marchandises doivent être remises une fois l'opération de saisie réalisée. En effet, la responsabilité des biens saisis ne doit alors plus incomber aux services internes de sécurité de la SNCF ni aux services de la RATP.

Mme Aude Luquet. L'amendement CD2654 est issu des préconisations du rapport que j'ai publié il y a plus d'un an avec mon collègue M. Michel Vialay. Au cours des auditions, nous nous sommes rendu compte que, du fait de

l'accumulation des stocks de produits à conserver, la SNCF et la RATP avaient réduit leurs actions – notamment contre les vendeurs à la sauvette. C'est la raison pour laquelle nous proposons cette clarification.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage avec vous et les opérateurs le souci de clarifier le sort de ces marchandises. Mais le sujet s'écarte du périmètre du projet de loi. En outre, il conviendrait d'en discuter avec les ministères de l'intérieur et de la justice, dans la mesure où ces amendements entraînent des conséquences pratiques, en termes de stockage et de traitement, dont l'impact n'a pas été évalué. J'entends qu'on aurait pu être fait depuis la remise de votre rapport, mais malheureusement, cela n'a pas été le cas… Je vous propose de les retirer.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je comprends votre préoccupation. Toutefois, la mise en œuvre d'un tel dispositif nécessite un travail interministériel et légiférer prématurément pourrait conduire à mettre en place un cadre inapproprié.

Mme Aude Luquet. Madame la ministre, cela fait plus d'un an que nous avons émis cette préconisation. Je vous fais confiance, mais souhaiterais que l'on y réponde à un moment donné…

Mme la présidente Barbara Pompili. Je saisis cette occasion pour réaffirmer à quel point le travail réalisé par les parlementaires dans le cadre des missions d'information ou des commissions d'enquête est de qualité. Et je forme une fois de plus le souhait que l'exécutif se saisisse de ces trésors et les utilise !

*Les amendements CD871 et CD2654 sont **retirés**.*

*La commission **rejette** l'amendement CD2351.*

Elle examine ensuite les amendements identiques CD872 de M. Bertrand Pancher, CD2474 de Mme Valérie Lacroute et CD2655 de Mme Aude Luquet.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD872 élargit les conditions d'utilisation des armes par les agents de service interne de la sécurité de la SNCF et de la RATP en cas de légitime défense.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD2474 est identique. Il s'agit d'autoriser ces agents à faire usage de leur arme, mais de manière strictement proportionnée. Il faut leur donner les moyens de protéger nos concitoyens en cette période de plan Vigipirate et, malheureusement, d'attentats.

Mme Aude Luquet. L'amendement CD2655 reprend la préconisation n° 11 du rapport que M. Michel Vialay et moi-même avons rendu, sur lequel on me permettra d'insister : il vise à aligner les règles des services internes de sécurité de la SUGE et du GPSR sur celles de la police nationale et des polices municipales en matière de légitime défense élargie et de périple meurtrier. Lors de

nos auditions, nous avons constaté que, lorsqu'il y avait un problème dans les transports, les agents de la SUGE ou du GPSR étaient les premiers au contact. Or ils n'ont pas la possibilité de se défendre.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'entends votre préoccupation, mais la mission de ces services est centrée sur la prévention et non sur l'intervention en vue de protéger les personnes, réservée aux seules forces de sécurité.

Les amendements ouvriraient aux agents de la SUGE et du GPSR la possibilité d'intervention en cas de périple meurtrier, ce qui ne relève ni de leur mission, ni de leurs compétences. Nous avons bien sûr conscience du contexte terroriste, mais il s'agit d'agents de services de sécurité interne, et non de forces de sécurité. Ils ne sont pas formés pour cela. Je vous propose un retrait. Sinon, mon avis sera défavorable

Mme Zivka Park, rapporteure. Les agents des services internes de la RATP et de la SNCF ne relèvent pas du même commandement que les policiers et les gendarmes. Dans les circonstances extrêmes que vous mentionnez, notamment en cas de risque terroriste, l'existence d'un tel commandement est indispensable à la réussite des opérations ; l'intervention des services internes de la RATP et de la SNCF pourrait rendre plus complexe le pilotage du dispositif.

M. Bertrand Pancher. Ces amendements sont le fruit de discussions avec l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP). Les professionnels du transport public nous ont expliqué que leurs agents peuvent être confrontés à de réelles difficultés. Leur métier est difficile. Ne pourraient-ils être davantage formés pour envisager cette évolution ? Ce n'est pas un coup de chaud de notre part pour renforcer la sécurité, mais une demande pressante de la profession.

Mme Valérie Lacroute. On peut y voir des amendements d'appel suite au rapport de notre collègue Aude Luquet. L'insécurité est parfois quotidienne dans les transports en commun. Madame la ministre, il faut travailler avec le ministère de l'intérieur. Vous évoquez des réunions de travail, acceptons-en l'augure. Car nous sommes un peu frustrés et nous espérons que les discussions vont aboutir pour la séance publique. Mais sans doute ne disposerons-nous pas de suffisamment de temps pour tout résoudre. Or c'est un sujet récurrent.

J'ai été maire, je comprends la nécessité de formation. Ainsi, la police municipale et la police nationale n'ont pas la même formation et ne remplissent pas les mêmes missions. Mais la question se pose de façon urgente : nos concitoyens attendent de nous qu'on les protège. Sans vouloir stigmatiser qui que ce soit, dans les trains de banlieue notamment, les agents sont parfois confrontés à des individus aux comportements particulièrement dangereux, contre lesquels l'usage d'armes aurait au moins un effet dissuasif.

M. Jean-Pierre Vigier. Je suis d'accord avec mes collègues, ces amendements vont dans le bon sens. Nous devons analyser ce qui pose problème

dans la loi afin que les agents puissent agir de manière efficace et rapide pour protéger la population. Madame la ministre, certes, la modification proposée n'est pas compatible avec la formation des agents et l'état actuel du droit, mais ne peut-on essayer de trouver une solution concrète ?

M. Michel Vialay. J'ai mené la mission sur la « loi Savary » avec Mme Aude Luquet. Nous avons réalisé de nombreuses auditions. On ne peut sérieusement continuer à attendre dix à quinze minutes pour savoir si la police accepte de venir, puis attendre son arrivée ! Cela crée une forte insécurité, non seulement pour les agents qui assurent la sécurité, mais surtout pour tous les voyageurs. Quand un individu est dangereux, il faut pouvoir le circonscrire le plus vite possible. C'est une demande explicite de ceux qui assurent la sécurité, mais également des voyageurs.

Mme Aude Luquet. Mme la ministre nous a expliqué que ces agents étaient investis d'une mission de prévention. Mais dans ce cas, pourquoi sont-ils armés ? Si ces agents se retrouvent face à des terroristes et ne peuvent utiliser leur arme alors qu'ils sont les premiers au contact, cela pose à la fois la question de leur sécurité et de celle des personnes aux alentours.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il y a manifestement un défaut de travail depuis que vous avez produit ce rapport. Je vous propose d'organiser une réunion avec mon ministère, mais aussi les ministères de l'intérieur et de la justice. Je comprends la position de l'UTP, mais il faut aussi garder en tête les différents types de missions : celles qui relèvent des forces de sécurité et celles qui relèvent des opérateurs de sécurité des entreprises de transport.

Cela renvoie à des sujets importants, notamment ceux concernant les commandements unifiés. Les situations que vous décrivez entrent dans le cadre de la légitime défense. Mais si ces agents, qui ne sont pas placés sous un commandement unifié, se mettent à poursuivre un terroriste, sans coordination avec les autres forces de sécurité, cela risque de poser problème. Il existe actuellement une bonne coordination sur les réseaux franciliens et une unité dédiée, la brigade des réseaux franciliens.

M. Michel Vialay. Madame la présidente, pour répondre à votre vœu d'une exploitation des travaux des parlementaires, je vous précise qu'avec Mme Aude Luquet, nous avions pris la précaution d'envoyer notre rapport à chacun des ministères concernés.

*L'amendement CD872 est **retiré**.*

*La commission **rejette** les amendements CD2474 et CD2655.*

Puis la commission passe à l'amendement CD2650 de Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. L'amendement CD2650 a trait aux palpations de sécurité. À l'occasion des auditions menées dans le cadre de notre mission, puis à l'occasion de préparation de l'examen du projet de loi, nous nous sommes rendu compte que la demande d'autorisation est une procédure lourde. Nous proposons de l'alléger afin que les agents assermentés soient autorisés à procéder de manière permanente à des palpations de sécurité dans les enceintes des transports publics qui relèvent de leur compétence. Bien entendu, les agents susceptibles de procéder à ces palpations recevraient une formation spécifique et feraient l'objet d'un agrément.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous sommes toujours sur le même sujet : y a-t-il lieu de rapprocher les compétences et les prérogatives des agents de sécurité interne des transporteurs de celles de la police nationale ? La réunion que nous allons organiser permettra de débattre des conclusions de votre rapport. Dans l'attente, je propose de retirer l'amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Permettre aux agents des services de sécurité interne de la RATP et de la SNCF de procéder à des palpations de sécurité me semble excessif. Ils ne sont ni policiers ni gendarmes. Il convient que les fonctions restent distinctes.

Mme Aude Luquet. Je vais le retirer. J'ai bien entendu Mme la ministre : nous allons nous revoir très prochainement.

L'amendement est ***retiré.***

La commission aborde l'examen, en discussion commune, des amendements identiques CD859 de M. Bertrand Pancher et CD2468 de Mme Valérie Lacroute, et de l'amendement CD2648 de Mme Aude Luquet.

M. Bertrand Pancher. La loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs a institué une expérimentation des caméras individuelles pour les seuls services internes de la SNCF et de la RATP, la SUGE et le GPSR. Cela a permis de renforcer la lutte contre les crimes et délits et d'améliorer l'efficacité des garanties de la procédure pénale, mais les autres entreprises de transport de voyageurs sont exclues de l'expérimentation. Si l'utilisation de ces systèmes était généralisée, il y aurait moins de conflits. Mon amendement CD859 vise donc à autoriser expressément les agents des services internes de sécurité visés à l'article L. 2261-1 du code des transports à utiliser des caméras individuelles portatives.

Mme Valérie Lacroute. Je sais, Madame la ministre, que vous ne serez pas favorable à mon amendement CD2468 qui se situe dans la même ligne que les précédents.

Il propose, à titre expérimental, d'équiper de caméras individuelles mobiles les agents des services internes de sécurité des entreprises de transport,

qui, à la différence de ceux de la RATP et de la SNCF, n'en sont pas pourvus. Ce dispositif mis en place dans les polices municipales a montré sa capacité à apaiser les tensions ; il pourrait avantageusement être appliqué aux entreprises de transport de la grande couronne qui doivent elles aussi faire face à des situations parfois conflictuelles. Un amendement précédent a prolongé cette expérimentation ; il pourrait donc être intéressant de l'étendre aux entreprises de transport de la grande couronne autres que la RATP et la SNCF.

Mme Aude Luquet. L'effet bénéfique des caméras mobiles individuelles sur les contrevenants a été reconnu : pourquoi ne pas réfléchir à l'extension de ce dispositif aux entreprises de transport autres que la RATP et la SNCF ? C'est en tout cas l'objet de mon amendement CD2648.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements sont satisfaits par l'article 32 *ter*, qui a été adopté avec un avis favorable du Gouvernement lors de l'examen du projet de loi par le Sénat.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme Aude Luquet. À la différence de ceux de mes collègues, mon amendement propose l'expérimentation, pas son application ; mais je le retire.

Mme Valérie Lacroute. Je suis un peu surprise, mais nous allons étudier la question à nouveau ; en tout état de cause, je maintiens mon amendement CD2468.

*L'amendement CD2648 est **retiré**.*

*La commission **rejette** les amendements identiques CD859 et CD2468.*

Puis elle examine l'amendement CD59 de M. Michel Vialay.

M. Michel Vialay. Sans vouloir généraliser le port d'arme, cet amendement propose d'équiper d'une arme à impulsion électrique les agents de sécurité privée investis d'une mission de sécurité publique ; ils peuvent être confrontés à des situations particulièrement difficiles. Un décret d'application viendrait, bien entendu, préciser les conditions d'application de cette mesure.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements proposent en fait de modifier les conditions dans lesquelles tous les agents de sécurité sont autorisés à porter des armes… J'espère que personne ne vous a renvoyé à ce texte pour soutenir ce genre de propositions, car nous sommes très en dehors de son champ ! C'est pourquoi je propose le retrait de cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je demande également le retrait.

*L'amendement est **retiré**.*

Article 32 *quater* (article L. 2241-6 du code des transports) : *Faciliter l'éviction des contrevenants sans domicile fixe des véhicules de transport et des gares lorsqu'un hébergement d'urgence a été trouvé*

La commission examine l'amendement CD2055 de Mme Bénédicte Taurine.

M. François Ruffin. L'article 32 *quater* a pour objet de permettre que les personnes vulnérables et sans domicile fixe soient évacuées des gares par exemple, à la condition qu'un hébergement leur soit proposé.

Nous sommes opposés à cette mesure, car ouvrir la porte à la possibilité d'exclure ces personnes des gares est mal venu alors que nous manquons de lieux d'hébergement et de logements ; or c'est de ce côté que la priorité devrait pencher. Cette disposition serait de nature à dévoyer ce qui paraît être de la philanthropie : si jamais on leur a trouvé un hébergement, on les fera sortir ; mais dans les faits, cela risque fort ne pas se passer ainsi. Tout porte à craindre que l'on virera les personnes sans domicile fixe des gares et autres lieux semblables sans réellement leur proposer d'hébergement. La vie et la ville sont déjà assez compliquées pour les personnes sans domicile fixe, et il en est de même des lieux de transport : les bancs notamment ont été équipés de pics et autres éléments tordus dans tous les sens dans le seul but d'organiser leur inconfort. Il me semble peu humain de prévoir que l'on pourra les évacuer des gares.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je trouve que vous avez une lecture assez particulière de cet article, puisqu'il prévoit au contraire que l'éviction ne sera possible qu'à la condition que l'entreprise ait préalablement trouvé l'hébergement d'urgence prévu par le code de l'action sociale et des familles. C'est exactement le contraire de ce que vous décrivez. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis, cher collègue, je vous donne lecture de l'article 32 *quater* : « Lorsque la personne vulnérable est sans domicile fixe, elle ne peut faire l'objet des mesures définies aux deux premiers alinéas du présent article qu'à la condition que l'autorité dont relèvent les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 du présent code ait préalablement trouvé l'hébergement d'urgence décrit à l'article L. 345-2-2 du code de l'action sociale et des familles. » Cet article constitue donc une réponse plutôt équilibrée ; avis défavorable.

M. François Ruffin. Je ne suis pas spécialiste de cet article, mais, dans un premier temps, il était purement et simplement prévu d'exclure des lieux une personne vulnérable. Aujourd'hui, on en prévoit la possibilité au cas où un hébergement aura été trouvé. Je vous fais seulement part de mon inquiétude : la réalité pourrait ne pas correspondre pas au texte de loi tel qu'il a voté. Si les agents ont la possibilité d'exclure les personnes sans domicile fixe des gares, ils ne s'en priveront pas quand bien même il n'y aura pas d'hébergement derrière. C'est une porte ouverte alors qu'auparavant, elle était fermée : les personnes vulnérables

étaient protégées et pouvaient rester dans les lieux. Sous couvert d'une rédaction philanthropique, on ouvre une voie qui n'est pas humaine.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne peux pas laisser dire que les agents n'appliqueraient pas la loi. Je puis vous assurer, pour bien connaître le problème notamment dans le métro parisien, qu'ils sont très attentifs, et très ennuyés quand ils sont face à des personnes vulnérables pour lesquelles ils n'ont aucune solution. Et cet article va de pair avec une démarche très volontariste mise en place par la présidente de la région Île-de-France, précisément pour dégager des places d'hébergement supplémentaires au bénéfice de ces personnes.

*La commission **rejette** cet amendement.*

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD2652 de Mme Aude Luquet et CD868 de M. Bertrand Pancher.

Mme Aude Luquet. Les agents des services de sécurité interne de la SNCF et de la RATP ont les moyens de faire descendre ou d'empêcher l'accès au transport des personnes qui troublent l'ordre public ou compromettent la sécurité, à l'exception de personnes vulnérables, notamment en raison de l'âge ou de l'état de santé. Cependant, ces personnes peuvent hypothétiquement présenter elles aussi une menace, c'est pourquoi il convient d'aménager cette exception en tenant compte de manière proportionnée et humaine de leur vulnérabilité.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD868 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends le sens de votre amendement, mais je considère que la rédaction actuelle est plus protectrice pour les personnes vulnérables puisqu'il est prévu que cette éviction ne peut être réalisée qu'à condition qu'on ait trouvé un hébergement. Je propose le retrait, sinon, avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je suis d'accord avec les arguments de la ministre et j'ai du mal à saisir la notion de proportionnalité, insuffisamment définie. Je demande le retrait, sinon l'avis sera défavorable.

*Les amendements sont **retirés**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD3026 de la rapporteure.*

Puis elle se saisit de l'amendement CD2653 de Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Comme le prévoit l'article 32 *quater* du présent projet de loi, il convient d'ouvrir la possibilité de reconduire à la sortie du réseau les seules personnes qui refuseraient d'être prises en charge et conduites vers des centres d'accueil. Ainsi, seuls les réfractaires et les individus mal intentionnés pourraient être expulsés des stations pendant les heures de fermeture nocturne. Cet

amendement prévoit cependant une exception lorsque les autorités mettent en application le plan grand froid.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sans remettre en cause l'équilibre de la rédaction adoptée par le Sénat, cet amendement propose d'empêcher toute éviction de personnes sans domicile fixe lorsque le plan grand froid est mis en œuvre. Comme j'ai eu l'occasion de l'indiquer devant le Sénat et devant votre commission, afin de prendre en compte des conditions de vie des sans domicile fixe, le métro reste ouvert lors des périodes de grand froid. Au regard du caractère précis de cette proposition de modification, je suis favorable à cet amendement, en rappelant toutefois que des motifs d'ordre public peuvent néanmoins toujours conduire à une éviction.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis également favorable.

La commission ***adopte*** *cet amendement.*

Puis elle ***adopte*** *l'article 32* quater ***modifié****.*

Article 32 ***quinquies (nouveau)*** (article L. 1632-1 du code des transports) : *Bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs*

La commission examine en présentation commune les amendements CD2651 et CD2656 de Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. L'amendement CD2651 concerne les délais de recouvrement des amendes.

Il est souvent assez difficile de recouvrer une amende dans ce délai imparti, car le croisement des données destiné à fiabiliser les adresses des contrevenants multiplie les échanges et allonge inévitablement les délais. De plus, de nombreux contrevenants en difficulté financière demandent des échéanciers de paiement des contraventions qui dépassent généralement les deux mois. Un flou juridique existe sur les échéances payées au-delà de ce délai et sur la légalité, pour la SNCF ou la RATP, d'encaisser le produit des amendes hors délai, au détriment du Trésor public. À cela s'ajoute le fait que, le préjudice ayant été causé au transporteur, il est assez peu logique que le produit des amendes soit versé au profit du Trésor public une fois la créance transmise au-delà des deux mois.

Afin de maximiser les chances pour l'exploitant d'un transport de recouvrer les amendes, il ne paraît pas déraisonnable de passer le délai de recouvrement de deux à trois mois.

L'amendement CD2656 porte sur le bilan annuel relatif aux atteintes à caractère sexiste dans les transports.

Lorsque nous avons mené nos auditions avec notre collègue Michel Vialay, nous avons constaté que, lorsque nous évoquions ce rapport, personne ne

savait de quoi nous parlions, qui en était l'auteur, qui devait l'initier ou à qui il devait être transmis. L'amendement CD2656 vise donc à préciser l'identité des auteurs ; en l'occurrence les exploitants de services de transport qui sont les mieux placés pour s'exprimer sur les atteintes commises dans les services qu'ils exploitent.

Par ailleurs, l'article L. 1632-1 du code des transports ne prévoyait pas que le ministère chargé des transports soit rendu destinataire du rapport alors que l'Observatoire national de la délinquance dans les transports, service du ministère, participe aux travaux intéressant la prévention de la délinquance dans les transports ; en particulier, le recueil et l'analyse des données relatives aux faits de délinquance survenus dans les réseaux de transport offrent un outil permettant d'effectuer ce recensement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je considère que l'amendement CD2651 est d'ores et déjà satisfait, et j'observe que l'allongement du délai pourrait avoir des conséquences sur d'autres dispositions du code de procédure pénale, qui pour cette raison nécessiteraient un travail poussé avec le ministère de la Justice.

Néanmoins la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, dite « loi Savary », a prévu un dispositif permettant de fiabiliser les données des opérateurs en leur permettant d'obtenir communication des données des administrations publiques et des organismes de sécurité sociale. Cela permettra la transmission rapide de la dernière adresse connue et, ce faisant, de réduire le temps de recherche, source de difficultés pour les opérateurs. Au terme d'une intense discussion interministérielle, le décret est en cours d'examen au Conseil d'État ; je pense qu'il répondra à l'objectif de votre amendement que je vous propose de retirer.

S'agissant de l'amendement CD2656, je pense qu'effectivement ces précisions sont tout à fait utiles et de nature à rendre plus effectifs les bilans qu'il mentionne ; en effet, les auteurs et les destinataires sont insuffisamment précisés. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Mon avis est défavorable à l'amendement CD2651, et favorable à l'amendement CD2656.

Mme Aude Luquet. J'ai bien entendu, Madame la ministre, ce que vous avez dit au sujet de la plateforme, qui devrait rendre beaucoup plus efficace le recouvrement des amendes. Le décret va enfin être pris ; nous attendions cette mise en place depuis dix-huit mois ou deux ans. Je retire donc mon amendement CD2651.

Pour ce qui est de l'amendement CD2656, pouvez-vous vous engager sur la date de publication du rapport relatif aux atteintes à caractère sexiste dans les transports ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cela ne pose aucune difficulté : sitôt que ce rapport sera transmis au ministère des transports, il sera rendu public.

L'amendement CD2651 est ***retiré****.*

La commission ***adopte*** *l'amendement CD2656.*

Après l'article 32 *quater*

La commission examine les amendements identiques CD484 de M. Vincent Descoeur et CD863 de M. Bertrand Pancher.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD484 propose d'étendre l'obligation d'être porteur d'un document attestant de l'identité aux personnes dont le comportement contrevient aux règles de conduite de l'exploitant du réseau de transport, sans la limiter aux infractions tarifaires.

Nous avons évoqué à l'article 31 *bis* l'obligation de justifier de son identité ; j'ai cru entendre dans la réponse de Mme la ministre qu'il n'y avait pas d'obligation de détenir un titre d'identité ; je m'en étonne et je souhaiterais obtenir des précisions.

M. Bertrand Pancher. La loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 dite « loi Savary » avait entre autres pour objectif d'améliorer la lutte contre la fraude. En créant l'article L. 2241-10 dans le code des transports, elle a rendu obligatoire la détention d'un titre d'identité pour les personnes ne disposant pas d'un titre de transport valide. Toutefois, cet article ne couvre pas la situation dans laquelle la personne se trouve en infraction autre que tarifaire, et notamment les situations d'infraction dite comportementales, ce qui arrive malheureusement de temps en temps. Il est donc indispensable d'étendre cette obligation d'être porteur de documents attestant de son identité.

Il serait bon, Madame la ministre, que vous puissiez nous éclairer sur les conditions de production de ces pièces d'identité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour les mêmes motifs constitutionnels que ceux que j'ai mentionnés précédemment, je propose le retrait de ces amendements. La discussion pourrait avoir lieu dans le cadre des discussions dont je parlais tout à l'heure entre le ministère des transports, l'UTP (Union des transports publics et ferroviaires), le ministère de la justice et le ministère de l'intérieur. Il est important que nous puissions tous partager les principes constitutionnels ainsi que les problèmes, que je connais bien, que peuvent rencontrer les opérateurs et de rechercher ensemble les meilleures solutions, dans le respect de la Constitution.

Mme Zivka Park, rapporteure. Pour les mêmes raisons, avis défavorable, d'autant que le dispositif de sanctions en cas de fuite du contrevenant a été renforcé par l'article 32 *bis* du projet de loi.

M. Vincent Descoeur. Une simple question : est-il prévu qu'un nouvel article du code des transports rende obligatoire la possession d'un titre d'identité ou non ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il me semble y avoir répondu à cette question en rappelant la règle générale : en France, on n'est pas tenu d'avoir sur soi un titre d'identité. On pourrait dire que seuls les gens susceptibles de justifier leur identité peuvent prendre les transports, mais la loi se borne à prévoir qu'il faut justifier de son identité par tous les moyens possibles. Par ailleurs, il est aussi prévu que les fraudeurs peuvent être retenus sur instructions de l'OPJ le temps d'effectuer le contrôle.

J'ignore si nous devons avoir ce débat maintenant ; je vous renvoie à une réunion de travail qui pourrait avoir lieu sur la base du rapport afin de chercher les meilleures façons d'atteindre ces objectifs que nous partageons tous.

*La commission **rejette** ces amendements.*

Puis elle examine les amendements identiques CD65 de M. Michel Vialay, CD148 de M. Martial Saddier, CD485 de M. Vincent Descoeur, CD638 de Mme Valérie Beauvais et CD864 de M. Bertrand Pancher.

M. Michel Vialay. Dans la lutte contre la fraude et les contrevenants, il est pratiquement impossible de retrouver ceux qui déclarent une fausse adresse ou produisent un document mentionnant une adresse erronée. Rappelons que la fraude dans les transports représente 500 millions d'euros par an : c'est considérable.

En créant l'article L. 2241-10 du code des transports, la « loi Savary » a rendu obligatoire la détention d'un titre d'identité pour les personnes ne disposant pas d'un titre de transport valide. Cependant, cet article ne prévoit aucune sanction pour le non-respect de cette disposition. En conséquence, il paraît indispensable de s'assurer que ce comportement soit verbalisé.

M. Gérard Menuel. L'amendement CD148 est identique. Tous ces amendements abordent un véritable problème ; il devient urgent de purger certaines situations, Madame la ministre.

Pour ma part, je prends trois fois par semaine le train entre Paris et Troyes ; je vois des gens donner de fausses adresses aux contrôleurs alors qu'ils n'ont pas payé de titre de transport. Et se plaire à utiliser un vocabulaire bien particulier et à faire un bras d'honneur à la SNCF ! Qui plus est, la situation devient véritablement explosive chaque vendredi : les trains sont plus que bondés, des individus montent sans payer parce qu'ils savent pertinemment qu'ils ne

seront pas contrôlés : les contrôleurs ne passent plus dans les rames… Nous devons impérativement trouver le moyen de faire en sorte que chaque personne qui entre dans un train a payé son titre de transport, car les choses sont en train de dériver. Ce serait du même coup rendre service au président de la SNCF, à son prédécesseur et à son successeur…

M. Vincent Descoeur. Mon amendement CD485 procède exactement du même esprit. J'entends que l'obligation de détenir une pièce d'identité poserait un problème de constitutionnalité mais, que je sache, on ne monte pas dans un avion sans pièce d'identité !

Mme Valérie Beauvais. Mon amendement CD638 a été défendu. Quitte à contredire Mme la ministre et Mme la rapporteure, je veux rappeler que la « loi Savary » rend obligatoire la détention d'un titre d'identité lorsque l'on n'a pas de titre de transport valide.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Non !

Mme Valérie Beauvais. Or aucune sanction n'est applicable pour le non-respect de cette obligation. À quoi sert-il de faire des lois si elles ne sont pas appliquées ? Il convient donc de s'assurer que ce comportement est verbalisé, car il peut même arriver que des gens usurpent l'identité de quelqu'un qu'ils n'aiment pas ou à l'encontre de qui ils ont un grief.

M. Bertrand Pancher. Mon amendement CD864 est défendu, mais je crains beaucoup qu'il ne prospère pas…

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous sommes tous mobilisés pour lutter contre la fraude. Je pense avoir eu l'occasion de lire la « loi Savary » en son temps, et même de la faire appliquer dans des fonctions antérieures. Cette loi dit que l'on doit justifier par tous moyens son identité. Elle dit également qu'un contrevenant peut être retenu sur instruction d'un OPJ pour ensuite pouvoir procéder à un contrôle d'identité en conduisant, sous le contrôle de l'OPJ, le contrevenant jusqu'au poste de police. Voilà ce que dit la « loi Savary ».

La situation que vous décrivez, Monsieur le député Gérard Menuel, est intéressante : s'il n'y a pas de contrôleurs dans le train, il est difficile de leur conférer des compétences et des prérogatives complémentaires…

M. Gérard Menuel. Ce n'est pas la question !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'aurais donc mal compris votre propos, Monsieur le député…

En tout état de cause, ce que révèle cette discussion, c'est que les opérateurs, les entreprises de transport et peut-être l'UTP, réputés mettre en œuvre la « loi Savary », ont visiblement besoin d'un nouvel échange ait lieu sur le

contenu de la loi, les modalités de sa mise en œuvre et la façon dont on pourrait, le cas échéant, l'améliorer dans le respect de la Constitution. Je propose donc que nous organisions cette réunion de travail.

M. Bertrand Pancher. Très bien !

Mme Zivka Park, rapporteure. En France, un principe républicain fait que l'on n'est pas tenu d'avoir sur soi une pièce d'identité ; il faudrait modifier la Constitution pour que ce soit le cas.

Mme Valérie Beauvais. Non !

Mme Zivka Park, rapporteure. J'ai le droit de le dire, tout de même…

Mme la présidente Barbara Pompili. Seule la rapporteure a la parole. Mes chers collègues, si vous voulez que je vous lise la loi, je le fais : on doit être porteur d'un document pouvant attester de son identité, mais ce n'est pas obligatoirement une pièce d'identité. Ne mélangez pas tout, s'il vous plaît !

Mme Zivka Park, rapporteure. Lorsque quelqu'un n'a pas de pièce d'identité sur lui, la police peut toujours conduire l'intéressé au poste pour faire un contrôle ; c'est la loi…

M. Bruno Millienne. Le problème est que la loi n'est pas appliquée.

Mme Zivka Park, rapporteure. Ça n'est pas appliqué, peut-être, mais on peut le faire. Avis défavorable sur tous ces amendements

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, il suffit de regarder précisément le code des transports ; l'article L. 2241-10 précise effectivement que l'on doit, quand on n'est pas capable de produire un titre de transport, justifier son identité. Un arrêté du 4 septembre 2017 portant application de cet article décline la liste des pièces pouvant justifier cette identité : ce peut être une carte nationale d'identité, un passeport, un permis de conduire, une carte d'invalidité civile ou militaire, une carte du combattant délivrée par les autorités militaires, une carte d'identité délivrée par les autorités militaires, un permis de chasser, ou encore un récépissé valant justification de l'identité, délivré en échange des documents justificatifs de l'identité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous invite à nous lire l'article 2 du même arrêté, Monsieur le député !

M. Jean-Marie Sermier. Cela signifie que, lorsque vous avez affaire à quelqu'un qui n'a pas de titre de transport, vous pouvez lui demander de justifier de son identité au moyen de ces pièces…

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Non !

M. Jean-Marie Sermier. Mais si vous ne pouvez pas justifier de votre identité, que se passe-t-il ? Rien ! C'est pourquoi nous proposons la constitution d'une infraction, avec une sanction à la clé.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous avez conscience, mes chers collègues, que ce débat aura à nouveau lieu plus tard, mais nous pouvons continuer d'en discuter sans fin…

M. Michel Vialay. Lorsqu'une loi n'est pas efficace, ce que Mme Aude Luquet et moi-même avons pu constater lors de nos travaux sur la « loi Savary », il faut la faire évoluer. S'il y a 500 millions d'euros de fraude, c'est bien que se pose un problème, et qu'il faut le résoudre.

Vous dites ensuite qu'il faut dépêcher un OPJ : comparez le nombre de fois où cela est fait avec le nombre de fois où il aurait fallu le faire, et vous aurez la preuve de l'inefficacité du dispositif ! Pensez-vous que beaucoup d'OPJ sont disponibles pour ce faire ? Bien évidemment non ! Ce n'est pas leur priorité, et on peut le comprendre : ils ont d'autres missions à remplir dans le domaine de la sécurité publique.

C'est pourquoi il faut trouver les moyens de faire en sorte que l'on ne puisse pas, sans reprendre les mots de M. Gérard Menuel, se moquer des contrôleurs en leur communiquant de mauvaises indications sans aucune conséquence. C'est donner un très mauvais exemple aux jeunes !

M. Bertrand Pancher. Pour prendre souvent le TGV à la gare de l'Est, j'ai très régulièrement vu des gens arrêtés alors qu'ils n'avaient pas de papiers, et je peux témoigner que des OPJ viennent pour rendre ces contraventions valides. Cela arrive, quoi qu'on en dise.

Je comprends par ailleurs que le sujet est complexe, c'est pourquoi je suis satisfait qu'une réunion de travail soit organisée avec l'ensemble des organisations concernées, car nous n'épuiserons pas la controverse ce soir. Je vous remercie donc, Madame la ministre, de votre proposition, et je retire mon amendement CD864.

L'amendement CD864 est ***retiré****.*

M. Gérard Menuel. Je souhaiterais apporter quelques précisions à Mme la ministre. Sur la ligne Paris-Troyes, on voit régulièrement en semaine des gens monter dans le train sans payer leur titre de transport. Mais le vendredi soir, il y a des centaines de personnes en plus, au point que les trains sont super-bondés ; et comme les contrôleurs sont dans l'impossibilité d'accomplir leur tâche, les contrevenants savent qu'ils peuvent frauder en toute impunité et ils en profitent ! Une solution pourrait consister à contrôler les voyageurs à l'entrée du quai le vendredi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Par exemple.

M. Gérard Menuel. Mais laisser ces gens-là donner de fausses adresses crée des situations compliquées en fin de semaine, car on prend des habitudes, notamment chez un certain public.

M. François Ruffin. Pour être moi-même un usager du train, je constate moi aussi qu'il y a des fraudeurs. Mais si les trains sont bondés et que les gens n'y sont pas bien, ce n'est pas principalement à cause de la fraude ; l'amélioration du train, c'est autre chose que la seule chasse aux fraudeurs. Et je ne voudrais pas que l'élimination de quelques délinquants serve de prétexte pour renforcer les mesures sécuritaires *(Mouvements)*, notamment en rendant le port du titre d'identité obligatoire.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je crois que tout le monde ne sait pas de quoi nous parlons. Il n'existe pas d'obligation d'être porteur d'un titre d'identité : il faut pouvoir justifier de son identité avec les documents qui ont été énumérés. L'arrêté du 4 septembre 2017 prévoit que, lorsque la personne concernée ne peut présenter aucune de ces pièces, son identité peut être justifiée par la présentation de tout document comportant ses noms, prénom, date et lieu de naissance ainsi qu'une photographie. L'obtention de ces informations peut résulter de la combinaison de plusieurs documents comportant au moins les noms et prénoms : ce peut être une carte de bibliothèque, pas nécessairement une pièce d'identité.

L'article 1er de l'arrêté précise : « Lorsque la personne concernée ne peut présenter aucune des pièces mentionnées aux 1° à 9° du présent article, son identité peut être justifiée par la présentation de tout document comportant ses noms, prénom(s), date et lieu de naissance ainsi qu'une photographie. L'obtention de ces informations peut résulter de la combinaison de plusieurs documents comportant au moins les nom et prénom(s). Ce ou ces documents doivent avoir été délivrés par une administration publique française, par un établissement scolaire ou d'enseignement supérieur français ou un exploitant d'un service français de transport routier, ferroviaire ou guidé. Ils précisent l'autorité administrative ou le service qui a délivré le document ainsi que la date de délivrance. »

Nous sommes donc bien d'accord, tout le monde dispose de la même information ; je vais pouvoir faire voter sur ces amendements après une nouvelle intervention de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Que se passe-t-il si vous n'êtes pas en possession d'un document regroupant la totalité des informations potentielles permettant de justifier de votre identité ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je précise que ce complément a été ajouté afin de respecter la Constitution ; si vous n'avez rien, vous demandez l'intervention d'un OPJ.

Soyons clairs : je partage votre volonté de lutter contre la fraude. Si des dispositions sont nécessaires, dans le respect de la Constitution, pour mieux

répondre à cet objectif, elles seront bien évidemment proposées par le Gouvernement. Ces sujets sont compliqués et la réunion de travail que j'ai évoquée ne sera pas inutile.

J'ajoute par ailleurs, en référence à ce que nous dit M. Gérard Menuel, qu'il n'est pas non plus interdit aux entreprises de transport de prendre des dispositions pour mieux contrôler l'accès à bord des trains, en vérifiant les titres du transport à l'entrée des quais. On peut donc aussi faire preuve d'imagination ou d'efficacité dans la lutte contre la fraude par d'autres moyens.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci, Madame la ministre, cette réunion aura donc lieu – cela pourrait faire l'objet d'une audition, nous y réfléchirons… (*Sourires.*)

Je mets aux voix ces amendements.

*La commission **rejette** les amendements identiques CD65, CD148, CD485 et CD638.*

Puis elle en vient à l'amendement CD869 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour les mêmes raisons que précédemment, je demande le retrait de cet amendement ; à défaut mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable également.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD862 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Il est défendu.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

Article 32 ***sexies (nouveau)*** : *Habilitation à légiférer par ordonnance pour améliorer, à droit constant, la lisibilité des dispositions relatives à la sûreté des transports terrestres*

La commission en vient à l'amendement CD2798 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le présent amendement a pour objet de permettre au Gouvernement de réagencer par

ordonnance les dispositions du code des transports relatives à la sûreté dans les transports terrestres. Dans un objectif d'intelligibilité de la loi, cette habilitation permettrait de rendre ce code plus lisible en réorganisant des dispositions qui sont se sont stratifiées au fur et à mesure de l'adoption de différentes lois. Cette réorganisation permettrait d'ailleurs de mieux accueillir dans le code les mesures proposées par la présente loi d'orientation des mobilités, telles que le recours aux équipes cynotechniques pour la détection de traces d'explosifs ou l'expérimentation des caméras individuelles par les agents assermentés des opérateurs de transports.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je suis favorable à toute simplification du code des transports, qui est fort compliqué.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, je suis désolé, mais nous avons déposé une cinquantaine d'amendements dont nous venons de débattre. Cela a donné lieu à une discussion plutôt intéressante ; et maintenant, vous nous expliquez que toute façon, sur les problèmes de sécurité, vous allez déposer une ordonnance ! Je trouve peu convenable de nous déposer ainsi, en plein milieu d'une réunion de commission, un amendement visant à procéder par ordonnance.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne voudrais pas qu'il y ait d'ambiguïté, Monsieur le député : il s'agit de réorganiser le code à droit constant.

*La commission **adopte** cet amendement.*

Article 33 (articles L. 1264-2, L. 2241-1 et L. 2251-1-2 du code des transports) : *Adaptation du périmètre d'intervention du groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1989 de Mme Valérie Lacroute, CD2402 de M. Bertrand Pancher, et les amendements identiques CD748 de M. Guy Bricout, CD808 de M. Martial Saddier, et CD1289 de M. Bertrand Pancher.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD1989 clarifie les possibilités laissées aux opérateurs de transport pour l'exercice des missions de sûreté.

Afin d'améliorer la sûreté dans les transports publics et le sentiment de sécurité des voyageurs, la « loi Savary » du 22 mars 2016 permet aux opérateurs de se doter d'un service interne de sécurité. Cependant, à la lumière des expériences menées par certains opérateurs en Île-de-France et validées par Île-de-France Mobilités, les prestations de sociétés de sécurité privées pour des missions de sécurisation dynamique peuvent aussi s'avérer totalement adaptées pour les réseaux de surface, à des coûts compétitifs. L'objectif de cet amendement est de clarifier la possibilité pour les opérateurs de transport de recourir à ce type de services pour effectuer les missions de sûreté sur les réseaux qu'ils exploitent en

s'attachant les services d'agents assermentés de sociétés de sécurité privée – dans l'intérêt de nos concitoyens, bien évidemment.

M. Bertrand Pancher. Dans le même esprit, mon amendement CD2402 propose de compléter la rédaction du le 4° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports afin de donner aux entreprises de transport plus de latitude dans l'organisation de la mission de lutte contre la fraude.

M. Guy Bricout. L'amendement CD748 est similaire à celui de Mme Valérie Lacroute. Face au sentiment d'insécurité croissant dans les transports en commun, il clarifie les possibilités laissées aux opérateurs de transport pour l'exercice des missions de sécurité, en leur offrant le choix entre le recours aux services internes de sûreté ou le recours à une entreprise de sécurité privée.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD808, identique, vient d'être brillamment défendu…

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1289 poursuit également l'objectif de clarifier la possibilité, pour les opérateurs de transports, de choisir entre les services internes de sécurité ou des sociétés privées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Lors de l'examen au Sénat, le code des transports a été modifié afin d'expliciter la possibilité, pour des agents assermentés d'une entreprise de transports, de constater des infractions à la demande d'une autre entreprise de transports, par exemple dans le cadre de filiales.

Ces amendements ouvrent plus largement la possibilité, pour les entreprises de transport, de recourir à des agents assermentés qui ne sont pas employés directement par une entreprise de transport. En raison de l'imprécision de la rédaction actuelle du code des transports, certains opérateurs ont déjà eu recours à des services externalisés de contrôle des titres de transport. Il est vrai que cette mesure permettrait de renforcer la présence humaine sur les réseaux tout en laissant une souplesse d'organisation aux opérateurs.

Pour autant, une réflexion sur la formation de ces personnels, adaptée à l'environnement et aux contraintes spécifiques des transports, devrait être conduite en complément de la présente proposition.

Pour cette raison, je propose le retrait de cet amendement : outre les services de transport assermentés intervenant sur d'autres réseaux, il évoque également les personnels de sécurité privée. À ce stade, je suis disposée à ouvrir cette faculté uniquement aux personnels assermentés de sociétés de transport.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis que la ministre. Les agents des sociétés privées ne sont pas assermentés ; il ne convient pas de les ajouter à la

liste des personnes chargées de constater par procès-verbal qui figure à l'article L. 2241-1 du code des transports. Avis défavorable.

Sans sombrer dans la caricature, si l'on adoptait tous les amendements proposés depuis tout à l'heure, on installerait partout des caméras de sécurité, des caméras-piétons, des armes, on ferait intervenir tout un tas de gens partout…

M. Bertrand Pancher. Ces arguments valent autant pour les cinquante amendements sur la taille des casques de trottinettes, qui ont d'ailleurs été retirés ! Nous ouvrons le débat, les amendements seront retirés, ils auront contribué à la réflexion.

Les amendements CD2402 et CD1289 sont ***retirés.***

Mme Valérie Lacroute. Pour ma part, je maintiens mon amendement. Et même si les débats vous semblent un peu longs, Madame la rapporteure, la sécurité de nos concitoyens et la possibilité pour nos entreprises de transport d'effectuer leurs missions dans les meilleures conditions de sécurité méritent un débat, et je ne vois pas où nous pourrions l'avoir en dehors de cette commission ! Nous avons l'occasion de nous exprimer et d'échanger avec la ministre ; il en ressort des avancées puisqu'une réunion sera organisée sur ce sujet. Soyons positifs, et laissez-nous discuter des sujets qui nous semblent importants.

Mme Zivka Park, rapporteure. Chers collègues, je suis très heureuse là où je suis, je me plais à débattre de ces sujets avec vous, et nous pourrions encore y rester des jours. La ministre également se tient à notre disposition pour en discuter.

En effet, la sécurité de nos concitoyens dans les transports est essentielle. Mais depuis tout à l'heure, si nous prenons la mesure des amendements proposés, avec la multiplication des caméras, des armes et des assermentations, cela commence à faire beaucoup ! Mais débattons, je ne crains pas le débat, je l'apprécie au contraire.

Mme la présidente Barbara Pompili. Et nous serons tous là ce week-end…

M. Guy Bricout. Sous réserve des réflexions de la ministre, à savoir l'assermentation et la formation, je pense que plus il y aura de personnes pour assurer la sécurité, meilleur ce sera, et il serait bien que cela figure dans la loi.

L'amendement CD1989 est ***rejeté.***

Puis les amendements identiques CD748 et CD808 sont ***rejetés.***

La commission est saisie des amendements identiques CD1988 de Mme Valérie Lacroute et CD2380 de M. Bertrand Pancher.

Mme Valérie Lacroute. Je suis désolée de vous reparler de sécurité et de sûreté dans les transports…

La rédaction actuelle de l'article 33 donne à la seule RATP une mission générale de sécurité sur les réseaux exploités par Île-de-France Mobilités, en l'occurrence au GPSR (groupe de protection et de sécurité des réseaux).

Nous proposons une organisation qui permette à tous les opérateurs en matière de sécurité d'intervenir. Le centre de commandement des opérations pour la sécurité va se construire, et nous pourrions donc envisager un système de sûreté à trois niveaux sur l'ensemble des réseaux d'Île-de-France Mobilités, qui sont nombreux. Le service de sûreté des opérateurs se chargerait des interventions de basse intensité, le GPSR et la surveillance générale de la SNCF (SUGE) des interventions d'intensité moyenne et les services de police des interventions de haute intensité.

L'objectif est de trouver une bonne coordination entre les trois niveaux, car l'Île-de-France est un très grand périmètre, qui s'étend jusqu'à 80 kilomètres autour de Paris. Il est important que les différents opérateurs de transport puissent intervenir et se coordonner au sein de ce centre de commandement.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD280, identique, est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vos amendements redessinent l'organisation de la sûreté sur les réseaux franciliens : les deux services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP pourraient intervenir sur tous les réseaux franciliens à la demande de l'exploitant du réseau ou de l'autorité organisatrice.

Ce dispositif est éloigné de la proposition du Gouvernement. Certes, pour les bus et les tramways, la logique est proche, avec un exercice à la demande. Mais il me semble que la séparation par mode de transport doit être respectée : je ne pense pas que le service de sécurité interne de la SNCF ait vocation à intervenir dans les bus, ses agents ne sont pas formés à cet effet.

On peut envisager des services parfaitement polyvalents, mais il faut alors mesurer les coûts de formation induits. De ce point de vue aussi, la spécialisation a un intérêt.

Pour les réseaux souterrains, il est important, compte tenu de leur extrême imbrication, d'assurer l'homogénéité des intervenants. C'est donc le service de la RATP qu'il est proposé de faire intervenir, à la demande évidemment de l'autorité organisatrice et sous le contrôle du régulateur.

Vous proposez une autre organisation, qui peut être débattue et qui méritera des réflexions ultérieures, mais à ce stade, je préconise de nous en tenir à l'organisation proposée par le Gouvernement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme Valérie Lacroute. Je maintiens l'amendement, il a été proposé par Île-de-France Mobilités, qui a réfléchi…

M. Bruno Millienne. Ah !

Mme Valérie Lacroute. C'est une autorité organisatrice, Monsieur Bruno Millienne, ce n'est pas un lobby !

Mme la présidente Barbara Pompili. Si, Île-de-France Mobilités est un groupe de pression parmi d'autres… Mais il a tout à fait le droit de défendre ses points de vue.

M. Bruno Millienne. Absolument !

Mme Valérie Lacroute. Je souhaitais seulement préciser d'où venaient ces amendements. C'est l'autorité organisatrice qui a réfléchi à cette organisation, et qui la trouve pertinente.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous savons très bien que lorsqu'il y a des amendements identiques, ils viennent souvent d'un lobby ou d'un autre. Dire d'où viennent les amendements est une bonne habitude que je conseille à tout le monde.

Tous les lobbys ont le droit de défendre leur point de vue ; à nous, chers collègues, de prendre la hauteur nécessaire pour définir l'intérêt général.

*La commission **rejette** les amendements.*

Elle en vient à l'amendement CD1666 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Je partage les propos de la ministre sur les dispositifs qui gagneraient à être déployés en matière d'accès aux trains, et aux quais, pour assurer l'accès tranquille aux transports.

S'agissant des contrôleurs, tous ceux qui prennent le train constatent qu'ils sont de moins en moins nombreux. Il me peine parfois, quand je prends le train, de voir un de ces agents exposés à certaines situations de malentendu ou de tension, au seul titre de la prévention, qui peuvent conduire à une dégradation de la situation. Au demeurant, interrogez les cheminots : le contrôleur n'a pas pour seule tâche de s'intéresser à votre billet, il a une mission beaucoup plus large d'assistance au chef de bord, il participe à la sûreté générale à bord du train, mais aussi à la sécurité du transport et de la ligne.

Même si l'on tient à maintenir l'équilibre entre la prévention et la dissuasion, ce qui est légitime, la prévention me paraît un peu délaissée. Les effectifs de contrôle à bord des trains mériteraient d'être augmentés, et non de passer par pertes et profits comme nous le voyons aujourd'hui.

J'en viens plus spécifiquement à mon amendement CD1666, qui va à rebours des amendements précédents et de l'intention du Gouvernement dans cet alinéa, puisque nous estimons que la séparation comptable des activités de sûreté et d'exploitation est de nature à favoriser la filialisation des activités au détriment de l'efficacité du service. Nous y sommes donc opposés.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est prévu dans d'autres articles du projet de loi que ce service de sécurité puisse intervenir à la demande de l'autorité organisatrice pour le compte d'autres opérateurs. Il est donc bien normal que l'on souhaite isoler les comptes de cette activité à des fins de facturation de ces services en toute transparence, sous le contrôle de l'ARAFER, qui agira en tant que régulateur. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. La mise en place du principe de séparation comptable, outre qu'elle correspond aux exigences européennes, est un outil de transparence dont nous ne devons pas nous priver. Avis défavorable.

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

*Puis elle **adopte** l'amendement de précision rédactionnelle CD3027 de la rapporteure.*

*Enfin, elle **adopte** l'article 33, **modifié.***

Après l'article 33

La commission est saisie des amendements identiques CD2470 de Mme Valérie Lacroute, CD2484 de Mme Natalia Pouzyreff et CD2647 de Mme Aude Luquet, ainsi que de l'amendement CD909 de M. Bertrand Pancher et CD205 de M. Michel Vialay.

Mme Valérie Lacroute. La loi « Savary » du 22 mars 2016 a institué la possibilité pour les entreprises de demander aux autorités publiques si un candidat ou un salarié affecté à une fonction sensible est compatible avec la sûreté des personnes ou des biens. Mon amendement CD2470 propose d'élargir la liste des fonctions sensibles.

Mme Natalia Pouzyreff. L'amendement CD2484 est identique.

Mme Aude Luquet. Mon amendement CD2647 également. Lors des auditions que nous avons menées pour établir le rapport sur la « loi Savary », nous avons rencontré un ensemble d'entreprises. Elles avaient indiqué être globalement satisfaites par ce dispositif d'enquête administrative, mais souhaitaient voir élargir la liste des personnes qui peuvent être concernées. Par exemple, le personnel d'entretien et de maintenance qui est en contact avec les infrastructures, ou celui chargé de l'entretien du matériel roulant, ne figure pas dans la liste des personnes soumises à enquête administrative.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD909 est défendu.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD205 propose également d'élargir la liste des fonctions sensibles, afin d'assurer une meilleure sécurisation des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le code de la sécurité intérieure prévoit que les salariés occupant un emploi en lien direct avec la sécurité des personnes et des biens au sein d'une entreprise de transport public peuvent faire l'objet d'une enquête administrative. La liste des fonctions a été précisée par décret.

Vos amendements soulèvent une question légitime sur le champ du criblage. Nous nous sommes rapprochés du ministère de l'intérieur, qui nous alerte du risque d'une hausse incontrôlée du nombre d'enquêtes administratives à réaliser. Je vous propose le retrait de vos amendements au bénéfice d'un travail à approfondir avec le ministère de l'intérieur.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme Natalia Pouzyreff. Je retiens la proposition de la ministre de poursuivre la discussion avec le ministère de l'intérieur, car si la préoccupation est légitime, elle se doit d'être suivie. Je retire l'amendement CD2484.

*Les amendements CD2484 et CD909 sont **retirés.***

Mme Valérie Lacroute. Je maintiens mon amendement, et je soutiens la ministre pour tous les travaux qu'elle va devoir mener, notamment en matière de sécurité, d'ici à la séance publique. Bon courage, Madame la ministre…

Mme Aude Luquet. Je retire pour ma part mon amendement CD2647 suite aux propos de la ministre. Ce sujet est important, car il concerne aussi les entreprises sous-traitantes pour lesquelles il n'y a pas d'enquête administrative, ainsi que les salariés mis à disposition. Il faut mener un travail sur toutes ces personnes.

*L'amendement CD2647 est **retiré.***

*La commission **rejette** successivement les amendements CD2470 et CD205.*

Elle se saisit ensuite de cinq amendements en discussion commune, l'amendement CD2479 de Mme Natalia Pouzyreff et les amendements identiques CD64 de M. Michel Vialay, CD908 de M. Bertrand Pancher, CD2469 de Mme Valérie Lacroute et CD2646 de Mme Aude Luquet.

Mme Natalia Pouzyreff. L'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure prévoit que lorsque le comportement d'un salarié est incompatible avec l'exercice des missions pour lesquelles il a été recruté ou affecté, l'employeur se doit de lui proposer un emploi.

Mon amendement CD2479 propose de lever le caractère obligatoire de ce reclassement : il nous semble trop lourd de faire supporter à une entreprise de transport public de personnes une telle obligation. D'autre part, il peut être inopportun de replacer dans l'entreprise une personne dont les autorités publiques ont estimé que le comportement était incompatible avec la sûreté des personnes et des biens.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD64 reprend les arguments qui viennent d'être développés.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD908 également.

Mme Valérie Lacroute. Mon amendement CD2469 tend lui aussi à supprimer l'obligation de reclassement du salarié. Nous le voyons dans de nombreuses collectivités, reclasser un agent est parfois compliqué. Dans l'intérêt de la sécurité et au regard des risques que l'agent peut faire courir à ses collègues, il doit être possible de le licencier plutôt que de contraindre l'entreprise à le reclasser, alors qu'il peut représenter un danger.

Mme Aude Luquet. Lorsque nous avons rencontré des entreprises qui rencontraient des difficultés suite aux enquêtes administratives concernant un salarié, les aspects de gestion des ressources humaines et de sécurité ont souvent été relevés. Les reclassements sont compliqués, et il serait beaucoup plus simple, au regard de la sécurité pour l'entreprise et pour les usagers, que ces personnes soient licenciées. C'est ce que propose mon amendement CD2646.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces dispositions ont fait l'objet d'un travail approfondi afin de trouver un juste équilibre. Nous sommes en train de parler de salariés qui n'ont pas eu un comportement incompatible avec la sécurité, mais une enquête administrative conclut à la suspicion qu'ils pourraient, le cas échéant, avoir de tels comportements. Ces dispositions ont été rédigées dans un souci de proportionnalité.

Pour avoir eu à l'appliquer dans une entreprise que je dirigeais dans de précédentes fonctions, je peux vous assurer que c'est tout à fait applicable. En particulier, il n'y a pas d'obligation à procéder à un reclassement quand celui-ci s'avère impossible ou lorsque le salarié le refuse.

Des échanges de bonnes pratiques entre les entreprises seraient sans doute utiles, mais je pense que l'équilibre actuel, qui a été réfléchi afin de respecter la présomption d'innocence, permet de donner une réponse proportionnée. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. La rédaction actuelle de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure me paraît équilibrée, et le système actuellement en place me paraît fonctionner correctement. Je ne suis pas favorable à sa modification, je demande donc le retrait de ces amendements.

Mme Natalia Pouzyreff. Soucieuse de la proportionnalité, et convaincue par l'expérience précédente de la ministre, je retire mon amendement.

*Les amendements CD2479 et CD908 sont **retirés.***

*La commission **rejette** les amendements CD64, CD2469 et CD2646.*

Article 33 *bis* A *(nouveau)* (chapitre VI [nouveau] du titre Ier du livre Ier de la première partie du code des transports) : *Faciliter la mobilité des services de secours et des forces de police*

La commission est saisie de l'amendement CD2765 de M. Jean-François Mbaye.

M. Jean-François Mbaye. Cet amendement vise à faire bénéficier les sapeurs-pompiers de la gratuité des transports non aériens. C'est un amendement de repli, un de mes amendements précédents ayant été déclaré irrecevable. Il est proposé d'inciter les autorités organisatrices de la mobilité futures et présentes à prendre toute mesure de nature à faciliter l'accès aux transports à ces corps de métiers, à qui nous devons beaucoup ces temps-ci.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sagesse.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Après l'article 33

La commission examine les amendements identiques CD1981 de Mme Valérie Lacroute et CD2475 de M. Bertrand Pancher.

Mme Valérie Lacroute. La mission de sûreté sur le réseau ferré national est aujourd'hui assurée par la structure de tête de la SNCF. Si le rattachement de cette compétence donne une souplesse d'emploi à la SNCF en Île-de-France, il conduit le réseau francilien à se retrouver sous-doté en termes d'effectifs. Île-de-France Mobilités a tenté de combler le sous-effectif de la SUGE en Île-de-France. L'amendement CD1981 propose de confier la mission de sûreté au responsable de la SNCF en région Île-de-France, sur le réseau Transilien. Cette proximité de décision permettrait d'assurer une meilleure coordination.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD2479 vise à remédier au déficit de personnel formé et expérimenté de la SUGE en donnant compétence pour la mission sûreté au responsable de la SNCF en région Île-de-France.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Lorsque nous avons voté la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, compte tenu de l'ouverture à la concurrence, il a été prévu de remonter l'ensemble des

fonctions de sûreté au niveau de la société de tête, pour s'assurer qu'elle aurait l'indépendance nécessaire vis-à-vis de l'entreprise SNCF Mobilités.

Cette séparation est indispensable. Au demeurant, en termes d'organisation, le service interne est organisé en zones de sûreté, dont trois permettent de couvrir l'Île-de-France. Au moment de l'ouverture à la concurrence, il n'est pas possible de loger le service de sûreté au sein de la direction de la SNCF en charge des transports franciliens.

Mme Zivka Park, rapporteure. La sécurité n'est pas la mission de SNCF Mobilités. Par ailleurs, créer une spécificité pour la région Île-de-France peut rendre plus rigide la gestion actuelle du dispositif car la sécurité serait, pour la SNCF, séparée entre deux entités.

M. Bertrand Pancher. Les explications sont convaincantes ; je retire l'amendement CD2475.

*La commission **rejette** l'amendement CD1981.*

Elle est ensuite saisie de deux amendements identiques, CD2471 de Mme Valérie Lacroute et CD2485 de Mme Natalia Pouzyreff.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD2471 propose de permettre une enquête administrative sur certains agents à la demande de l'employeur, ou à l'initiative de l'autorité administrative. Cette possibilité n'a pas été précisée par la loi n° 2017-1510 du 30 octobre 2017 renforçant la sécurité intérieure et la lutte contre le terrorisme.

Mme Natalia Pouzyreff. L'amendement CD2485 vise à une harmonisation avec à la loi du 30 octobre 2017, qui renforce la sécurité intérieure et la lutte contre le terrorisme et ouvre la possibilité de réaliser une enquête administrative à l'initiative de l'employeur, ce que ne prévoit pas le code des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Manifestement, cette loi mérite d'être mieux connue. Il y a deux sources juridiques aux enquêtes dont font objet les agents de la SUGE et du GPSR : l'article L. 2251-2 du code des transports, et l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure.

Il n'est pas nécessaire d'étendre aux agents de sécurité de la SNCF et de la RATP en cours d'affectation la possibilité de réaliser une enquête administrative, introduite par la loi n° 2017-1510 du 30 octobre 2017 précitée à l'article L. 114-1 du code de la sécurité intérieure, dans la mesure où les agents de sécurité de la SNCF et de la RATP relèvent déjà du régime introduit à l'article L. 114-2 du même code par la « loi Savary ». Celui-ci prévoit la possibilité, si le comportement d'une personne occupant un emploi en lien direct avec la sécurité des personnes et des biens au sein d'une entreprise de transport public de

personnes laisse apparaître des doutes sur la compatibilité avec l'exercice des missions pour lesquelles elle a été recrutée ou affectée, de réaliser une enquête administrative à la demande de l'employeur ou à l'initiative de l'autorité administrative.

Le régime des enquêtes administratives applicables à l'exercice des fonctions d'agent de sécurité de la SNCF ou de la RATP est donc complet ; mais manifestement, il mérite d'être mieux connu. Je vous propose de retirer ces amendements dans la mesure où ils sont satisfaits.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je demande également le retrait de ces amendements.

L'amendement CD2485 est ***retiré.***

La commission ***rejette*** *l'amendement CD2471.*

Article 33 ***bis*** (article L. 1115-3-1 [nouveau] du code des transports) : *Localisation des passages à niveau par les GPS*

L'article 33 bis *est* ***adopté, sans modification.***

Article 33 ***ter*** (section 5 [nouvelle] du chapitre VI du titre Ier du livre Ier de la troisième partie du code des transports) : *Dispositifs de localisation des passages à niveau dans les véhicules de transport collectif*

La commission est saisie de l'amendement CD1972 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Il vous est proposé de supprimer l'article 33 *ter* qui instaure l'obligation, pour les véhicules utilisés dans le cadre de l'exécution d'un transport public collectif de personnes, de s'équiper en GPS afin de détecter les passages à niveaux.

La dangerosité des passages à niveaux est un élément qu'il faut évidemment prendre en compte, mais les lignes de transports collectifs sont définies, autorisées, connues, et leurs arrêts ont été choisis. Tous les conducteurs qui opèrent sur ces lignes de transport public sont tenus de reconnaître l'itinéraire au préalable. Il ne nous semble pas pertinent d'équiper les lignes de transport collectif de GPS, d'autant que ce pourrait être source d'insécurité s'ils venaient à détourner l'attention du chauffeur.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement est pleinement engagé en faveur de la sécurisation des passages à niveau. Il partage la préoccupation à l'origine de l'amendement adopté par le Sénat.

Des obligations de reconnaissance des itinéraires s'imposent d'ores et déjà aux transporteurs, et nous pourrions considérer qu'elles permettent d'atteindre le but recherché.

Je m'en remets à la sagesse de votre commission sur cette disposition introduite par le Sénat.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je partage votre préoccupation, Madame Valérie Lacroute ; toutefois, je vous demanderai de retirer cet amendement au profit de l'amendement CD3180 qui exclut du champ de cette obligation les véhicules utilisés exclusivement pour un service régulier.

Mme Valérie Lacroute. Je le retire, mais je vous écouterai avec attention présenter votre amendement…

L'amendement est ***retiré.***

La commission est saisie de l'amendement CD2202 de Mme Laurence Gayte.

Mme Laurence Gayte. Si vous me le permettez, je vous propose de présenter trois amendements issus du même rapport, et constituant un ensemble cohérent : les amendements CD2202, CD2205 et CD2203.

L'objectif de l'amendement CD2202 est d'imposer à l'autorité organisatrice de services réguliers de transport routier de personnes, et notamment de transports scolaires, de rechercher des itinéraires alternatifs réduisant le nombre de franchissements de passages à niveau pour les autocars qui assurent ces services, dès lors que l'allongement du temps de parcours induit n'est pas disproportionné.

L'amendement CD2205 précise l'obligation de réaliser un diagnostic de sécurité à chaque passage à niveau. En effet, les diagnostics ne doivent pas simplement être réalisés sur les passages à niveau ouverts au trafic automobile, mais sur tous les passages à niveau ouverts, y compris aux seules circulations piétonnes. Par ailleurs, cette obligation doit également concerner l'ensemble des infrastructures ferroviaires, y compris celles qui n'appartiennent pas au réseau ferré national comme les voies ferrées portuaires. Ces diagnostics permettront de connaître les enjeux de chaque passage à niveau afin de réaliser les mesures nécessaires au renforcement de la sécurité.

Enfin, l'amendement CD2203 a pour objectif d'associer le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire lors de l'élaboration des schémas de cohérence territoriale et des plans d'urbanisme, afin de s'assurer de la prise en compte des passages à niveau dans l'aménagement du territoire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement CD2202 vise à privilégier la recherche d'itinéraires qui limitent le nombre de

franchissements de passages à niveau par les autocars ou les autobus, dès lors que cela ne conduit pas à un allongement important du temps de parcours. Nous avons tous en tête l'accident qui est à l'origine du rapport de Mme Laurence Gayte. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable également.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Le groupe La République en marche soutiendra bien sûr les amendements de Mme Gayte. Je salue notre collègue, qui a travaillé durant plusieurs mois sur un rapport à la suite du terrible accident survenu dans sa circonscription. Je la remercie vraiment pour son travail. Je remercie aussi Mme la ministre de nous avoir permis d'aboutir : nous voyons aujourd'hui la concrétisation législative de ce travail.

*La commission **adopte** l'amendement.*

La commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques CD23 de M. Jean-Yves Bony, CD35 de M. Vincent Descoeur, CD861 de M. Fabrice Brun et CD1973 de Mme Valérie Lacroute, ainsi que l'amendement CD875 de M. Bertrand Pancher.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD23 vise à ne pas rendre obligatoire pour l'ensemble des 100 000 véhicules qui composent le parc français des autobus et autocars l'équipement en GPS ou en smartphones. Cela ne nous paraît pas utile dans le cas des circuits pour lesquels une reconnaissance du parcours est effectuée ou pour ceux qui n'empruntent pas de passages à niveau – autrement dit, pour ce qui constitue souvent des lignes régulières. Toutefois, peut-être l'idée est-elle mieux exprimée dans l'amendement CD3180 de la rapporteure.

M. Vincent Descoeur. Mon collègue M. Jean-Yves Bony a parfaitement défendu mon amendement CD35 qui, si j'ai bien compris, rejoint la préoccupation de Mme la rapporteure. Le dilemme, pour elle, va être de choisir entre les amendements de l'opposition et le sien…

M. Martial Saddier. L'amendement CD861 est défendu.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD1973 également. Soyons positifs : si nos interpellations sur ce sujet permettent de régler les problèmes, fût-ce au travers de l'amendement CD3180 de la rapporteure, tant mieux !

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD875 a pour objet d'écarter les services pour lesquels un apprentissage de ligne a été effectué de l'obligation de disposer d'un système d'information sur la circulation permettant de signaler la présence d'un passage à niveau sur l'itinéraire emprunté. Il s'agit de donner un peu de souplesse au dispositif.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je rappelle qu'il s'agit de dispositions introduites au Sénat, qui marquent une préoccupation

forte quant à la sécurité des passages à niveau. Je comprends que vous souhaitiez les aménager. Par ailleurs, je note que des questions d'ordre rédactionnel se posent, notamment dans le renvoi à des arrêtés. Je m'en remets à la sagesse de votre commission.

Mme Zivka Park, rapporteure. Sagesse : ces amendements vont dans le même sens que mon amendement CD3180 qui sera discuté peu après, même si celui-ci est un peu plus précis car il renvoie à l'article R. 3111-1 du code de la route. Je demande donc le retrait des vôtres…

M. Vincent Descoeur. Ce n'est pas du tout pareil ! Quand vous dites « sagesse », on peut croire que les nôtres pourraient être adoptés…

Mme la présidente Barbara Pompili. Pour faire simple, la rédaction proposée par Mme la rapporteure est un peu plus précise, mais vos amendements ne sont pas incompatibles avec le sien. Nous pourrions adopter les vôtres et le sien, mais nous dirions deux fois la même chose dans la loi, de deux manières différentes et à deux endroits distincts. Si nous voulons que la loi soit bien faite, peut-être vaut-il mieux s'en dispenser… Je vous invite donc à choisir entre ces amendements.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je demande donc le retrait de ces amendements au profit du mien, qui dit la même chose, mais d'une manière un peu plus précise.

M. Jean-Yves Bony. La sagesse fait que nous allons les retirer ! *(Sourires.)*

M. Vincent Descoeur. M. Bony ne parle qu'en son nom personnel… mais il se trouve que nous sommes d'accord ! *(Sourires.)*

Mme Valérie Lacroute. Je retire moi aussi mon amendement.

M. Bertrand Pancher. Et moi le mien.

*Les amendements sont **retirés**.*

La commission examine alors les amendements identiques CD149 de M. Martial Saddier et CD873 de M. Bertrand Pancher.

M. Martial Saddier. L'amendement CD149 est défendu, Madame la présidente. Il est dans le même esprit que les précédents.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD873 également.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Mêmes arguments que précédemment.

M. Martial Saddier. Je retire mon amendement.

M. Bertrand Pancher. Et moi le mien.

*Les amendements sont **retirés**.*

La commission en vient alors à l'amendement CD3180 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'équipement prévu par l'article 33 *ter* ne semble pas utile pour les véhicules utilisés sur des trajets réguliers, qui sont connus des conducteurs. C'est pourquoi cet amendement exempte de l'obligation d'installation de ce dispositif les véhicules utilisés exclusivement pour un service régulier, au sens de l'article R. 3111-1 du code de la route. L'amendement est ainsi libellé : « L'obligation mentionnée au premier alinéa n'est pas applicable aux véhicules utilisés exclusivement pour un service régulier, dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance. ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'ai bien en tête le fait que les opérateurs de transport souhaitent revenir sur les dispositions adoptées par le Sénat, tout au moins mieux les encadrer, ce que j'entends. En même temps, les questions de sécurité aux passages à niveau sont importantes. Je m'en remets donc à la sagesse de votre commission.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 33* ter ***modifié**.*

Article 33 *quater* (article L. 1614-1 du code des transports) : *Diagnostics de sécurité des passages à niveau*

La commission examine l'amendement CD2205 de Mme Laurence Gayte.

Mme Laurence Gayte. Je l'ai défendu précédemment.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour faire suite au rapport de Mme Laurence Gayte, que je salue de nouveau, j'ai présenté le 3 mai dernier un plan d'action destiné à améliorer la sécurité des passages à niveau. L'un des quatre axes de ce plan est de renforcer la connaissance des passages à niveau et du risque. Les diagnostics réalisés par le gestionnaire de voirie et le gestionnaire ferroviaire permettent de connaître les enjeux de chaque passage à niveau et sont donc un élément essentiel du dispositif. L'élargissement des diagnostics à tous les types de passage à niveau ne peut être reçu que favorablement ; la grille d'évaluation des passages à niveau qui sert à la réalisation de ces diagnostics devra être revue sur cette base et les principes pourront être fixés par décret. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable également. J'en profite pour remercier moi aussi notre collègue Mme Laurence Gayte et saluer le travail formidable qu'elle a réalisé durant ces mois.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** alors l'article 33* quater ***modifié**.*

Après l'article 33 *quater*

La commission examine l'amendement CD1959 de Mme Danielle Brulebois.

Mme Pascale Boyer. Chaque année, des dizaines d'accidents surviennent aux passages à niveau. L'amendement CD1959 vise donc à davantage sécuriser les passages à niveau en interdisant le passage des transports scolaires sur ceux qui ne sont pas dotés de barrières ou de demi-barrières. L'interdiction favorisera en effet l'équipement en barrières et demi-barrières. En cas d'impossibilité, il conviendra de détourner la circulation des bus et d'emprunter un autre itinéraire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement CD2203 de Mme Gayte à l'article 33 *ter* vise à imposer aux autorités organisatrices d'analyser les itinéraires des services réguliers pour réduire les franchissements de tous les passages à niveau. Il permet de prendre en compte tous les franchissements ainsi que tous les services publics réguliers de transport de personnes, tout en laissant une marge d'appréciation quant aux alternatives possibles. À l'inverse, votre amendement pourrait rendre impossible la desserte de certains lieux… Je propose donc son retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Chère collègue, je comprends les raisons de sécurité qui ont motivé le dépôt de cet amendement, mais celui-ci conduirait à priver de transport scolaire les enfants habitant à un endroit où le seul chemin qui peut être utilisé est coupé par un passage à niveau sans barrière ou demi-barrière. Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme Pascale Boyer. Je le maintiens.

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

Article 33 *quinquies (nouveau)* (article L. 132-7 du code de l'urbanisme) : *Participation du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire à l'élaboration des SCoT et des PLU concernant des zones qui comprennent des passages à niveau*

La commission examine l'amendement CD2203 de Mme Laurence Gayte.

Mme Laurence Gayte. Je l'ai déjà défendu tout à l'heure à propos de l'article 33 *ter*.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit d'associer le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires à l'élaboration des schémas de cohérence territoriale (SCoT) et des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi). Il est en réalité assez fréquent que SNCF Réseau fasse partie des personnes publiques associées ; mais il est tout aussi bien de préciser clairement qu'il doit en faire partie. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Article 34 : *Habilitation à légiférer par ordonnance pour adapter le droit applicable aux installations à câbles et simplifier le droit applicable à certaines remontées mécaniques*

La commission examine l'amendement de suppression CD115 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Madame la ministre, vous savez que, par principe, le fait d'habiliter le Gouvernement à faire la loi par ordonnance déclenche rarement un enthousiasme débordant chez un parlementaire… D'où cet amendement visant à supprimer l'article 34.

Au-delà de la question de principe, j'appelle votre attention, mes chers collègues, sur le fait que cette habilitation donnée au Gouvernement à faire la loi par ordonnance traite des remontées mécaniques dans les stations de ski. Inutile de vous dire que, pour un certain nombre de communes, de villages et de stations de ski, il s'agit là, tout simplement, de quasiment 100 % de leur activité. Je rappelle aussi qu'au-delà du débat que nous avons entre nous sur les questions liées à la montagne – nous sommes un certain nombre à défendre des amendements consacrés aux territoires de montagne –, comme je l'ai dit ce matin, les deux premières destinations touristiques *ex aequo* dans notre pays sont le Var, d'une part, avec 67,4 millions de nuitées, et l'ensemble Savoie-Mont Blanc, dans les départements de la Savoie et de la Haute-Savoie. Ces deux destinations représentent à elles seules au total 150 millions de nuitées sur les 430 millions qu'enregistre la France, première destination touristique au monde – le tourisme fait d'ailleurs partie des rares secteurs bénéficiaires et ayant un potentiel de développement dans notre pays.

Madame la ministre, de mémoire, la dernière fois qu'une loi a été faite par ordonnance dans le domaine du tourisme, c'était pour les unités touristiques nouvelles. Pour des sujets aussi importants, la coutume veut que l'on évite le recours à une ordonnance, ou à tout le moins que l'on organise un travail en amont entre le Gouvernement et les associations d'élus, de façon à ce que celles-ci connaissent le contenu de l'ordonnance ou au minimum ses grandes lignes. Ce serait d'autant plus souhaitable qu'il est ici question, mes chers collègues – et j'en terminerai par là – de l'exploitation et de l'utilisation du domaine public. Je rappelle en effet que, quand on va au ski et qu'on utilise les téléskis, les télésièges

et les télécabines, c'est dans le cadre de délégations de service public : on utilise le domaine public, qui appartient aux collectivités territoriales – donc à la République française.

Je défends cet amendement de suppression parce que, à titre personnel, je ne suis pas partisan de passer par voie d'ordonnance. Au-delà même de la procédure, je lis dans l'article 34 que vous envisageriez de publier l'ordonnance dans l'année qui suit la promulgation de la loi. Cela veut dire que vous avez d'ores et déjà une idée de ce qui figurera dans le texte. Je vous le demande donc solennellement, Madame la ministre : si mon amendement n'était pas adopté, pourrions-nous avoir à tout le moins votre engagement que, d'ici à la séance, ou en tout cas avant la fin de la navette législative, les élus de la montagne, notamment ceux des stations de ski, auront connaissance des grandes lignes du contenu de la future ordonnance ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Si l'article 34 prévoit un délai de douze mois, c'est précisément pour donner le temps à la concertation. L'ordonnance dont il est question ici a pour but de transposer le règlement 2016/424 du 9 mars 2016 relatif aux installations par câbles, qui s'applique aux installations des stations touristiques de montagne, mais aussi en milieu urbain et aux installations sportives. D'une part, le fait de recourir à une habilitation à légiférer par ordonnance va précisément donner du temps pour mener les concertations avec l'ensemble des acteurs concernés – parmi lesquels figurent naturellement les collectivités locales ; d'autre part, il s'agit d'un texte essentiellement technique, même si je n'en sous-estime pas l'importance. Je suis persuadée que les professionnels et les collectivités concernés y seront attentifs, précisément dans le cadre de la concertation. Je vous propose donc de retirer votre amendement visant à supprimer cette habilitation à légiférer par ordonnance.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il est évident que la participation des collectivités territoriales est essentielle à la réussite de la réforme, et je n'imagine pas un instant qu'il n'y ait pas de concertation avec elles. Par ailleurs, cet article est important : il est nécessaire de le conserver. En particulier, il est indispensable de simplifier les règles relatives aux remontées mécaniques, situées pour partie dans les zones de montagne, en leur appliquant les seules dispositions prévues pour les systèmes de transport public guidés, définis par le code des transports. Supprimer cet article, c'est supprimer cette possibilité de simplification. Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme la présidente Barbara Pompili. Monsieur Martial Saddier, que faites-vous de cet amendement ?

M. Martial Saddier. M. Martial Saddier réfléchit ! *(Sourires.)* Puisque tout le monde semble de bonne foi, je vais retirer mon amendement à ce stade, mais, Madame la ministre, je le déposerai de nouveau en vue de la séance. Je vous remercie de votre réponse, dans laquelle vous avez réaffirmé la concertation avec les associations d'élus. Si, dans votre réponse en séance, vous pouviez ajouter que

les parlementaires des stations de ski seront eux aussi associés, cela me comblerait. *(Sourires.)*

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je le note !

L'amendement est ***retiré****.*

La commission ***adopte*** *l'article 34* ***sans modification****.*

Article 34 *bis* (article L. 242-1 du code de la sécurité sociale) : *Exonération de cotisations sociales des cartes de libre circulation attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés*

La commission examine l'amendement de suppression CD3265 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit de supprimer un article, introduit au Sénat, qui modifie le régime des cotisations sociales sur les cartes de libre circulation des salariés qui en disposent pour emprunter les remontées mécaniques. Cette disposition relève pour l'essentiel du projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS).

Mme Zivka Park, rapporteure. Je m'en remets à la sagesse de la commission.

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

En conséquence, l'article 34 bis *est* ***supprimé****.*

Après l'article 34 *bis*

La commission examine l'amendement CD383 de Mme Émilie Bonnivard.

Mme Émilie Bonnivard. Le présent amendement consiste à supprimer l'obligation garantissant la responsabilité civile illimitée des transporteurs de voyageurs par remontées mécaniques, pour aligner la filière sur le régime d'autres secteurs de transport. En effet, l'obligation d'assurance garantissant la responsabilité civile des transporteurs de voyageurs par remontées mécaniques est sans limitation de somme. Cette obligation, qui existe dans le droit français uniquement pour certains moyens de transport, n'est pas justifiée en ce qui concerne les remontées mécaniques : les risques de dommages corporels y sont particulièrement limités, notamment par le fait qu'elles utilisent des voies de circulation qui leur sont propres. Il n'y a pas de risque de collision entre véhicules pour les remontées mécaniques, exactement comme c'est le cas pour les chemins de fer, tramways et métros, pour lesquels il n'existe d'ailleurs aucune obligation d'assurance responsabilité civile. De même, les transporteurs aériens ne sont pas tenus par une obligation d'assurance sans limitation de somme.

Il existe donc une exception pour les remontées mécaniques, qu'il conviendrait de supprimer parce qu'elle porte préjudice aux opérateurs. Le nombre d'acteurs présents sur le marché assurantiel est très réduit : il est limité aux acteurs – rares – auxquels la politique de souscription et les traités de réassurance permettent d'engager une telle garantie. Le volet dommages corporels en illimité est rédhibitoire pour les nouveaux acteurs. Quant aux assureurs tenants historiques, ils gardent leurs clients en portefeuille mais ne cherchent pas à développer cette activité, du fait du volet dommages corporels. J'ajoute que cette obligation n'existe dans aucun autre pays européen ayant des remontées mécaniques, notamment dans les stations de sports d'hiver.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La responsabilité civile des opérateurs de remontées mécaniques peut être engagée en cas d'accident survenant lors de l'utilisation de leurs équipements. Le risque de survenue d'un accident grave qui conduirait à une indemnisation élevée ne peut être totalement exclu, quand bien même la sûreté des installations françaises le rend plutôt faible. En l'absence d'assurance, la victime pourrait n'avoir qu'une très faible indemnisation au regard du préjudice subi. Par ailleurs, l'absence de plafond d'indemnisation n'a pas, jusqu'à présent, eu pour effet de dissuader l'ensemble des acteurs de l'assurance de couvrir la responsabilité civile des opérateurs de remontées mécaniques, puisque certains assureurs sont manifestement en mesure de proposer des contrats adaptés. Je vous propose donc de retirer votre amendement. À défaut, avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Martial Saddier. Je soutiens cet amendement et voudrais l'expliquer. Nous ne remettons pas en cause, Madame la ministre, le principe selon lequel il faut étudier les choses pour voir comment on peut les faire évoluer. En l'espèce, il s'agit d'un régime de responsabilité civile illimitée. Or – et j'appelle votre attention sur ce point, mes chers collègues – les remontées mécaniques seraient l'une des seules branches dans le secteur des transports où c'est le cas. On risquerait donc d'avoir des primes d'assurance totalement disproportionnées. Si le Gouvernement ou le Parlement estimaient, à la suite d'une expertise, que certains opérateurs n'étaient pas suffisamment assurés et qu'il fallait rehausser le plafond, pourquoi pas, nous serions prêts à en discuter, de même d'ailleurs que les opérateurs ; mais le fait qu'il n'y ait aucune limite nous paraît, je le répète, totalement disproportionné. Cela risque de mettre certaines stations dans des situations très difficiles. Les autres transports publics, sauf erreur de notre part, ne semblent pas concernés par cette obligation.

Je profite de l'occasion, Madame la présidente, pour faire une remarque sur ce que nous venons de voter – cela fait un moment que nous siégeons : je réagis un peu moins vite. Je voulais appeler votre attention, mes chers collègues, sur le point suivant : l'adoption de l'amendement précédent aboutit à supprimer l'exonération de cotisations sociales pour les cartes attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés. Cela va affecter les pauvres saisonniers

– je le dis avec un profond respect –, payés au SMIC, aux alentours de 1 300 ou 1 400 euros, qui auraient pu profiter le dimanche du forfait de ski qu'ils utilisent pour travailler. Je remercie Mme la rapporteure, qui s'en était remise à notre sagesse. Si nous pouvions tous, collectivement – et moi le premier – réagir plus vite et, d'ici à la séance, être un peu plus sages, ce serait mieux. Par avance, merci pour les saisonniers !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour la clarté des débats, je précise que le projet de loi ne modifie en rien le régime de responsabilité civile des exploitants de remontées mécaniques, qui existe depuis des décennies : c'est votre amendement qui vise à le modifier. Nous ne sommes pas en train de créer un régime de responsabilité civile illimitée : celui-ci a existé de tout temps. Manifestement, les exploitants de remontées de ski arrivent à être assurés. Je pense donc que cette proposition n'a pas lieu d'être.

Mme Émilie Bonnivard. Ce que nous ne comprenons pas, c'est pourquoi le caractère illimité n'est imposé qu'à ce secteur, alors que ce n'est le cas ni pour les tramways ni pour les trains. Nous souhaitons simplement supprimer cette exception. Nous ne comprenons pas le fondement d'une différenciation par rapport aux autres secteurs des transports qui sont dans le même cadre, c'est-à-dire qui ne présentent pas de risque de collision.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous aurons manifestement l'occasion d'en reparler en séance…

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

Chapitre II
Améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial

Article 35 (articles L. 5312-11, L. 5312-14-1 [nouveau], L. 5312-18 et L. 5713-1-1 du code des transports et loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire) : *Conventions de terminal conclues par les grands ports maritimes*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD3044 de la rapporteure.*

Elle examine ensuite les amendements identiques CD648 de Mme Carole Bureau-Bonnard, CD2108 de Mme Liliana Tanguy et CD2499 de Mme Sophie Panonacle.

Mme Graziella Melchior. L'État souhaite voir les ports maritimes français rivaliser avec leurs concurrents européens. Cependant, alors que le trafic maritime augmente, la part modale du fluvial baisse, en partie à cause des pratiques de manutention. Pour éviter les dysfonctionnements, il convient d'augmenter la part modale dévolue au fluvial. L'amendement CD648 précise

que, dans le cas d'un contrat de concession, des clauses de report modal peuvent être prévues.

Mme Jennifer De Temmerman. Dans le cadre de la stratégie nationale portuaire et de la transformation du modèle économique des grands ports maritimes (GPM), l'objet de l'amendement CD2108 est de remédier aux difficultés de desserte de l'hinterland et à la prédominance du transport routier qui en résulte en encourageant le report modal pour les conventions de terminal conclues par les GPM.

Mme Sophie Panonacle. Il s'agit effectivement, dans ces amendements, des conventions relatives au domaine public. La croissance du trafic dans les ports maritimes depuis 2016 a conduit à une augmentation du pré- et du post-acheminement routier, alors que les infrastructures sont déjà saturées. Je pense qu'il est intéressant d'encourager un rééquilibrage en faveur des infrastructures ferroviaires et fluviales. L'amendement CD2499 vise à inciter les grands ports maritimes à introduire des clauses favorisant le report modal. Il s'agit de compléter l'alinéa 4 de l'article 35 par les mots : « notamment le report modal ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements visent à inciter davantage les ports à favoriser le report modal dans les contrats portuaires. La formulation proposée permet de renforcer, sur ce point, la version actuelle de l'article 35, tout en restant conforme au cadre juridique applicable aux conventions de terminal. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable à ces amendements identiques.

*La commission **adopte** les amendements.*

Elle en arrive alors à l'amendement CD3263 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

Mme Graziella Melchior. Les transporteurs fluviaux doivent supporter des coûts de chargement et déchargement des conteneurs que ne supportent pas le fret routier ni le fret ferroviaire. Cet amendement prévoit d'assurer une égalité de traitement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait l'objet de cet amendement mais, pour des questions rédactionnelles, je vous propose de le retirer au profit de l'amendement CD2821.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme Graziella Melchior. Je le retire au profit de l'amendement cité.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement de précision CD3051 de la rapporteure.*

Elle examine ensuite l'amendement CD2821 de Mme Sophie Panonacle.

Mme Sophie Panonacle. Il s'agit ici des concessions, mais l'argumentation est la même qu'en ce qui concerne les conventions de terminal. L'alinéa 6 pourrait être complété par la phrase suivante : « Le contrat peut prévoir des clauses de report modal. ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait cet objectif de favoriser le report modal. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable également.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine alors, en discussion commune, les amendements CD2394 de Mme Monica Michel et CD2157 de Mme Sophie Panonacle.

Mme Monica Michel. Les commissions des investissements, dans les grands ports maritimes (GPM), n'ont qu'un rôle strictement consultatif, mais elles permettent de renforcer la concertation et d'éclairer les réflexions des investisseurs, tant publics que privés, pour une modernisation de l'économie portuaire, au service d'une meilleure compétitivité et attractivité de nos grands ports – lesquels fonctionnent dans un marché concurrentiel.

L'amendement CD2394 vise à permettre à la commission des investissements de rendre un avis consultatif sur les orientations des GPM en matière de recours aux conventions de terminal et aux concessions. Notons que cette commission est déjà consultée également sur le projet stratégique du GPM et sur les projets d'investissements publics en matière d'infrastructures d'intérêt général devant être réalisées sur le domaine portuaire.

Mme Sophie Panonacle. L'objet de l'amendement CD2157 est de mieux intégrer à l'article L. 5311-11 du code des transports la nouvelle disposition, adoptée par le Sénat, relative à la présentation par le grand port maritime de ses orientations à la commission des investissements. Il s'agit de la replacer à l'alinéa énumérant les documents soumis à l'avis de cette commission. La communauté portuaire est en attente de clarté dans la formalisation des relations entre le gestionnaire du port et les investisseurs : cet amendement vise précisément à répondre à cette attente.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends tout à fait l'objectif de bien associer la commission des investissements mais, soucieuse de ne pas créer des risques de distorsion de concurrence au profit des participants à cette commission qui auraient accès à des informations privilégiées, je trouve la formulation proposée à travers l'amendement CD2194 plus adaptée. Je

vous demande donc de retirer ces amendements, au bénéfice de l'amendement suivant.

Mme Zivka Park, rapporteure. Adopter ces amendements pourrait provoquer des conflits d'intérêts, car des représentants des manutentionnaires participent à la commission des investissements. Je demande donc leur retrait au profit de l'amendement CD2194.

Mme Monica Michel. Je retire l'amendement CD2394.

Mme Sophie Panonacle. Et moi l'amendement CD2157.

*Les amendements sont **retirés.***

La commission en vient alors à l'amendement CD2194 de Mme Sophie Panonacle.

Mme Sophie Panonacle. L'objet de cet amendement est de s'assurer de la cohérence entre les orientations prises pour l'application du I et du II de l'article L. 5312-14-1 du code des transports et le projet stratégique. En outre, il s'agit de garantir la périodicité de la présentation de ses orientations à la commission des investissements, puisque le projet stratégique est élaboré tous les cinq ans. Il s'agit, pour ce faire, de compléter l'alinéa 11 par les mots : « lors de la présentation du projet stratégique tous les cinq ans ».

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable également.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1716 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

Mme Graziella Melchior. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait l'objectif consistant à favoriser le transport fluvial comme moyen de pré- et de post-acheminement des marchandises. Toutefois, ce n'est pas à la loi de régir les relations contractuelles entre les acteurs privés : les contrats sont en effet négociés localement, au cas par cas, par ces opérateurs dans les ports, en prenant en compte les différents éléments utiles au contrat, y compris le contexte économique du port en question. La question de la facturation de la manutention fluviale doit donc être traitée en dehors de la loi. D'autres outils sont plus pertinents pour traiter la question du report modal, notamment la dégressivité de la redevance tenant compte du report modal, les projets stratégiques des ports, ou encore l'aide au transport combiné, qui a été reconduite jusqu'à la fin du quinquennat. Enfin, la rédaction de l'amendement peut paraître ambiguë et laisser

penser qu'il n'est plus possible de facturer la manutention au chargeur. Par conséquent, je vous propose de retirer cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement conduirait le législateur à s'immiscer dans les relations commerciales et dans les contrats entre les transporteurs et les manutentionnaires, ce qui n'est pas souhaitable : je demande moi aussi son retrait.

Mme Graziella Melchior. Je le retire.

L'amendement est ***retiré****.*

La commission ***adopte*** *l'article 35* ***modifié****.*

Article 35 ***bis*** **A** ***(nouveau)*** (articles L. 5311-3 et L. 5753-4 [nouveaux] du code des transports) : *Extension des possibilités d'hypothèques dans les ports*

La commission examine l'amendement CD3258 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement offre de nouvelles possibilités pour un opérateur économique de financer les investissements qu'il réalise sur le domaine public, ce qui contribuera à une meilleure valorisation du domaine portuaire. Pour ce faire, nous ouvrons la possibilité d'hypothéquer un droit réel ou un bien immobilier en vue de garantir un emprunt destiné à financer la réalisation d'un autre bien sur une autre dépendance domaniale occupée par la même entité, qui bénéficierait de plusieurs titres au sein de la circonscription d'un même grand port maritime ou dans les limites administratives d'un port décentralisé.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Offrir de nouvelles possibilités de financement lorsqu'un opérateur économique réalise des investissements sur le domaine public contribuera à une meilleure valorisation du domaine portuaire dans les ports d'État et les ports décentralisés. Le Gouvernement y est favorable.

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

Article 35 ***bis*** (articles L. 5521-3 et L. 5612-3 du code des transports) : *Assouplissement des conditions d'immatriculation des navires au registre international français*

La commission ***adopte*** *successivement les amendements rédactionnels CD3052, CD3053 et CD3054 de la rapporteure.*

Elle ***adopte*** *ensuite l'article 35* bis ***modifié****.*

Article 36 (ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe) : **Évolution du statut de la société du Canal Seine-Nord Europe**

La commission examine les amendements CD1837 et CD1838 de la commission des finances.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. L'amendement CD1837 a été adopté par la commission des finances. Il vise à sécuriser la contribution de l'Union européenne au financement du canal Seine-Nord Europe. Initialement envisagé à hauteur de 50 % des études et 6 % des travaux sur la programmation 2007-2013, ce soutien a été considérablement accru au fil des ans. En dernier lieu, alors que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe sur la période 2021-2027 limite, sauf exception, le montant des cofinancements de l'Union européenne à 30 % du coût total des dépenses éligibles de ces projets, la Commission européenne a finalisé, en avril 2019, un acte exécutoire qui a ouvert la possibilité d'un financement allant jusqu'à 50 % des études et des travaux. Seuls trois projets en Europe bénéficient d'un tel acte exécutoire. Afin d'apporter toutes les garanties du maintien d'un tel niveau d'engagement de l'Union européenne, il convient de faire figurer un représentant de la Commission européenne, sans droit de vote, au sein du conseil de surveillance du canal Seine-Nord Europe. Le dispositif que je vous propose, mes chers collègues, est calqué sur celui qui est prévu à l'article 11 des statuts de la société du tunnel euralpin Lyon-Turin.

L'amendement CD1838 a quant à lui pour objet de s'assurer que les ordonnances prévues entrent en vigueur assez rapidement après la promulgation de la loi – en tout état de cause, d'ici à la fin de l'année : des délais excessifs pourraient compromettre le soutien financier de l'Union européenne, qui est essentiel à la réussite du projet. Voilà pourquoi je propose cet amendement à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je sais que l'amendement CD1837 est la traduction d'une demande des élus concernés. Avis favorable.

L'amendement CD1838 vise à réduire de six à deux mois le délai maximal d'habilitation pour transformer la société du canal Seine-Nord Europe en établissement public local. Ce délai deux mois serait insuffisant compte tenu de l'obligation pour une ordonnance de passer au Conseil d'État. Je vous propose donc une alternative : nous présenterons un amendement en séance publique visant à inscrire « en dur » dans le texte les dispositions nécessaires. Cela évitera ainsi de devoir recourir à une ordonnance et accélérera la mise en place de la société régionalisée.

En attendant, je propose donc le retrait de cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable à l'amendement CD1837 et avis défavorable à l'amendement CD1838.

M. Stéphane Demilly. Vous imaginez aisément que je souhaite intervenir sur l'article 36 que j'ai lu avec beaucoup d'attention, et sur l'amendement des députés du groupe de la France insoumise, même s'il n'a pas été défendu, dont l'exposé sommaire, extrêmement provocateur, m'a beaucoup choqué : il y est question de « gabegie », de « projet pharaonique », d'« écologie du bulldozer »… Heureusement, Talleyrand nous a enseigné que tout ce qui est excessif est insignifiant, sinon il y avait de quoi se rendre malade à la lecture de cet amendement qui s'inscrit dans une opposition systématique, comme d'ailleurs ce fut le cas pour d'autres projets : j'ai encore en tête les propos du président de la France insoumise sur le projet Lyon-Turin qu'il avait qualifié de « grand projet inutile ».

Je voudrais vous livrer quelques réflexions sur cet article 36.

Premièrement, le projet de canal Seine-Nord Europe a fait l'objet d'intenses débats depuis des années. Il a donné lieu à de très larges discussions à toutes les étapes de son élaboration depuis 1992, date des premières concertations. Le temps du débat est maintenant terminé, et nous attendons, notamment dans les Hauts-de-France, l'action et le bouclage financier notamment de la part de l'État. Toutes ces concertations ont abouti à un projet reconfiguré, amélioré, en particulier sur ses aspects environnementaux, comme la suppression de l'alimentation par l'eau de l'Oise initialement envisagée.

Deuxièmement, ce projet est porté par l'Europe. À la veille d'un scrutin européen et à l'heure où les nationalistes et populistes de tout poil tapent sur l'Europe, je voudrais rappeler que nous avons avec ce canal un beau projet d'infrastructures, un beau projet économique, un beau projet environnemental, un beau projet politique et un beau projet touristique. Bien sûr, Monsieur Saddier, on ne rattrapera pas le Var et la Savoie en matière d'accueil de touristes, mais c'est un projet magnifique et paré de vertus. Voilà ce que je voulais rappeler à quelques jours du scrutin européen, puisque l'Europe le financera à hauteur de 50 %, comme l'a rappelé Mme Anne-Laure Cattelot.

Troisièmement, certains ont évoqué des retombées socio-économiques prétendument très largement surestimées. De très nombreuses études ont été réalisées sur ce projet de canal Seine-Nord, qui faisaient état d'une estimation de 3 000 à 6 000 emplois directs par année de chantier. Par ailleurs, le projet de canal fait l'objet d'une démarche « grand chantier » en étroite collaboration entre l'État, la région des Hauts-de-France et les collectivités pour maximiser les retombées économiques.

Mme Jennifer De Temmerman. Votre propos n'a rien à voir avec l'amendement en discussion !

M. Stéphane Demilly. Quatrièmement, l'amendement du groupe La France insoumise opposait la réalisation du canal Seine-Nord Europe à l'amélioration du réseau fluvial actuel.

Mme Jennifer de Temmerman. Mais l'amendement du groupe La France insoumise n'a pas été défendu !

M. Stéphane Demilly. Or le canal est le facteur du développement du fluvial et je crois pouvoir dire que la dynamique autour de la liaison Seine-Escaut permettra d'accélérer, d'une façon générale, la modernisation du réseau fluvial existant.

Enfin, le projet Seine-Nord Europe induira un gain de compétitivité pour les entreprises des territoires desservis et une attractivité renforcée pour de nouvelles implantations industrielles et logistiques, ce qui ne pourra que favoriser la création d'emplois et d'emplois durables.

Pour toutes ces raisons, le projet de canal Seine-Nord Europe, vous le savez, Madame la ministre, est fortement attendu par les acteurs économiques des territoires directement concernés. Je parlais de compétitivité ; chacun comprendra aisément que la massification joue favorablement sur le prix de revient de la tonne transportée.

Je suis toujours très surpris de voir certains se déclarer défenseurs des travailleurs et déposer des amendements contre le travail.

M. Bruno Duvergé. Madame la ministre, je me réjouis que vous proposiez d'inscrire en dur dans la loi la création de cette société de projet régional. Il était temps. Il n'y a maintenant plus de temps à perdre.

M. Hubert Wulfranc. Vous me permettez de préciser la position de notre groupe sur cette question.

Le canal Seine-Nord Europe est un investissement utile car il participe à l'aménagement et à la réactivation économique du territoire, nonobstant les conditions financières dans lesquelles il est élaboré – je laisserai aux élus des collectivités territoriales intéressées le soin de faire des observations à cet égard, qui pourraient tendre à mâtiner leur enthousiasme de quelques regrets…

Les élus des territoires normands sont attentifs au projet de l'axe Seine, lancé depuis plus de dix ans. Mais malgré les bons résultats du port du Havre, il s'enlise et peine en amont, jusqu'à Rouen en particulier, à produire des effets de dynamisation à la hauteur de ceux que l'on espère avec le canal Seine-Nord, à savoir la réactivation industrielle et l'aménagement du territoire.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée, et que saisiront probablement plusieurs groupes, pour appeler à nouveau l'attention de Mme la ministre sur la nécessité de « booster » l'axe Seine, et notamment son développement

économique, ainsi que les plateformes logistiques qui peuvent développer l'activité et l'emploi dans un territoire haut-normand particulièrement touché par le chômage.

Je rappelle au passage que le projet de contournement de Rouen n'est pas sans effet sur le développement de Seine Sud, future plateforme logistique majeure qui contribuera à la dynamisation de l'axe Seine, notamment de Rouen sud jusqu'aux approches du Havre et notamment de Port-Jérôme.

M. Gérard Menuel. Notre collègue M. Stéphane Demilly a bien défendu cet article particulièrement important que notre groupe votera.

À l'instant, M. Hubert Wulfranc s'est efforcé de ne pas opposer l'axe Seine et l'axe Seine-Nord. Il y a d'autres dossiers importants sur l'axe Seine, comme le projet Bray-Nogent également en attente de réalisation, dont les études sont avancées.

Tout cela montre bien la volonté de la France de s'orienter vers les voies fluviales, dont les avantages sont nombreux, sur le plan tant de l'environnement que du développement économique dans les secteurs concernés.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Je veux rassurer M. Hubert Wulfranc. Je pense que Mme la ministre porte une stratégie ambitieuse en matière de politique de transport maritime et qu'il est intéressant de partager le gâteau mondial du trafic maritime entre les ports français lorsqu'on voit ce qui passe par la Manche, en direction de nos collègues hollandais notamment. Saisissons cette opportunité d'attirer davantage vers les ports français. Mais pas de concurrence Seine, pas de concurrence Nord !

M. Martial Saddier. Je n'ai entendu aucun élu s'opposer à ce principe général qui consiste à diminuer, à terme, le transport de marchandises sur la route, notamment par camions et sur de longues distances.

Mme la présidente Barbara Pompili. Là-dessus, nous sommes tous d'accord.

M. Stéphane Demilly. Cinq cent mille poids lourds en moins !

M. Martial Saddier. Je voudrais avoir une pensée pour les populations et les élus qui subissent plus que d'autres, pour toute l'Europe et le monde entier, les désagréments liés aux points de passage. À ce titre, et je pense pouvoir le dire aussi au nom de Mme Émilie Bonnivard,…

Mme Émilie Bonnivard. Tout à fait !

M. Martial Saddier.… je tiens à assurer de la solidarité des vallées alpines sur des projets comme le canal Seine-Nord Europe. Si nous voulons qu'il y ait moins de camions sur les routes, il faut des grands corridors de transport qui

passent par des infrastructures alternatives, à l'échelle européenne, du transport sur la route.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous le voyez, le Gouvernement vise à donner tous les moyens pour la réalisation de ce projet important pour l'axe Nord.

Monsieur Hubert Wulfranc, je vous rassure : nous nous occupons également de l'axe Seine. Vous savez que le Premier ministre a annoncé la fusion des ports de l'axe Seine. Nous aurons donc l'occasion de débattre de ce sujet puisque je déposerai, en vue de la séance publique, une ordonnance visant à la fusion des ports de l'axe Seine dans un établissement public unique.

*La commission **adopte** l'amendement CD1837.*

*L'amendement CD1838 est **retiré**.*

Mme la présidente Barbara Pompili. Maintenant que le vote est passé, je sors un instant de ma fonction de présidente de la commission pour dire quelques mots.

D'abord, je tiens à rendre hommage à la force de conviction de M. Stéphane Demilly qui a toujours été, comme d'autres, un fervent défenseur du canal Seine-Nord Europe. Mais je tiens aussi à prendre date aujourd'hui sur les cruelles désillusions qui vont arriver, tant en termes d'emplois que de développement économique sur un projet présenté comme la solution pour le développement économique de notre territoire des Hauts-de-France. Je tiens à rappeler que tout le monde ne partage pas cet avis. L'histoire nous dira qui avait raison et qui avait tort.

Quant à substituer des camions de la route vers d'autres moyens de transport, attachons-nous au fret. Je suis heureuse que le Comité d'orientation des infrastructures (COI) ait proposé des solutions, notamment sur les autoroutes ferroviaires et sur l'axe Le Havre-Rouen-Amiens-Tergnier, qui me semble très prometteur.

Mme Stéphanie Kerbarh. Très bien !

M. Stéphane Demilly. Je suppose que cela ne figurera pas au compte rendu, sinon cela sous-entend une discussion. On ne peut pas laisser dire de telles choses sans réagir.

Mme la présidente Barbara Pompili. Mon intervention figurera au compte rendu, mais j'ai bien pris soin de ne pas la faire pendant la discussion des amendements. J'ai d'abord procédé au vote sur l'amendement CD1837, pour que nous soyons bien d'accord. Cet amendement a été adopté et la position du Gouvernement respectée.

Nous reprenons l'examen de l'article 36.

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD3055 de la rapporteure.*

Puis elle étudie l'amendement CD1839 de la commission des finances.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Cet amendement, adopté par la commission des finances, concerne la domanialité publique et la maîtrise foncière des terrains des berges et des abords du canal Seine-Nord Europe.

Afin de prendre exemple sur les canaux belges qui ne sont pas seulement des corridors où passent des barges, mais des axes de développement économique, nous proposons que puisse être favorisé le déploiement de projets économiques le long du canal. Il peut s'agir des abords immédiats du canal nécessaires à son entretien et son exploitation. Il faudrait prévoir, le cas échéant, la mise à disposition d'un syndicat mixte ouvert en vue de confier l'exploitation à une société d'économie mixte à opération unique. Il peut également s'agir d'une bande plus large autour du canal dans laquelle pourraient se développer des projets logistiques et industriels tournés vers le canal. Bien sûr, le foncier disponible et nécessaire à son entretien et son exploitation serait toujours sécurisé.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme je l'ai indiqué, le Gouvernement proposera en séance publique un amendement visant à remplacer l'habilitation par des dispositions inscrites directement dans la loi, qui sont le fruit d'un travail partenarial avec les collectivités concernées et qui permettront ainsi d'expliciter les intentions communes s'agissant de la transformation de l'établissement public.

Je vous propose donc de retirer cet amendement, puisque l'ensemble des dispositions qui iront dans le sens que vous mentionnez seront inscrites dans la loi.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Je tiens à remercier Mme la ministre pour la confiance qu'elle accorde aux parlementaires en proposant en séance publique un amendement détaillant les dispositions plutôt que de prendre une ordonnance.

Je retire l'amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'article 36 **modifié**.*

Après l'article 36

La commission examine l'amendement CD1991 de Mme Danielle Brulebois.

Mme Pascale Boyer. La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoyait un débat public en 2012, qui devait être suivi d'études préalables sur une liaison fluviale entre la Saône et le Rhin. Or ce débat n'a jamais eu lieu.

Cet amendement, porté par Mme Danielle Brulebois, prévoit que le Gouvernement remette au Parlement, au 1er janvier 2023, un rapport sur l'état d'avancement de la réalisation de la liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et du Rhin, le projet Saône-Rhin ayant été inscrit dans la présente loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le double projet de liaison Saône-Moselle et Saône-Rhin consiste à créer une liaison fluviale à grand gabarit entre la Méditerranée, l'Europe du Nord et l'Europe centrale, en reliant les deux axes majeurs que sont le Rhône et le Rhin et ses affluents. Le linéaire concerné représente environ 350 kilomètres, pour un coût de l'ordre de 15 milliards d'euros, à financer par la collectivité publique, soit un montant supérieur à l'ensemble des dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour la période 2019-2023.

Ce projet apparaît hors de portée des financements envisageables à court et moyen terme. Compte tenu de ces éléments, la perspective d'un débat public qui avait fait l'objet d'une préparation au début des années 2010 par Voies navigables de France (VNF) a été abandonnée. Le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

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

Article 37 (ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française et articles L. 5142-1, L. 5522-2, L. 5523-1, L. 5542-5-1, L. 5542-6, L. 5542-18, L. 5543-5, L. 5549-5, L. 5551-3, L. 5552-16, L. 5552-18, L. 5785-3 et L. 5795-4 du code des transports) : *Demandes d'habilitation à légiférer par ordonnance dans les domaines fluvial et maritime et expérimentation de la navigation dans les eaux intérieures des bateaux, engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance*

La commission est saisie de l'amendement CD67 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Outre la froideur que suscite de notre part le recours aux ordonnances, nous constatons, comme M. Martial Saddier, que les sujets évoqués à l'article 37 concernant les domaines fluvial et maritime en matière sociale et environnementale, et plus précisément les missions de Voies navigables de France, sont évidemment en interface avec les questions d'aménagement du territoire auxquelles sont confrontées les collectivités territoriales à proximité. Autant de raisons qui justifient notre opposition au

recours aux ordonnances. C'est pourquoi nous demandons la suppression de l'article 37.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre position de principe. Cependant, la technicité des nombreuses transpositions de textes internationaux et européens me semble justifier le recours aux ordonnances. Avis défavorable à la suppression de cet article.

Mme Zivka Park, rapporteure. Une grande partie des sujets traités par ces ordonnances, comme l'articulation entre le permis d'armement et la carte de circulation, sont extrêmement techniques. Je considère qu'il n'est pas indispensable d'entretenir le Parlement excessivement longtemps sur ces sujets et que le recours à des ordonnances est approprié. Avis défavorable.

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

Puis elle étudie l'amendement CD3197 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement propose de ratifier l'ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française. En effet, un projet de loi de ratification de cette ordonnance avait été déposé au Sénat le 15 février 2017, mais il n'a pas été mis à l'ordre du jour. Cette ratification est nécessaire, car l'ordonnance a constitué un grand progrès dans l'amélioration de la qualité et de la lisibilité du droit maritime. Elle a mis fin à la fragmentation du droit applicable aux espaces maritimes qui nuisait à sa bonne compréhension et à sa bonne application ; elle a par ailleurs complété le droit existant pour tirer toutes les conséquences de la convention de Montego Bay du 10 décembre 1982.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD3056, CD3057, CD3058 et CD3059, tous de la rapporteure.

La commission en vient aux amendements CD2401 et CD2476 de M. Didier Le Gac.

M. Didier Le Gac. Ces amendements ont été discutés à plusieurs reprises avec les services de la Direction des affaires maritimes, avec lesquels je suis en relation depuis plusieurs semaines pour les préparer.

Comme l'a rappelé M. Hubert Wulfranc, l'article 37 a trait à des mesures d'assouplissement et de simplification qui vont être prises par ordonnance. J'entends bien être particulièrement vigilant, au nom de mon groupe, à leur rédaction.

L'amendement CD2401 vise à mieux préciser les critères de dérogations à l'affiliation au régime spécial des marins, autrement dit à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM). Je propose, à l'alinéa 12, de substituer au mot : « occasionnel » le mot : « accessoire », ces deux mots n'ayant pas exactement la même signification. La rédaction de cet alinéa est suivie avec beaucoup d'attention par l'ensemble des marins et des métiers de la mer qui craignent une ouverture à une dérogation totale.

L'amendement CD2476 concerne également l'alinéa 12. La première mouture de l'alinéa ne laissait rien apparaître quant à la longueur des navires pour lesquels des dérogations seront accordées. C'est pourquoi il me semble important de compléter l'alinéa par la phrase suivante : « Les conditions particulières mentionnées ci-dessus prennent en compte la longueur du navire, sa puissance motrice, sa zone d'activité, le titre de formation professionnelle maritime exigé pour la conduite du navire et l'activité du navire ». C'est une sécurité pour ne pas voir demain apparaître sur l'eau de nombreux abus.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable sur ces deux amendements qui permettent d'éviter tout malentendu en précisant mieux les intentions que sous-tendent ces dispositions.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Je salue au passage mes collègues qui se sont impliqués fortement sur la partie maritime.

*La commission **adopte** successivement ces amendements.*

Puis elle est saisie de l'amendement CD3282 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à mieux préciser la nature, l'objet et les conditions d'exercice des stages prévus pour les jeunes en définissant le cadre nécessaire à la réalisation de périodes de découverte à bord des navires pour des jeunes qui souhaitent une première mise en contact avec le métier de marin avant de décider de s'engager dans des formations longues qui sont nécessaires pour exercer cette profession.

La législation actuelle ne permet pas d'embarquer à bord des navires des personnes sans qualification professionnelle maritime ou qui ne sont pas inscrites dans des formations maritimes. En conséquence, l'embarquement pour réaliser des périodes de mise en situation professionnelle et de découverte n'est pas possible. La mesure s'adressera à des chômeurs ou à des jeunes en recherche d'orientation professionnelle. Elle aura un effet bénéfique sur l'attractivité des métiers de marin.

Cet amendement répond à une forte demande des professionnels dans un secteur où les besoins de recrutement et de renouvellement des générations sont forts. Plusieurs députés des départements littoraux m'ont interpellée sur cette question, dont M. Didier Le Gac.

S’agissant d’une précision sur une habilitation à légiférer par ordonnance, c’est bien volontiers que le Gouvernement reprend cette demande au travers de cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis très favorable. Le domaine maritime est injustement méconnu. J’ai appris à le connaître au travers de ce texte de loi. Si la disposition proposée permet de faire découvrir le monde maritime à nos jeunes, ce sera une très bonne chose.

M. Jimmy Pahun. Nous avons été plusieurs à travailler sur trois nouveaux brevets de petite plaisance. Ils ont été conçus pour des navires de moins de douze mètres. Le brevet dit « restreint » d’aptitude à la conduite de petits navires concerne les activités commerciales qui ne transportent pas de passagers et qui consistent pour l’essentiel en la livraison de nourriture et produits frais au mouillage. Le brevet d’aptitude à la conduite de petits navires concerne des activités autorisant le transport de passagers, pouvant aller jusqu’à douze passagers, dans des embarcations à moteur, sur des petites distances. Le troisième brevet permet de devenir capitaine ou matelot d’un navire à voile de moins de douze mètres effectuant une navigation diurne à moins de six milles d’un abri et transportant au plus douze passagers. C’est ce troisième brevet qui demande un peu de relecture. Le prérequis pour l’obtenir est compliqué par le fait qu’il nécessite soit un brevet d’État, soit un certificat d’aptitude que beaucoup de navigateurs qui ont navigué un peu n’ont pas nécessairement alors qu’il leur est tout à fait possible de faire valider leurs acquis de l’expérience. Je souhaite que l’on en tienne compte.

Mme la présidente Barbara Pompili. Même si ce n’est pas en lien direct avec le présent amendement…

La commission ***adopte*** *l’amendement.*

Puis elle examine l’amendement CD2797 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s’agit, au travers de cet amendement, d’étendre le champ de l’ordonnance de l’article 37 sur plusieurs sujets fluviaux : la police permettant la rétention du permis de conduire, la transposition d’une directive sur les qualifications professionnelles en navigation intérieure, et la mise en place d’une attestation de capacité professionnelle pour le transport de passagers.

Cet amendement prévoit donc de compléter les manques dans la réglementation en vigueur et de transposer une nouvelle directive. Il répond à des obligations en matière de transposition, à des demandes des corps de contrôle, notamment du ministère de l’intérieur qui constate des lacunes en matière de police, et à des demandes des professionnels quant à l’encadrement de leur profession. Il va donc dans le sens d’une meilleure sécurité des activités professionnelles fluviales.

Mme Zivka Park, rapporteure. Favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD3198 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement vise à améliorer la définition de l'épave qui figure à l'article L. 5142-1 du code des transports. Il ajoute à cette définition les objets trouvés en mer ou sur le littoral maritime.

Par ailleurs, de manière à garantir une bonne articulation avec les conventions internationales et notamment la convention de Nairobi du 18 mai 2007 sur l'enlèvement des épaves, il précise que l'article L. 5142-1 s'applique sous réserve des conventions internationales en vigueur.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle en vient à l'amendement CD3203 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement vise à regrouper au sein d'un même article les dispositions relatives aux copies des contrats des marins et aux textes légaux et conventionnels qui les régissent. Il prévoit également une simplification administrative en autorisant la détention de ces documents sous une forme numérique. En effet, au-delà des difficultés pratiques de rangement par manque de place ou encore de confidentialité qu'une telle maîtrise documentaire peut parfois générer, de nombreuses entreprises d'armement maritime utilisent désormais des coffres-forts numériques. Le besoin d'un accès physique aux documents est considérablement réduit car le marin sait qu'il peut accéder aux informations qui le concernent à tout moment sur une plateforme dédiée, même depuis son navire.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle étudie l'amendement CD3202 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement porte sur la réforme du rôle de l'équipage. La loi pour l'économie bleue a remplacé le rôle d'équipage, document qui était devenu obsolète, par deux documents reprenant chacun une partie des éléments du rôle d'équipage : le permis d'armement, document recentré sur l'aspect régalien, qui est l'acte authentique de la constitution de l'armement administratif du navire, et l'état des services, document qui devait reprendre les informations utiles à l'ENIM.

Toutefois, la mise en place de l'état des services n'a jamais vu le jour ; elle est même devenue inutile, notamment du fait de la prochaine mise en œuvre de la

déclaration préalable à l'embauche et de la déclaration sociale nominative pour les marins.

C'est pourquoi le présent amendement supprime l'état des services, dont la mise en place serait source de complexité administrative. Pour ce faire, il abroge l'article L. 5551-3 du code des transports qui définit l'état des services et remplace la référence à l'état des services faite dans les articles du code des transports par une expression adaptée selon le sujet de chaque article.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD3208 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement corrige une référence devenue erronée dans l'article L. 5543-5 du code des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** successivement l'amendement d'amélioration rédactionnelle CD3061, l'amendement de précision CD3062, l'amendement de coordination CD3206 et l'amendement de coordination rédactionnelle CD3064, tous de la rapporteure.*

*Enfin, elle **adopte** l'article 37 **modifié**.*

13. Réunion du mercredi 22 mai à 21 heures 30

Après l'article 37

La commission est saisie de l'amendement CD2662 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Le présent amendement a pour objet d'encourager la transition énergétique du transport maritime, en valorisant l'utilisation de modes de propulsion entièrement décarbonés pour les liaisons commerciales entre les territoires d'outre-mer et le territoire métropolitain. À cette fin, il vise à étendre aux investissements réalisés dans ce type de navires la réduction d'impôt sur le revenu prévue à l'article 199 *undecies* B du code général des impôts.

Le transport maritime est à l'origine de moins de 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre – ce qui est relativement peu, en comparaison d'autres types de transport –, mais c'est un secteur dont la transition énergétique est essentielle. En outre, cette thématique est apparue à de nombreuses reprises dans le débat public ces derniers mois, ce qui démontre l'intérêt que les citoyens lui portent.

Une telle disposition relèverait d'une fiscalité environnementale positive, en contribuant à un commerce véritablement durable. Ainsi plusieurs critères viennent limiter son champ d'application. Tout d'abord, la réduction d'impôt ne concernerait que les investissements productifs dans les navires neufs à propulsion entièrement décarbonée, c'est-à-dire les bateaux à voile. Trois projets de ce type sont très avancés : les uns permettraient de rallier Saint-Pierre-et-Miquelon en traversant l'Atlantique nord, les autres assureraient la liaison avec la Guadeloupe et la Martinique en traversant l'Atlantique sud. Ensuite, la taille de ces navires serait limitée à 3 000 UMS (*Universal Measurement System*) – les gros porte-conteneurs dépassent les 200 000 UMS. Une telle disposition n'est susceptible de favoriser ni d'éventuelles stratégies de défiscalisation, ni d'éventuels effets d'aubaine au profit des armateurs. Par ailleurs, l'obligation de réaliser des liaisons régulières garantirait la réalité du lien entre l'investissement réalisé et l'outre-mer.

J'ajoute que mes collègues M. Max Mathiasin et Mme Justine Benin, députés de la Guadeloupe, n'apparaissent pas en tant que cosignataires de l'amendement, mais soutiennent cette proposition. Nous avons à cœur de valoriser les relations commerciales entre les outre-mer et la métropole en favorisant la transition énergétique du transport maritime.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Le Gouvernement partage votre objectif. Il a ainsi créé des dispositifs de suramortissement pour encourager les navires fonctionnant au gaz naturel liquéfié (GNL) ou l'installation de *scrubbers*. Toutefois, il ne souhaite pas multiplier les niches fiscales. Au demeurant, s'il devait être envisagé d'en créer de nouvelles, elles ne pourraient être examinées que de façon globale dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances. Je vous suggère donc de retirer l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Jimmy Pahun. Madame la ministre, je sais les efforts consentis par le Gouvernement en matière de suramortissement des navires – nous en reparlerons –, mais mon amendement a uniquement pour objet de donner un petit coup de pouce à ces armements entièrement décarbonés qui sont près du but. Ils seraient très déçus que nous ne fassions pas ce geste.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous renvoie à la loi de finances.

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

Article 37 *bis* AA (*nouveau*) (section 3 [nouvelle] du chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du code des transports) *: Obligation de réserver au moins 1 % des postes à quai à des bateaux électriques dans les ports de plaisance de plus de 100 places*

La commission examine l'amendement CD1086 de la commission des affaires économiques.

M. Michel Delpon. Cet amendement vise à imposer à l'ensemble des ports de plaisance d'une capacité supérieure à 100 places de réserver, d'ici à 2022, au moins 1 % des postes à quai à des bateaux électriques. Actuellement, la flotte de plaisance française représente 600 000 unités actives ; 75 % d'entre elles sont des bateaux à moteur et 99 % mesurent moins de 12 mètres. L'objectif fixé dans l'amendement doit être considéré comme un point de départ ; il s'agit d'encourager le développement de ces équipements sans effet coercitif.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement va dans le sens de ce que le Gouvernement souhaite faire. Il faut en effet donner une place aux bateaux électriques dans le secteur de la plaisance, donc dans les ports. Cet amendement vise à encourager cette évolution dans les ports de plus de 100 places. Seraient concernées 1 750 places en mer et une dizaine dans les eaux intérieures. C'est une très bonne mesure. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. C'est un très bel amendement auquel je donne un avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Article 37 *bis* AB (*nouveau*) (sous-section 1 [nouvelle] de la section 5 du chapitre II du titre IV du livre II de la cinquième partie du code des transports) : *Consolidation du fondement juridique de la signalisation maritime*

La commission est saisie de l'amendement CD2660 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement tend à consolider le fondement juridique de la signalisation maritime, qui a pour objet d'assurer la sécurité de la navigation sur l'ensemble du domaine maritime sous souveraineté. En effet, en droit interne, les différentes accroches juridiques ayant été abrogées au cours du temps, cette mission de service public n'est plus évoquée que de manière indirecte dans le code des transports, à propos des eaux situées dans les ports, ou dans le code de la propriété des personnes publiques, à propos du statut des ouvrages. Le dispositif prévoit, en outre, des sanctions en cas de non-conformité aux obligations et prescriptions relatives à la signalisation maritime.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette mission pourtant très ancienne, et même séculaire, est en effet actuellement dépourvue de base légale. La disposition proposée est donc tout à fait nécessaire. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Article 37 *bis* AC (*nouveau*) (articles L. 5243-6, L. 5712-3, L. 5722-3, L. 5732-3, L. 5742-3, L. 5752-3, L. 5762-4, L. 5772-5, L. 5782-5 et L. 5792-5 [nouveaux] du code des transports) : *Renforcement de l'effectivité des contrôles des navires en mer*

La commission examine l'amendement CD2657 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Il s'agit de renforcer l'effectivité des contrôles des navires en mer. En effet, il est apparu, à l'occasion d'actions de contrôle des navires en mer, qu'un dispositif était nécessaire pour assurer leur effectivité lorsque le navire verbalisé est étranger et que l'auteur de l'infraction n'offre pas de garanties. Nous proposons donc qu'il soit possible d'imposer un déroutement, une immobilisation et un cautionnement afin de pouvoir garantir le paiement des amendes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette mesure présente l'intérêt d'offrir la possibilité de prendre des mesures conservatoires efficaces contre les navires étrangers pris en infraction alors que cette possibilité n'est, à ce jour, prévue que pour une liste très limitée d'infractions. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. C'est un amendement clair, précis et efficace, auquel je donne un avis favorable.

M. Martial Saddier. Je tiens à rassurer nos collègues du groupe La République en Marche : ce n'est pas parce que nous nous taisons que nous ne sommes pas très favorables à ces amendements de bon sens.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Article 37 *bis* AD (*nouveau*) (articles L. 5412-2 et L. 5531-1 du code des transports) : *Clarification de la responsabilité du capitaine*

La commission est saisie de l'amendement CD2659 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Le présent amendement, qui tend à clarifier, en cohérence avec le droit international, la responsabilité du capitaine, s'inspire des recommandations formulées par le Conseil supérieur de la marine marchande dans son rapport du 26 mars 2018. En effet, le code des transports dispose que le capitaine répond de toutes les fautes commises dans l'exercice de ses fonctions. Or, cette disposition n'est plus en cohérence avec les jurisprudences relatives à la responsabilité civile des préposés. Le capitaine, s'il n'est pas un salarié comme les autres, reste néanmoins subordonné à son employeur. Les évolutions techniques et sociales du monde maritime appellent donc à une banalisation du régime de sa responsabilité.

Par ailleurs, il s'agit de clarifier la relation entre le capitaine et l'armateur, celle-ci pouvant parfois être tendue. Le droit international confère au capitaine toute autorité à bord du navire. Cette affirmation de l'autorité du capitaine garantit une efficacité d'action à bord et le protège, notamment lorsque la sécurité doit l'emporter sur les intérêts commerciaux. Du reste, ne dit-on pas du capitaine qu'il est le seul maître à bord ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces évolutions sont directement inspirées des recommandations du Conseil supérieur de la marine marchande, que M. Jimmy Pahun a manifestement lues attentivement. Cette disposition est utile. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Article 37 *bis* AE (*nouveau*) (article L. 5542-48 du code des transports) : *Extension au capitaine du dispositif de conciliation*

La commission examine l'amendement CD2658 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement vise à étendre aux capitaines de navire la procédure de conciliation prévue en cas de litige lié au contrat de travail.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Après l'article 37

La commission est saisie de l'amendement CD653 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

M. Vincent Thiébaut. La maîtrise des terrains bord à voie d'eau pour charger et décharger les bateaux et l'essor des ports intérieurs sont des conditions *sine qua non* du développement du transport fluvial. Par cet amendement, nous proposons donc d'instituer un droit de préemption au bénéfice de Voies navigables de France (VNF) pour lui permettre d'acquérir ce type de terrain en vue du développement des trafics fluviaux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'objectif, partagé par le Gouvernement, est de dynamiser l'activité fluviale en permettant à VNF, qui est le gestionnaire de la majeure partie du domaine public fluvial navigable et chargé du développement de ces activités, d'acquérir des emprises foncières pour mettre en cohérence les plateformes portuaires. Pour autant, il n'apparaît pas souhaitable d'instituer un droit de préemption qui viendrait concurrencer celui des collectivités locales, qui poursuivent également des

objectifs d'intérêt général en matière d'aménagement urbain. Si un droit de préemption était ouvert à VNF, il devrait nécessairement s'établir par délégation de celui des communes, afin de favoriser les échanges et la concertation entre VNF et les collectivités en vue de la promotion de l'usage de la voie d'eau. Je vous suggère donc de retirer cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement porterait en effet atteinte au droit de préemption des collectivités territoriales. Avis défavorable.

M. Vincent Thiébaut. Compte tenu des explications de Mme la ministre, je vais, comme d'habitude, retirer l'amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

Article 37 *bis* A (articles L. 5232-4 et L. 5232-5 [nouveau] du code des transports) : *Réforme des règles relatives au permis d'armement*

La commission est saisie de l'amendement CD3209 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement tend à supprimer l'article 37 *bis* A, qui a été introduit par le Sénat et dont la rédaction pose d'importants problèmes juridiques.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet article introduit au Sénat vise à imposer la délivrance d'un permis d'armement « aux unités de propulsion mécanique transportant passagers ou marchandises d'une jauge brute exprimée en UMS minimum de 200 et effectuant exclusivement leur navigation à l'aval du premier obstacle à la navigation maritime ». Or, ces unités de propulsion mécanique peuvent être soit des bateaux fluviaux, soit des navires maritimes. Cela revient donc à délivrer un permis d'armement à des bateaux, alors que la réglementation relative au permis d'armement ne s'applique qu'aux navires maritimes. Aussi une telle disposition créerait-elle une confusion. Sans doute existe-t-il un problème, sur lequel nous pourrons peut-être revenir ultérieurement, mais la solution proposée n'est pas satisfaisante. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

En conséquence, l'article 37 bis *A est **supprimé**.*

Après l'article 37 *bis* A

La commission est saisie de l'amendement CD2550 de Mme Mireille Clapot.

Mme Mireille Clapot. Cet amendement vise à promouvoir le transport de personnes par voie fluviale – il s'agit bien, ici, d'un transport public de proximité. En effet, les fleuves, qui traversent les agglomérations et les bassins de vie, ont perdu, au fil des siècles, leur fonction de voie de communication : désormais, ils sont plutôt des obstacles que seuls des ponts permettent de franchir. Pour

désengorger ces ponts routiers et les voies qui y mènent, il serait opportun de relancer la circulation sur les cours d'eau navigables grâce à des navettes fluviales locales et écologiques. Des mesures très concrètes peuvent être prises à cet effet, mais il faut imposer davantage de contraintes aux aménageurs et aux exploitants. Ainsi, les concessionnaires fluviaux pourraient avoir pour obligation de rendre navigables les voies d'eau le long des rives, d'investir dans l'aménagement d'embarcadères multimodaux – bateau, vélo, piéton –, de faciliter l'exploitation mixte de transports publics et touristiques à différents créneaux horaires complémentaires, d'inciter les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à expérimenter ce moyen de transport et à le promouvoir et de favoriser l'innovation, tant en matière énergétique que de conception des embarcations.

En résumé, nous proposons, par cet amendement, que la concession d'aménagement et d'exploitation des fleuves inclue de telles obligations.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vois bien l'intérêt que présentent la valorisation de la voie d'eau et la circulation de navettes fluviales. Mais, en l'espèce, la très grande majorité du linéaire des cours d'eau naturels en France est gérée par l'État ou par VNF. Une partie importante est non navigable, de sorte que des navettes ne pourraient pas y circuler. Cette disposition risquerait donc d'être en pratique inapplicable.

Par ailleurs, s'il faut souhaiter, voire encourager, le transport de personnes par voie d'eau, c'est aux autorités organisatrices de la mobilité de créer ce type de services, qui entrent tout à fait dans le périmètre de leurs compétences. Je vous propose donc de retirer l'amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait également.

M. Martial Saddier. Je m'étonne que cet amendement ait échappé au couperet de l'article 40.

Mme la présidente Barbara Pompili. Il a été soumis à la commission des finances, qui l'a jugé irrecevable. C'est la seule réponse que je peux vous faire, monsieur Martial Saddier.

Mme Mireille Clapot. Je maintiens l'amendement. La navigabilité des cours d'eau n'a pas été conçue pour promouvoir le transport fluvial de proximité de personnes. Dans certains cas, les autorités organisatrices ne pourront pas décider de mettre en place des navettes si les cours d'eau ne sont pas navigables sur les deux rives.

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

Article 37 *bis* B (article L. 2333-41 du code des collectivités territoriales) : *Extension du périmètre et augmentation du montant de la taxe de séjour applicable aux navires*

La commission est saisie de l'amendement CD3278 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Par cet article, le Sénat a étendu à l'ensemble des ports la taxe de séjour qui s'applique actuellement aux seuls ports de plaisance, en prévoyant que son montant se situe dans une fourchette comprise entre vingt centimes et dix euros par jour et par personne. Il s'agissait de faire contribuer les navires de croisière aux externalités négatives qu'ils induisent, notamment du fait de leur impact sur la qualité de l'air.

Je partage cet objectif – du reste, d'autres dispositions du projet de loi permettent de répondre à cette préoccupation. Toutefois, cette nouvelle taxe toucherait tous les navires – et pas uniquement les navires de croisière –, dès lors qu'un occupant ou un marin passerait une nuit à bord dans un port de commerce, de pêche ou de plaisance. Or, tel n'est pas l'objectif recherché. De plus, le plafond, de dix euros par jour et par personne, apparaît disproportionné puisque la taxe de séjour dans un palace, par exemple, est plafonnée à quatre euros. Surtout, la taxe de séjour ne semble pas l'outil le plus pertinent pour lutter contre l'impact des navires de croisière sur la qualité de l'air. En outre, une telle disposition va à l'encontre de la politique du Gouvernement en faveur de l'attractivité de la France et pourrait réduire les perspectives de développement de l'activité économique maritime et portuaire, pourvoyeuse d'emplois et de recettes pour le territoire. Enfin, la taxe de séjour telle qu'elle existe actuellement permet d'assurer un apport financier pour les communes qui comprennent un port de plaisance.

Je rappelle, par ailleurs, que le Gouvernement s'est engagé en faveur de la transition énergétique du secteur maritime. Comme ont pu le montrer les mesures proposées et avis rendus sur de nombreux amendements, nous privilégions l'adaptation des équipements portuaires à travers l'installation de recharges et de branchements électriques ou l'approvisionnement en GNL, afin de nous assurer que les navires sont plus respectueux de l'environnement. Plusieurs initiatives ont également été prises au plan international pour faire évoluer la réglementation sur les émissions atmosphériques des navires. De telles mesures, prises au niveau international, éviteront un effet de distorsion de concurrence.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous indique que cet amendement tendant à supprimer l'article, son adoption ferait tomber les autres amendements déposés sur cet article.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même si l'intention du Sénat est louable, avis favorable.

M. Jimmy Pahun. Madame la ministre, vous avez bien fait de déposer cet amendement de suppression, car cette disposition vise surtout les gros paquebots. Or, ceux-ci passent la nuit en mer. Par ailleurs, vous l'avez dit, il faut installer

rapidement des branchements électriques dans nos ports, car la concurrence à laquelle se livrent les ports de Méditerranée notamment est telle que les premiers à s'équiper accueilleront les plus gros et les plus beaux navires de croisière construits en France.

Mme la présidente Barbara Pompili. Les amendements que nous avons adoptés précédemment devraient y contribuer.

M. Martial Saddier. J'interprète l'amendement adopté par le Sénat comme une disposition d'appel. J'entends les arguments de Mme la ministre concernant le plafond de la taxe : il est vrai que dix euros, c'est sans doute excessif. Mais peut-être pourrions-nous, d'ici à l'adoption définitive du texte, trouver un compromis. Lors de son audition par notre commission, le futur président d'Aéroports de Paris l'a dit, il existe une classe moyenne mondiale qui aspire à voyager. Or, parmi ses destinations privilégiées se trouve la France. Tant mieux ! Nous n'allons pas nous en plaindre. Mais chaque touriste qui vient en France doit contribuer à la compensation des externalités négatives du tourisme. Tel est bien l'objet de l'amendement de nos amis sénateurs. C'est pourquoi nous serions bien inspirés de trouver, dans le cadre de la navette, un compromis entre la réglementation actuelle et la proposition du Sénat.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour éclairer la discussion, je vous précise que l'intention initiale des sénateurs était de rehausser le plafond de la taxe de séjour appliquée dans les ports de plaisance. Or, je leur ai indiqué que les gros navires visés ne se rendent pas dans ces ports : ils passent la nuit en mer, comme l'a rappelé M. Jimmy Pahun. L'amendement a donc été rectifié en séance publique et la mesure étendue à l'ensemble des ports. En tout état de cause, je suis convaincue que la taxe de séjour n'est pas l'outil approprié pour faire contribuer les touristes à la compensation des externalités négatives. Agir sur les droits de port, que l'on pourrait utiliser davantage et qui peuvent être modulés en fonction de la performance écologique des navires, me paraît une solution plus pertinente. Mais nous pourrons en rediscuter d'ici à l'examen du texte en séance publique.

L'amendement est ***adopté****.*

En conséquence, l'article 37 bis *B est* ***supprimé*** *et les amendements CD1097 de la commission des affaires économiques, CD1853 de M. Olivier Falorni et CD1889 de Mme Frédérique Tuffnell* ***tombent****.*

Après l'article 37 *bis* B

La commission est saisie de l'amendement CD1775 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Jennifer De Temmerman. Par cet amendement, présenté notamment lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2019, nous proposons de mettre fin à l'exonération de taxe intérieure de consommation sur les

produits énergétiques (TICPE) pour le transport maritime de passagers par des compagnies privées, notamment par les paquebots de croisière. Pour rappel, ces paquebots émettent autant de particules fines qu'un million de voitures. Une enquête britannique a démontré, par ailleurs, que leur volume sur le pont de ce type de bateaux pouvait s'élever à 84 000 particules fines par cm^3.

Je précise que cette proposition de suppression de l'exonération de TICPE ne concerne pas le transport maritime public de passagers. En outre, le maintien de l'exonération pour les navires utilisés pour les besoins des autorités publiques est applicable quel qu'en soit l'usage.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'ambition de la France est très élevée en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution du transport maritime international. Mais, dans ce domaine, une approche purement nationale ne peut produire d'effets, puisque la plupart de ces navires peuvent parfaitement « souter » à l'autre bout de la planète. C'est donc sur la réglementation internationale qu'il faut agir. La France défend ainsi, non sans difficultés, un ralentissement de la vitesse des navires concernés. Dans ce domaine, il faut travailler, dans le cadre de coalitions telles que la SHAC (*Shipping high ambition coalition*), à l'élaboration de mesures de court terme et de plus long terme afin de réduire de moitié les émissions du secteur d'ici à 2050. Je propose donc le retrait de cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. La question de la taxation des carburants marins doit être traitée dans le cadre de l'Organisation maritime internationale. L'annexe 6 de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite MARPOL, prévoit d'ores et déjà la limitation des émissions d'oxydes de soufre et d'azote. Ces évolutions vont imposer une modification des combustibles marins et un abandon du fioul lourd. Par ailleurs, certains navires font le choix d'une propulsion au GNL. Il convient donc de développer plutôt les incitations au changement de combustible. C'est pourquoi je vous demande également de bien vouloir retirer cet amendement.

M. Martial Saddier. Je croyais que l'amendement serait retiré ; comme il ne l'est pas, je ne peux pas m'empêcher d'intervenir. La majorité, qui a refusé de voter, hier, nos amendements relatifs à la TICPE flottante, nous propose, ce soir, de taxer les navires de croisière. Je remercie Mme la ministre d'avoir émis un avis défavorable à cet amendement – le contraire aurait été un comble. En tout état de cause, j'ose espérer qu'à l'issue de l'examen de ce texte, des réponses concrètes auront été apportées aux habitants de nos territoires ruraux, qui n'ont pas d'alternative à la voiture. Je vous invite, chers collègues de la majorité, à faire attention aux amendements que vous redéposerez en séance publique.

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

Article 37 *bis* C : *Stratégie nationale relative à la contribution du secteur maritime à la réduction des émissions de gaz à effet de serre*

La commission est saisie de l'amendement CD2665 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement vise à préciser la stratégie que la France doit défendre à l'Organisation maritime internationale, telle qu'elle est définie dans le présent article. Il est en effet important d'inclure, dans notre stratégie de réduction des gaz à effet de serre, les gaz polluants, à savoir, principalement, les oxydes de soufre et d'azote. Pour tout vous dire, je ne suis pas convaincu de l'utilité de cet article, ajouté par les sénateurs, car il n'est pas besoin d'une loi pour engager une concertation avec les acteurs du secteur maritime. Mais, puisqu'il existe, faisons en sorte qu'il soit complet.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous proposez de compléter, à juste titre, cet article, introduit par le Sénat, qui précise qu'il convient de « défendre une stratégie ambitieuse pour l'amélioration de la qualité de l'air au niveau de l'Organisation maritime internationale ». Comme nous l'avons évoqué lors de l'examen du titre III, il nous faut réduire l'émission, non seulement des gaz à effet de serre, mais aussi de tous les autres polluants atmosphériques. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD2398 de Mme Sophie Panonacle.

Mme Sophie Panonacle. Il y a un an, l'Organisation maritime internationale a adopté, grâce au soutien actif de la France, une stratégie initiale pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre par les navires. Cette stratégie prévoit notamment, à court terme, de les plafonner le plus tôt possible. Or, la régulation de la vitesse constitue une mesure particulièrement efficace pour obtenir une réduction rapide de ces émissions. En effet, la limitation de la vitesse d'un pétrolier à 11 nœuds au lieu de 12 permet de réduire sa consommation de carburant de 18 %. Cette mesure ne nécessite aucun investissement technologique coûteux et peut être contrôlée par les moyens existants.

L'objet du présent amendement est donc de préciser que la France doit agir dans ce domaine et jouer un rôle avant-gardiste dans la transition écologique du transport maritime. J'insiste sur ce point car, lors de la dernière réunion, à Londres, du Comité de protection du milieu marin, qui s'est achevée le 17 mai, l'OMI n'a pas pris position sur la limitation de la vitesse des navires – la session est renvoyée à mi-novembre –, car la Chine et les États-Unis craignent qu'une telle limitation ne nuise à l'efficacité du transport maritime. La France doit assumer le leadership dans ce domaine.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est satisfait dans la mesure où, comme vous l'avez souligné, la France agit avec force au sein des instances internationales, en particulier au sein de l'OMI, pour promouvoir très activement la stratégie de réduction de l'empreinte carbone du transport maritime. Or, cette stratégie vise notamment à réguler au plan mondial la vitesse des navires. Il s'agit en effet d'une mesure de bon sens, dont les effets se feraient rapidement sentir. Je vous suggère donc de retirer cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je demanderai également à Mme Sophie Panonacle de bien vouloir retirer cet amendement, car il ne me paraît pas nécessaire d'apporter une telle précision dans la loi.

Mme Sophie Panonacle. Je vais retirer l'amendement, mais je regrette que l'on n'apporte pas cette précision.

M. Jimmy Pahun. Je remercie notre collègue d'avoir déposé cet amendement. Cette mesure est en effet défendue par la profession et par la France à l'OMI. Il s'agit d'un moyen simple de réaliser des économies d'énergie.

Mme la présidente Barbara Pompili. Sur mer comme sur terre…

M. Gérard Menuel. Tout le monde souscrit à l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, mais peut-être y a-t-il d'autres moyens d'y parvenir que ceux que l'on vient d'évoquer. Je pense à l'utilisation d'autres carburants ou de l'énergie hydrogène. Il ne me paraît donc pas forcément judicieux d'imposer ce type de contraintes.

L'amendement est ***retiré.***

La commission ***adopte*** *l'amendement rédactionnel CD3204 de la rapporteure.*

Puis elle ***adopte*** *l'article 37* bis *C* ***modifié.***

Après l'article 37 *bis* C

La commission est saisie de l'amendement CD536 de M. Saïd Ahamada.

Mme Jennifer De Temmerman. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement soutient la limitation de l'émission des gaz polluants, mais une telle mesure doit être défendue au niveau international. Or, c'est le cas. L'amendement est donc satisfait. C'est pourquoi j'en demande le retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

L'amendement est ***retiré.***

La commission examine l'amendement CD641 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

Mme Graziella Melchior. Les sédiments de dragage – lequel est nécessaire au bon fonctionnement de la circulation fluviale – sont considérés comme des déchets, de sorte qu'ils ne peuvent être valorisés, alors que leur stockage est coûteux. L'ajout des sédiments à la liste des produits exclus du statut de déchets permettrait de les réintégrer dans un circuit d'économie circulaire. Tel est l'objet de cet amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement exclurait les sédiments issus du dragage de la liste des déchets. Cependant, l'article du code de l'environnement que vous visez transpose directement une directive européenne sur les déchets. Il n'y a pas de marge de manœuvre en droit national pour exclure les sédiments de dragage de la catégorie des déchets. Pour appliquer de manière plus pertinente cette réglementation, la bonne approche est de prendre en compte les enjeux de valorisation de ces sédiments de dragage. C'est le sens des réflexions qui sont menées. Je vous propose de retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Les sédiments de dragage peuvent être pollués et doivent continuer à être considérés comme des déchets. Je demande également le retrait de votre amendement.

L'amendement est ***retiré.***

La commission est saisie de l'amendement CD2101 de Mme Liliana Tanguy.

Mme Liliana Tanguy. Dans le cadre de la stratégie nationale portuaire et de la transformation du modèle économique des grands ports maritimes, le présent amendement vise à remédier aux difficultés de desserte de l'hinterland et à la prédominance du transport routier qui en résulte. L'idée m'en est venue à la suite des auditions menées dans le cadre du groupe d'études sur l'économie maritime et aussi lors d'une visite du port de Hambourg.

Il me semble important que l'État français affirme sa volonté de remédier aux problématiques de logistique et marque son intérêt pour la notion de report modal. Il faudrait ainsi développer un transport intermodal plus écologique et faire de nos ports de réelles interfaces.

Le report modal est devenu une affaire de performance des ports. Nous souhaitons leur permettre de créer de la valeur, notamment pour les territoires. Il est important de mettre en avant cette ambition de l'État français dans un contexte international où la compétitivité entre les ports est croissante, notamment dans le cadre des routes de la soie. Je sais que la stratégie portuaire est en cours d'élaboration mais je pense que nous devons inscrire cette ambition forte de l'État français dans la loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que c'est tout à fait le sens de la stratégie nationale logistique et portuaire à laquelle nous sommes en train de travailler. Il s'agit de positionner la France dans les grands flux mondiaux, de capter la valeur ajoutée et de donner des débouchés aux entreprises qui sont implantées sur notre territoire. Nous voulons atteindre ces objectifs en recourant le plus largement possible au mode propre. C'est bien le sens du travail et de la concertation qui sont engagés avec les acteurs. Il me semble qu'il n'est pas nécessaire de l'écrire dans la loi. Je vous propose de retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. La stratégie nationale portuaire doit impliquer de multiples acteurs et pas seulement l'État, contrairement à ce que votre amendement semble laisser entendre. En outre, elle ne doit pas se limiter à la question du report modal. Je pense que la rédaction de votre amendement est trop restrictive. Je demande son retrait.

Mme Liliana Tanguy. Je précise que cet amendement a été préparé en concertation avec tous les acteurs impliqués dans le transport maritime. Même si je sais que les travaux en cours vont dans ce sens, je pensais que cela pouvait être un bon amendement d'appel pour attirer l'attention sur cette question.

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

Puis elle passe à l'amendement CD2374 de Mme Sophie Panonacle.

Mme Sophie Panonacle. L'objet de cet amendement est d'inviter la France à promouvoir à l'international une stratégie ambitieuse de traçabilité des conteneurs pour renforcer la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution par les navires. Rappelons que 90 % des marchandises transportées dans le monde le sont par voie maritime, et que plus de 1 000 conteneurs sont égarés en mer tous les ans. Le naufrage du *Grande America*, au large de nos côtes, a encore illustré cet état de fait.

À l'avant-garde de la transition écologique du transport maritime, la France pourrait ainsi défendre, dans le cadre de l'Organisation maritime internationale, une amélioration de la réglementation des marchandises transportées, en proposant un système d'identification numérique des produits chargés, la mise en place d'un dispositif de géolocalisation des conteneurs, de type boîte noire, le renforcement des standards de sécurité et de suivi des pertes, et l'actualisation du régime de responsabilité pour la perte des conteneurs.

Cet amendement répond tout simplement à l'ambition du plan biodiversité de construire une économie sans pollution et à faible impact sur la biodiversité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que c'est bien le sens de l'action du Gouvernement. Dans le cadre de l'Organisation maritime internationale, la France promeut plusieurs mesures qui permettent de réduire le risque et les conséquences de pertes de conteneurs, telles

que l'obligation de notifier les alertes selon une procédure normalisée, et le renforcement des mesures relatives au saisissage des conteneurs, c'est-à-dire à la manière dont ils sont fixés à bord.

En 2016, l'Organisation maritime internationale a pris de premières mesures telles que la pesée obligatoire des conteneurs. En 2018, elle a adopté une stratégie de lutte contre les déchets plastiques qui prend en compte la problématique des pertes de conteneurs et le moyen d'y remédier.

La France participe activement à l'application de cette stratégie, à la définition de ces objectifs détaillés en relation avec les organisations non gouvernementales et les armateurs. Je pense que votre amendement est satisfait, et je propose son retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme Sophie Panonacle. Je vais le retirer tout en regrettant que la France ne pèse pas d'un poids encore plus fort dans ce débat et ne se positionne pas comme un leader sur ce sujet.

M. Jimmy Pahun. À ma connaissance, en France, deux grandes sociétés s'occupent de la traçabilité des conteneurs, l'une est installée au Havre et l'autre à Marseille. Et elles n'arrivent pas à avoir des langages identiques dans leurs codes-barres. Ce serait déjà bien de régler ce problème en France. Cela étant, l'amendement est une très bonne initiative.

*L'amendement est **retiré**.*

Article 37 *bis* (article L. 4311-8 [nouveau] du code des transports) : *Contrat d'objectifs et de performance de Voies navigables de France*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD3066 de la rapporteure.*

Puis elle en vient à l'amendement CD2663 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. À l'alinéa 4, nous proposons d'ajouter « au développement durable et » après le mot « contribution ».

En effet, au titre de l'article L. 4311-1 du code des transports, Voies navigables de France (VNF) concourt au développement durable et à l'aménagement du territoire. Il est ainsi primordial de ne pas oublier la notion de développement durable dans la définition des modalités du contrat d'objectifs et de performance liant VNF et l'État.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je propose le retrait. Nous pourrons regarder d'ici à la séance cet amendement qui me semble poser des problèmes rédactionnels.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission est saisie de l'amendement CD2664 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Le contrat d'objectifs et de performance de Voies navigables de France doit mettre l'accent sur les investissements à consentir en faveur de la transition écologique du transport fluvial. Bien que ce mode de transport soit l'un des plus vertueux sur le plan environnemental, des améliorations sont à rechercher, notamment dans la gestion des déchets et des eaux noires et grises.

De même, le déploiement des infrastructures d'avitaillement en carburants alternatifs doit permettre de réduire la consommation d'énergies fossiles de ces bateaux, en particulier quand ils sont amarrés.

Loin d'être inutiles, ces précisions sont essentielles sans être excessivement pointilleuses et bavardes dans leur rédaction. En fait, je crois que ce qui pollue le plus à Paris, ce sont les bateaux-mouches et les bateaux amarrés dans les ports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est en effet pertinent d'intégrer dans le contrat d'objectifs et de performance de VNF, des objectifs de déploiement de carburants alternatifs ainsi que d'amélioration de la gestion des déchets et eaux usées. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Jimmy Pahun. C'est un très grand amendement que nous allons adopter. Merci, madame la ministre.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement de précision CD3067 de la rapporteure.*

*Puis elle **adopte** l'article 37* bis ***modifié**.*

Article 37 *ter (nouveau)* (articles L. 2111-7 et L. 3113-1-1 [nouveau] du code général de la propriété des personnes publiques et article L. 5721-6-1 du code général des collectivités territoriales) : *Modernisation des dispositions relatives au transfert des biens du domaine public fluvial*

La commission est saisie de l'amendement CD3283 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Dans le cadre de la gestion d'un port de commerce fluvial, cet amendement permet le transfert des biens du domaine public fluvial de l'État à VNF et donne la possibilité à un

syndicat mixte ouvert (SMO), dont VNF est membre, de bénéficier d'un transfert en pleine propriété de ces biens à titre gratuit.

La constitution d'un SMO, dont peuvent être membres VNF et des collectivités territoriales, a été prévue par la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe, en 2015, comme alternative au système de la concession pour la gestion du foncier des ports de commerce fluviaux. Ce dispositif est toutefois incomplet car il ne permet pas le transfert du domaine public fluvial en pleine propriété au SMO.

Ce transfert de propriété permettra à ces syndicats de valoriser leur patrimoine avec l'ensemble des droits attachés. La consolidation de la propriété des terrains par le syndicat mixte est en effet un élément essentiel pour engager des acteurs publics de manière crédible envers les acteurs économiques auxquels l'exploitation portuaire est confiée à la suite d'une mise en concurrence à travers une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP).

Une fois complété, ce dispositif permettra un développement ambitieux des zones portuaires dans les domaines industriel, logistique et même touristique.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement permet de moderniser le droit. Avis très favorable.

M. Martial Saddier. Sur le fond, madame la ministre en charge des transports, c'est-à-dire des ports et des gares, j'aurais tellement aimé, depuis dix ou quinze ans, que nous ayons fait adopter le même type d'amendement pour les gares de notre pays, leur donnant ainsi la même visibilité et la même cohérence de gestion.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, vous proposez, à juste raison, qu'une SEMOP puisse gérer les ports. Ce n'est pas le président de la Fédération nationale des entreprises publiques locales (FNEPL) que je suis qui vous dira l'inverse.

Pourquoi vous borner à une SEMOP sachant que l'on peut imaginer que ce soit éventuellement une société d'économie mixte (SEM) ? Ne pourriez-vous pas envisager que des SEM puissent mobiliser leurs énergies sur la gestion de ces ports ? Une SEM peut aussi associer des acteurs privés, du public et de l'État lors d'une opération.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous ne sommes pas en train de créer le dispositif : il a été prévu par la loi NOTRe. Mais il manque une disposition permettant le transfert des biens du domaine public fluvial, ce qui rend inopérante la mesure. L'objet de l'amendement est de permettre ce transfert, ce qui donnera la possibilité à un SMO dont VNF est membre, de bénéficier d'un transfert en pleine propriété de ces biens. L'amendement n'a pas pour but de créer un dispositif de syndicat mixte ou de

permettre de déléguer à une SEMOP. Il vient ajouter cette brique qui manquait dans la loi NOTRe et qui rend le dispositif inopérant à l'heure actuelle.

M. Martial Saddier. Madame la ministre, nous sommes tout à fait d'accord avec vous, et le transfert de propriété du foncier est la clé de tout. La maîtrise du foncier est la base de l'organisation future de tous les *hubs* de France. C'était le sens de ma remarque précédente. Ce que cet amendement est en train de définitivement régler pour les ports, on peut le souhaiter pour les gares.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Après l'article 37 *bis*

La commission en vient à l'amendement CD649 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

M. Vincent Thiébaut. Cet amendement qui nous est proposé par notre collègue Mme Carole Bureau-Bonnard prévoit une consultation des usagers des voies navigables lors de la délimitation des zones de stationnement des bateaux, notamment des bateaux logements qui stationnent pendant de longues durées, par le gestionnaire de la voie d'eau. Cette disposition permettrait d'éviter certains problèmes que peuvent rencontrer les professionnels de la navigation, ceux qui assurent le transport de marchandises ou de passagers. Il permettrait aussi aux bateaux de transport fluvial d'échapper à ce régime d'autorisation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement prévoit une consultation des usagers des voies navigables lors de la délimitation des zones de stationnement des bateaux logements et permet à un bateau de transport fluvial d'échapper à ce régime d'autorisation.

Je pense que tous ces sujets sont plutôt d'ordre réglementaire mais, sur le fond, la consultation des commissions d'usagers est déjà pratiquée lorsque l'ouverture de la zone peut affecter la navigation. Généraliser cette consultation ne poserait pas de problème particulier mais créerait une lourdeur administrative supplémentaire. S'agissant de la deuxième partie de l'amendement, il convient de maintenir le principe suivant : un stationnement de longue durée d'un bateau ne peut se faire que dans une zone dédiée à cet effet. Pour résumer : non seulement ces mesures sont d'ordre réglementaire mais elles créeraient des rigidités plutôt préjudiciables. Demande de retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Si les bateaux qui assurent le transport de marchandises ou de passagers n'étaient plus obligés de stationner dans les zones délimitées lorsqu'ils sont en attente de chargement, la navigation fluviale serait plus complexe et moins sûre. Je demande aussi le retrait de cet amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission est saisie de l'amendement CD776 de M. Pierre Cordier.

M. Pierre Cordier. Dans un récent rapport, le Conseil d'orientation des infrastructures a proposé d'engager une politique de « dénavigation » sur le territoire national. Nous sommes tous concernés, en tout cas ceux dont le territoire est traversé par des fleuves sur lesquels on peut naviguer. Nous avons évoqué tous les avantages de cette navigation pour le tourisme, le commerce ou l'environnement.

Ce rapport provoque donc des inquiétudes légitimes dans les territoires, notamment dans mon département des Ardennes, et j'aimerais être rassuré. En tout cas, mon amendement vise à empêcher une « dénavigation » sans débat préalable et sans vote au Parlement. Il est possible que certains canaux soient peu fréquentés par des bateaux de tourisme ou de transport de marchandises. Quelles que soient nos tendances politiques, nous pensons néanmoins que la navigation peut répondre à nos préoccupations environnementales. Je propose que ces sujets soient évoqués devant le Parlement. En attendant, j'aimerais savoir, madame la ministre, ce que vous pensez de ce rapport qui nous inquiète grandement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre lecture de ce rapport me surprend. Après des décennies de sous-investissement, la programmation qui vous est proposée vise précisément à augmenter les ressources pour l'entretien et la régénération de l'ensemble de nos réseaux, qu'ils soient routiers, ferroviaires ou fluviaux.

Quant à la gestion de voies navigables particulières, elle doit être discutée au plan local. Ce n'est pas au niveau du Parlement que nous allons définir des orientations qui doivent être débattues au plus près du terrain. Je reste convaincue que ce sont les élus de proximité qui savent nous dire quelles sont les bonnes orientations à prendre. Demande de retrait sinon avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vais donner successivement la parole à M. Gérard Menuel, M. Martial Saddier et M. Pierre Cordier.

M. Pierre Cordier. Je voudrais répondre !

Mme la présidente Barbara Pompili. Dans cette commission, la tradition veut que je laisse se dérouler le débat. Je donne ensuite la parole au porteur de l'amendement pour qu'il puisse répondre, puis à Mme la ministre. Mais si vous voulez, je vous fais répondre avant le débat. Monsieur Pierre Cordier, vous avez la parole.

M. Pierre Cordier. Je ne voudrais pas remettre en cause vos traditions, madame la présidente. Je laisse donc la parole à mes collègues, si vous en êtes d'accord, et je conclurai.

Mme la présidente Barbara Pompili. Visiblement, vos collègues vous laissent la parole, monsieur Pierre Cordier.

M. Pierre Cordier. Je voudrais relever des contradictions dans vos propos, madame la ministre. Il faudrait accorder vos violons avec VNF. C'est l'élu ardennais qui parle : il y a des pistes claires de « dénavigation » dans ce département. J'invite tous les collègues présents à se procurer et à lire ce rapport. La tradition ici, comme dans d'autres commissions, est de renvoyer aux collectivités territoriales, comme si elles avaient également des compétences dans ce domaine.

Madame la ministre, vous savez très bien que c'est VNF qui est derrière. Même si un département, une région, une commune ou une intercommunalité veut monter au créneau pour sauver une voie navigable, c'est VNF qui a le dernier mot. C'est un peu facile de renvoyer systématiquement la balle aux collectivités locales.

Je n'invente rien, madame la ministre. Je n'ai pas d'intérêt à évoquer des problèmes qui n'existeraient pas. Je soulève cette difficulté. J'invite les collègues à se procurer ce rapport qui est alarmant. Il peut y avoir des défauts d'entretien, je n'en disconviens pas. Mais accordez vos violons avec VNF, cela fera du bien aux territoires car je peux vous dire que les élus locaux et les usagers de ces voies sont particulièrement inquiets.

M. Gérard Menuel. Comme M. Pierre Cordier, je suis un élu de l'Est. Nous exprimons parfois brutalement notre ressenti, et il est vrai que nous sommes très attachés aux voies fluviales, notamment aux canaux qui sont une attraction touristique dans nos territoires.

C'est avec beaucoup de sens de la mesure que M. Pierre Cordier propose cet amendement. Que demande-t-il ? Que la navigation sur ces canaux fasse l'objet d'un rapport au Parlement, suivi d'un vote. Ce n'est pas une demande extrêmement importante, mais c'est essentiel au niveau local.

M. Martial Saddier. Madame la présidente, merci pour la qualité de votre présidence de cette commission. Merci d'accepter que le porteur de l'amendement puisse être le premier à parler. L'esprit de l'amendement de notre collègue M. Pierre Cordier rejoint celui de la conclusion du débat des gilets jaunes par le Président de la République : qu'il n'y ait plus de fermeture de service public ou, en tout cas, que toute fermeture de service public soit, au préalable, accompagnée d'un débat très transparent avec les acteurs locaux. Il faut que le Gouvernement soit clair par rapport aux annonces du Président de la République sur ce sujet comme sur d'autres services publics dans notre pays.

M. Hubert Wulfranc. Cet échange me fait naturellement penser au débat qui a eu lieu sur les lignes ferroviaires dites « petites ». On peut estimer que les contextes sont différents, mais les élus voient ces lignes de proximité, ferrées ou navigables, comme des ressources pour la vie économique locale et pour d'autres activités qui, sans être strictement industrielles ou agricoles, font partie de l'identité des territoires.

M. Pierre Cordier demande un rapport sur la situation de ces sections de canaux navigables. Cela me fait encore penser à l'étude en cours sur les lignes ferroviaires dites « petites ». Pour ma part, je soutiendrai cet amendement.

M. Pierre Cordier. Madame la ministre, avez-vous consulté ce rapport sur ces pistes de « dénavigation » concernant certaines voies ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. De quel rapport parlez-vous ?

M. Pierre Cordier. Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures.

Mme la présidente Barbara Pompili. Dont je suis membre et avec lequel nous avons beaucoup de contacts. Tout le monde l'a bien en tête. En général, les membres de cette commission ont consulté ce rapport.

M. Pierre Cordier. Avez-vous lu le mot « dénavigation » dans ce rapport, madame la ministre ? Avez-vous consulté ce rapport ?

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vais mettre aux voix cet amendement.

M. Pierre Cordier. La tradition, c'est aussi de répondre aux députés, madame la présidente.

Mme la présidente Barbara Pompili. Monsieur Pierre Cordier, je pense que le débat a largement eu lieu sur cet amendement.

M. Pierre Cordier. Pas moi !

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

Puis elle passe à l'amendement CD2390 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel, rapporteur pour avis de la Délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Cet amendement propose d'inscrire, au sein des schémas de développement, l'action engagée par les pouvoirs publics pour accompagner l'émergence de solutions de mobilité propre dans le domaine du transport fluvial.

Pour nos fleuves et nos canaux, la mobilité propre et durable représente un enjeu important pour l'avenir ; elle pourra accompagner leur développement et leur participation à la transition énergétique. La mobilité propre et durable en matière de transport fluvial est une solution pour les passagers comme pour les marchandises. Je dis bien propre et durable car je parle ici de péniches propulsées par énergie solaire. Un soutien et un accompagnement des pouvoirs publics permettraient à cette solution innovante de se développer et de se pérenniser.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En fait, vous proposez de compléter l'article L. 4411-1 du code des transports qui faisait référence à un schéma créé en 1982 dans une logique d'État planificateur de la politique des transports, qui n'est plus vraiment d'actualité. Ces objectifs sont bien évidemment repris. Le volet programmation du présent texte a ainsi vocation à se substituer au schéma national des infrastructures de transports, qui va être supprimé. Ces objectifs sont tout à fait partagés et rappelés à l'article 1er, mais je pense qu'il n'est pas utile de modifier l'article qui fait référence à ce schéma qui n'a plus cours. Demande de retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Les schémas de développement sont des outils qui ne sont plus utilisés, ce qui rend votre amendement peu opérationnel. Je vous propose de le retirer.

*L'amendement est **retiré**.*

Chapitre III
Outils de financement, de régulation et de modernisation

Article 38 (articles L. 2142-1, L. 2142-2, L. 2142-5, L. 2142-7 du code des transports) : *Missions de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)*

La commission examine les amendements CD92, CD1668 et CD1667 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Madame la présidente, vous pourrez estimer que mon intervention vaut pour tous les amendements que nous avons déposés à l'article 38 et à l'article 39, que je considérerai comme défendus pour faire gagner du temps à tout le monde.

Madame la ministre le sait, vous connaissez notre opposition frontale à l'ouverture à la concurrence des transports d'Île-de-France, synonyme pour nous de pénétration des intérêts privés dans les transports publics.

Commençons par le devenir de l'entreprise RATP elle-même. Les activités de l'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) vont être progressivement transférées dans des filiales au statut de société anonyme. La région Île-de-France accompagne le mouvement puisque sa présidente a imposé, dans chacun des appels d'offres, la création de sociétés dédiées, ce que vous avez consolidé dans la présente loi.

Le transfert des personnels se situe clairement dans le champ du fameux « sac à dos » social dont nous avons déjà parlé pour la SNCF. À la RATP, près de 20 000 personnels sont concernés, des personnels d'exploitation, de maintenance, d'encadrement, de support du réseau de bus. Ce « sac à dos » ne contient qu'une petite partie des droits individuels et aucun des droits collectifs qui sont inscrits dans le statut.

J'en viens aux conditions de travail. Selon nous, la partie du texte encadrant le décret à venir sur le temps de travail ouvre la voie à une régression des conditions de travail. C'est ainsi que le cadre social territorialisé ne s'appliquerait qu'en partie seulement aux agents et aux machinistes.

Ces raisons expliquent à la fois notre amendement de suppression et les amendements suivants.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vos amendements ne me surprennent pas, monsieur le député. Pour la clarté des débats, je rappelle que l'ouverture à la concurrence des réseaux de la RATP a été votée en 2009, dans le cadre de la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, dite loi ORTF. Il ne s'agit donc pas ici de décider l'ouverture à la concurrence : il s'agit de combler un vide en créant le cadre social qui va permettre d'accompagner cette ouverture.

Les dispositions proposées visent précisément à mettre en place un cadre social de haut niveau pour les salariés qui pourront être transférés dans le contexte de l'ouverture à la concurrence. J'émets un avis défavorable à vos amendements.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'article 38 permet à la RATP de développer des filiales pour répondre aux appels d'offres qui vont être lancés par Île-de-France Mobilités, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Supprimer cet article reviendrait à supprimer la RATP en l'empêchant de poursuivre ses activités à l'avenir. Je suis défavorable à vos amendements.

*La commission **rejette** successivement les amendements CD92, CD1668 et CD1667.*

M. Hubert Wulfranc. Je voudrais vous prier de m'excuser, madame la présidente, madame la ministre et chers collègues car, après avoir défendu mes amendements et en attendant de vous retrouver dans l'hémicycle, je dois vous quitter.

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD3068 et CD3069 de la rapporteure.*

Puis elle passe à l'amendement CD2162 de M. Aurélien Taché.

M. Aurélien Taché. Je vais revenir sur l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport gérés par Île-de-France Mobilités.

Contrairement à notre collègue M. Hubert Wulfranc, je n'y suis pas opposé sur le principe mais j'aimerais soulever la question de son calendrier. Pour la zone RATP, c'est-à-dire essentiellement Paris et sa petite couronne, l'ouverture est prévue en 2025. Pour la zone hors RATP, essentiellement la grande couronne et notamment Cergy où je suis élu, l'ouverture commence dès maintenant puisque six appels d'offres sont déjà en préparation par Île-de-France Mobilités.

Cette situation me préoccupe à plusieurs titres.

Cette accélération de la mise en concurrence dans la zone hors RATP soulève une question d'équité entre les différentes entreprises de transport urbain. Les entreprises de la zone hors RATP verront leurs marchés mis en concurrence mais elles ne pourront pas répondre avant 2025 à ceux qui seront ouverts en zone RATP. C'est un sujet, notamment pour les entreprises affiliées à l'Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France (OPTILE), une association qui réunit des entreprises indépendantes qui sont toutes situées dans cette zone hors RATP.

La mise en concurrence accélérée dans la zone hors RATP a aussi des répercussions sur les conditions sociales et de travail des chauffeurs. Le fameux « sac à dos » social ne semble pas tout prévoir. Pour les salariés, certaines reprises de marché pourraient se faire à des conditions très différentes de celles qui sont en vigueur, laissant craindre une régression sociale.

Mon amendement pose cette question du calendrier et propose d'aligner les dates de mise en concurrence dans les deux zones. Le report à 2025 permettrait de préparer correctement ce changement pour les entreprises et les salariés de la zone hors RATP.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'ai bien conscience des difficultés liées à la nature des contrats signés dans la zone OPTILE, qui ont été interprétés par le Conseil d'État, suite à un avis rendu sur proposition du préfet de région. Les droits historiques des opérateurs de la zone OPTILE ont pris fin en 2016, et un délai a été donné à Île-de-France Mobilités pour organiser la réattribution de ces contrats. Cela peut, en effet, créer une situation qui est vécue comme inéquitable par les opérateurs concernés.

À mon avis, le Gouvernement n'a pas à prendre position sur ce sujet. À plusieurs reprises, j'ai demandé à la présidente d'Île-de-France Mobilités si elle était d'accord pour harmoniser les calendriers. De fait, la présidente de l'autorité organisatrice ne le souhaite pas et je ne peux pas prendre des décisions contraires à son souhait.

Mme Valérie Lacroute a déposé un amendement que je découvre. Je ne sais pas s'il a été rédigé en concertation avec Île-de-France Mobilités et s'il traduit une évolution de la position de l'autorité organisatrice. À ce stade, je considère que le Gouvernement et le Parlement n'ont pas à aller à l'encontre du souhait de l'autorité organisatrice dans ce domaine.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement est rédigé de telle façon que l'ouverture à la concurrence, prévue au 31 décembre 2029 pour les services réguliers de transport par le tramway, se produirait plus tôt. Je vous propose que nous reprenions ce débat lors de l'examen de l'amendement CD3279, à l'article 39.

Mme Valérie Lacroute. Le sujet est compliqué. La présidente de la région Île-de-France est favorable à l'ouverture à la concurrence. Le Conseil d'État a été saisi de cette question sous la gouvernance précédente d'Île-de-France Mobilités, et nous-mêmes avions interpellé le gouvernement d'alors pour que le calendrier soit modifié dans la loi. Celui-ci n'ayant pas souhaité le faire, Île-de-France Mobilités s'est trouvée contrainte de lancer la mise en concurrence d'un certain nombre de réseaux.

L'ensemble des élus membres du comité des partenaires du transport public en Île-de-France (CPTP) se sont émus de la situation. La présidente ne suit peut-être pas l'avis des élus, mais il faut comprendre que tous sont opposés à cette ouverture.

De fait, la situation est inéquitable : on ouvre à la concurrence les réseaux privés OPTILE de la grande couronne, ce qui permet à RATP Dev, filiale de la RATP, de répondre aux appels d'offres ; en revanche, les acteurs privés des réseaux OPTILE devront attendre 2025 pour pouvoir exploiter des réseaux de bus de la RATP suite à l'ouverture à la concurrence. Il n'y a pas de réciprocité.

Je regrette que le gouvernement précédent n'ait pas accepté de revoir le calendrier : c'était la seule façon pour Île-de-France Mobilités de mettre en concurrence tout le monde ou de s'organiser afin d'alterner entre OPTILE et RATP Dev. Île-de-France Mobilités n'a eu d'autre choix que d'ouvrir à la concurrence les réseaux privés OPTILE, et six appels d'offres sont déjà partis. Mais il était important de proposer cet amendement, signé de six de mes collègues, quitte à avoir un échange avec la présidente d'Île-de-France Mobilités sur le sujet.

J'ai cru comprendre que le Gouvernement avait déposé un amendement traitant du cadre social. Le transfert du personnel de la RATP a été organisé en prévision de 2025, mais rien n'a été fait pour l'ouverture à la concurrence du réseau OPTILE en 2021 : c'est assez surprenant.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Au-delà du problème de calendrier, qui ouvre la porte à une concurrence déloyale, la question du cadre social se pose et laisse entrevoir ce qui pourrait se passer dans d'autres régions. Je ne connais pas le contenu de l'amendement du Gouvernement, madame la ministre, mais ne devrait-il pas imposer une clause sociale pour l'ensemble des appels d'offres lancés par les régions, et pas seulement par la région Île-de-France ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Que les choses soient claires : la présidente et le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités s'opposent à ce que l'on modifie le calendrier d'ouverture à la concurrence ; le Gouvernement ne proposera pas de le faire contre l'avis de l'autorité organisatrice. Il serait judicieux que dans le contexte de l'examen du projet de loi en séance, les élus franciliens et Île-de-France Mobilités reprennent

leurs discussions afin de voir si on laisse les choses en l'état, ou si, contrairement à la ligne tenue depuis deux ans, il est accepté que l'on modifie le calendrier.

S'agissant du cadre social, l'ouverture à la concurrence a été décidée en 2009. Nous nous retrouvons dans une situation analogue à celle que nous avons eu à gérer pour la SNCF : il nous faut organiser les modalités du transfert d'agents au statut vers des entreprises de droit commun.

Le réseau OPTILE est adhérent à la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) et les règles du transport interurbain s'appliquent, comme dans tout le reste de la France.

Pour toutes les entreprises de transport appartenant à l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), comme pour toutes les activités en délégation de service public, les articles L. 1224-1 et suivants du code du travail prévoient les modalités de transfert du salarié en cas de perte du contrat.

Or ces articles ne s'appliquent pas au réseau OPTILE, puisqu'ils supposent l'existence d'une entité économique autonome, une filiale ayant le contrat de délégation de service public.

La disposition est nationale et l'ensemble des acteurs du transport interurbain souhaitent que puisse être organisé un transfert obligatoire pour les salariés, y compris lorsqu'il n'existe pas de filiale dédiée. Après de nombreuses réunions de concertation avec les organisations professionnelles et syndicales, nous proposons un amendement précisant les modalités d'organisation de ce transfert.

Il n'y a pas de vide juridique : OPTILE se trouve dans la même situation que les entreprises de transport interurbain en France, qui fonctionnent sur cette base depuis des années. Cet amendement permet de traiter une situation liée au choix d'organisation des opérateurs, sans filiale dédiée, ou à la réorganisation des contrats souhaitée par l'autorité organisatrice.

Mme Valérie Lacroute. Les bassins d'Île-de-France Mobilités étant appelés à diminuer, les transferts ne se feront pas à périmètre constant. Or c'est à cette seule condition que le transfert est obligatoire et automatique. C'est la raison pour laquelle les entreprises ont besoin d'un cadre juridique pour effectuer le transfert.

Il nous faut encore traiter la question des conducteurs, qui restent sur le volet urbain, et évoquer le « sac à dos » social de la RATP.

M. Aurélien Taché. La remarque de la rapporteure est judicieuse : ma proposition portait sur le transport urbain et interurbain, pas sur le tramway, je retire donc mon amendement.

Je suis heureux que nous ayons pu engager la discussion sur le calendrier. J'ai bien entendu la réponse de la ministre : il est très clair que c'est d'abord à la présidente d'Île-de-France Mobilités de prendre ses responsabilités. J'espère que le débat au Parlement permettra aux discussions de se poursuivre au conseil régional. En tant que député de la zone OPTILE, je continue de penser que les conditions ne sont pas réunies pour une mise en concurrence équitable. Mais nous aurons l'occasion d'en débattre à nouveau en séance.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'article **38 modifié***

Après l'article 38

La commission est saisie, en discussion commune, des amendements CD90 de M. Hubert Wulfranc, CD1974 de Mme Valérie Lacroute et CD1648 de M. Gérard Menuel.

*Elle **rejette** l'amendement CD90.*

*Les amendements CD1974 et CD1648 sont **retirés.***

Article 38 *bis* A (article L. 1263-3-1 [nouveau], section 3 bis [nouvelle] du chapitre III du titre VI du livre II de la première partie, articles L. 1264-1, L. 1264-2, L. 1264-7, L. 1264-15 et, L. 2142-3, section 6 [nouvelle] du chapitre II du titre IV du livre Ier de la deuxième partie du code des transports) : *Régulation par l'ARAFER de l'activité de gestionnaire d'infrastructures de la RATP*

La commission est saisie de l'amendement CD1982 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement apporte des modifications aux dispositions adoptées par le Sénat concernant la régulation par l'ARAFER des activités de la RATP.

L'« approbation » est remplacée par un « avis conforme » ; aux diverses séparations comptables que la RATP doit mettre en place est ajoutée celle portant sur les services réguliers de transport routier, par tramway et de transport guidé ; le régulateur doit être saisi conjointement par la RATP et Île-de-France Mobilités, et non plus seulement par la RATP ; il est précisé que les agents d'Île-de-France Mobilités, en sus des fonctionnaires et agents chargés de la tutelle de la RATP, peuvent eux aussi être destinataires des informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique relatives à la gestion technique du réseau du Grand Paris ; un avis motivé est substitué à l'avis conforme de l'ARAFER sur le document de référence élaboré par la RATP ; enfin, en sus de la RATP et des exploitants de réseau, Île-de-France Mobilités peut elle aussi saisir l'ARAFER d'un différend relatif à la gestion ou l'utilisation du réseau de transport du Grand Paris.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement du Gouvernement adopté au Sénat prévoit que l'ARAFER rend un avis conforme sur la séparation comptable entre les activités de transporteur et de gestionnaire d'infrastructures de la RATP, sur la rémunération de la RATP en tant que gestionnaire d'infrastructures et pour le réseau du Grand Paris, sur le plan de gestion des informations confidentielles et sur le document de référence des réseaux. Il prévoit aussi que l'ARAFER est chargée du règlement des différends entre la RATP et les opérateurs de transport du futur métro du Grand Paris Express.

L'ARAFER, en tant que régulateur, exercera la surveillance des activités qui seront mises en concurrence. Votre amendement vise à compléter le rôle de l'ARAFER et à établir des séparations comptables, y compris dans des activités en monopole. Cela reviendrait à donner à l'ARAFER une compétence dans des domaines qui relèvent des relations contractuelles entre Île-de-France Mobilités et la RATP. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Martial Saddier. Ces dispositions sont issues d'un amendement du Gouvernement, voté en séance publique au Sénat. Pourquoi ne figuraient-elles pas dans le texte initial ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Dès le départ, nous avons dit que certaines dispositions n'étaient pas prêtes, des concertations étant en cours – c'était le cas notamment du cadre social territorial. Le Gouvernement a déposé ultérieurement des amendements afin de laisser le temps à la concertation. Depuis la séance publique au Sénat, chacun a pu prendre connaissance de ces dispositions.

M. Jean-Marie Sermier. Nous sommes en train de définir le rôle que jouera l'ARAFER, dans le cadre de la préfiguration d'une ouverture de la RATP à la concurrence en Île-de-France. Cela laisse augurer de ce qui se passera pour la SNCF !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est déjà fait !

M. Jean-Marie Sermier. Est-ce en phase avec ce que la loi prévoyait ? Il est dommage de ne pas aller dans le sens des propositions de Mme Valérie Lacroute, car la région doit être mobilisée sur un dossier aussi important. Pourquoi ne pas négocier avec elle afin de mieux définir le rôle de l'ARAFER dans le cadre de l'ouverture ?

Mme Valérie Lacroute. On a vu que l'ARAFER remplissait sa mission de régulateur pour la SNCF. Il m'a semblé intéressant de renforcer le rôle qu'elle devra jouer entre Île-de-France Mobilités et la RATP.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous sommes tout à fait en phase ! C'est bien la raison pour laquelle cet amendement du Gouvernement a été introduit au Sénat. Ce sont des dispositions strictement analogues à celles qui ont été votées dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire, monsieur Jean-Marie Sermier.

M. Michel Vialay. L'amendement de Mme Valérie Lacroute prévoit qu'Île-de-France Mobilités ait accès aux informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique relatives à la gestion du réseau. La logique voudrait que l'on puisse travailler à bilan ouvert. Cela me semble même un préalable indispensable !

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

*Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD3071, CD3072, CD3073 et CD3074 de la rapporteure.*

*Elle **adopte** l'article 38* bis *A **modifié**.*

Article 38 *bis* (article L. 2171-6 du code de la commande publique) : *Possibilité pour Île-de-France Mobilités de recourir à un marché global pour les sites de maintenance et de remisage des services de transport collectif de personnes*

La commission est saisie de deux amendements de suppression, CD91 de M. Hubert Wulfranc, qu'il a précédemment défendu, et CD747 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. Cet article prévoit que la possibilité pour Île-de-France Mobilités de déroger au principe de séparation du concepteur et du constructeur ainsi qu'à l'obligation d'allotir, prévus par la loi MOP, est étendue aux contrats de construction de nouveaux dépôts de bus.

L'insertion urbanistique et paysagère de ces sites devrait pourtant être une exigence – ce dont ne témoignent pas les sites que j'ai visités avec Mme Pascale Boyer. Par ailleurs, ces dérogations à la loi MOP risquent de créer un précédent pour d'autres structures. Enfin, autoriser ces dérogations en raison de délais contraints, c'est ne pas tenir compte des nombreux concepteurs et constructeurs à même de répondre aux exigences de calendrier.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est une demande d'Île-de-France Mobilités qu'il nous a semblé pertinent de satisfaire. Je ne doute pas qu'Île-de-France Mobilités saura prendre toutes les précautions pour assurer une bonne insertion architecturale, environnementale et urbaine de ses futurs dépôts. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Martial Saddier. Permettez-moi la remarque suivante : nous allons voter, dans la loi de la République, une disposition spécifique à une partie du

territoire, ce qui n'est pas sans me déplaire. J'y suis très favorable et je demande qu'à l'avenir, mes amendements portant sur les territoires ruraux, insulaires ou de montagne ne soient plus rejetés au motif qu'il n'y a pas lieu d'inscrire dans la loi des spécificités territoriales !

Cela fait vingt ans que je siège sur ces bancs et je constate ces derniers temps une légère dérive : seules Lyon, tant qu'un de ses anciens maires siégeait au Gouvernement, et Paris bénéficient d'inscriptions spécifiques. Celles-ci sont rejetées lorsqu'il s'agit d'autres territoires, notamment ruraux. Il serait bon que l'ascenseur soit parfois renvoyé, sinon le malaise qui s'exprime sur les marchés s'aggravera.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous invite à relire les textes que nous avons votés ces derniers mois : ils contiennent de nombreuses inscriptions spécifiques sur les territoires insulaires, transfrontaliers et de montagne. Il me semble que notre commission a fait la part belle à tous les territoires – ce qui est du reste normal.

*La commission **rejette** les amendements.*

*Puis elle **adopte** l'article 38* bis ***sans modification.***

Article 38 ***ter*** (article L. 1241-7-2 [nouveau] du code des transports) : *Modification des règles relatives à la résiliation des contrats de service public conclus par Île-de-France Mobilités pour l'exploitation des lignes de métro mises en concurrence*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD3075 de la rapporteure.*

*Puis elle **adopte** l'article 38* ter ***modifié****.*

Article 39 (articles L. 1321-1, L. 1321-2, L. 1321-3, articles L. 3111-16-1 à L. 3111-16-12 [nouveaux] et chapitres VI et VII [nouveaux] du titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports) : *Volet social de l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus de la Régie autonome des transports parisiens*

*La commission **rejette** l'amendement de suppression CD1670 de M. Hubert Wulfranc, qu'il a précédemment défendu.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD3223, CD3076 et CD3224 de la rapporteure.*

Elle est saisie de l'amendement CD1983 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. La mise en concurrence des lignes de transport de voyageurs par autobus et autocar en Île-de-France recouvre un enjeu social important puisqu'elle nécessite de définir un dispositif permettant aux personnels

des sociétés aujourd'hui exploitantes – plus de 30 000 salariés – de pouvoir intégrer sereinement les entreprises attributaires.

Le principe d'une automaticité du transfert des personnels concernés pour toute l'Île-de-France, et ce, quelle que soit la convention collective applicable – transport urbain ou interurbain –, est impératif : il garantit la continuité du service et est protecteur des intérêts des salariés, des opérateurs et de l'autorité organisatrice.

Cet amendement vise à élargir à l'ensemble des opérateurs la proposition initialement formulée par le Gouvernement pour les seuls personnels de l'EPIC RATP. Il convient de définir le cadre réglementaire en actant qu'il s'agit des salariés affectés majoritairement au service transféré et concourant directement et indirectement à la production du service. Ce périmètre recouvre ainsi les conducteurs de bus, les personnels chargés de la maintenance des bus, ceux chargés de la régulation opérationnelle ou encore les agents d' « humanisation ». Cette définition exclut les emplois portant sur des fonctions supports qui, par nature, correspondent à des organisations propres à chaque opérateur.

Alors que l'on a traité le cas des agents RATP pour lesquels l'ouverture à la concurrence se fera en 2025, il me semble indispensable de traiter du cas des salariés des entreprises privées qui devraient être concernés dès le 1er janvier 2021.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme je m'y étais engagée, nous avons poursuivi la concertation avec les organisations patronales et syndicales pour définir ce qui s'appliquera nécessairement sur l'ensemble du territoire national, donc sur les modalités de transfert des salariés de la convention collective du transport interurbain. Les résultats de cette concertation sont présentés dans l'amendement gouvernemental CD2818, au profit duquel je vous demande de retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je partage votre préoccupation sur la nécessité de garantir la continuité du service. Toutefois, je vous demande de retirer votre amendement au bénéfice de l'amendement gouvernemental : tout en assortissant le transfert des salariés de garanties, il est plus satisfaisant sur le plan rédactionnel et a fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

Mme Valérie Lacroute. J'attends avec impatience la présentation de l'amendement CD2818, qui répondra, je l'espère, aux interrogations et aux inquiétudes des entreprises de transport.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD3225 de la rapporteure.*

Suivant les avis défavorables du Gouvernement et de la rapporteure, elle ***rejette*** *successivement les amendements CD1686, CD1688, CD1687 et CD1689 de M. Hubert Wulfranc, qu'il a précédemment défendus.*

M. Jean-Marie Sermier. Une remarque de forme, madame la présidente : peut-on envisager de défendre l'ensemble de ses amendements, pour aller se coucher ensuite ?

Mme la présidente Barbara Pompili. Ne me tentez pas, monsieur Jean-Marie Sermier ! M. Hubert Wulfranc a défendu ses amendements de façon précise et concise, jusqu'à l'article 39. Comme vous le savez, je respecte les membres de la commission que je préside.

La commission ***adopte*** *successivement les amendements rédactionnels CD3077 et CD3078 de la rapporteure.*

Elle en vient à l'amendement CD1985 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit de préciser les conditions d'information des salariés dont le contrat de travail serait transféré.

Il est prévu que le cessionnaire informe individuellement le salarié dont le contrat de travail doit être transféré, au plus tard trois mois avant la date prévue pour le changement effectif d'attributaire. Le salarié dont le contrat de travail doit être transféré peut faire connaître son refus par écrit à son employeur dans un délai de deux mois.

Dans cette hypothèse, conformément aux conditions de droit commun, le refus est assimilable à un abandon de poste et ne donne lieu à aucune indemnisation du salarié.

Pour les employés de la RATP, à défaut de jurisprudence, la rupture du contrat, à l'amiable ou par décision de justice, pourrait s'accompagner du versement d'indemnités. L'amendement vise à préciser que ces éventuelles indemnités demeurent à la charge de la RATP, l'entreprise sortante. L'employé perd, par la même occasion, les bénéfices associés au statut particulier de son contrat rompu.

Vous savez que les recrutements de conducteurs de bus sont difficiles en Île-de-France et il ne faudrait pas qu'un salarié refusant son transfert puisse revenir et bénéficier des avantages associés au statut particulier de son contrat. Si c'est l'entreprise entrante plutôt que l'entreprise sortante qui paye les indemnités, cela signifie très concrètement que celles-ci seront à la charge des collectivités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous proposez de faire dépendre la procédure d'information des salariés de l'existence d'un délai suffisant de notification du contrat par Île-de-France Mobilités. Une telle méthode n'est pas envisageable. Comme dans toutes les procédures, l'information est un

droit pour les salariés, une condition indispensable pour qu'ils puissent se prononcer sur son acceptation ou son refus ; on ne peut la conditionner à l'existence d'un délai suffisant de notification du contrat de service public.

Vous traitez également des conséquences du refus de transfert du contrat de travail par le salarié. C'est un sujet sensible et complexe, y compris sur le plan juridique et en lien avec les conventions internationales sur le droit du travail, qui a fait l'objet de plusieurs séances de concertation. Ce sera le sens de l'amendement CD3277 qui vous sera présenté dans un instant. Je vous propose de retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Cet amendement réduit de trois mois le délai pour prévenir les salariés. Un délai de six mois est raisonnable car il permet aux salariés de mieux anticiper ce changement dans leur vie. Sans anticipation et sans adhésion des personnels, l'ouverture à la concurrence risque d'être un échec.

Mme Valérie Lacroute. Il est difficile pour les parlementaires de travailler dans ces conditions ! Je retire mon amendement en attendant de découvrir celui du Gouvernement.

*L'amendement est **retiré.***

La commission est saisie de l'examen CD3277 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme je m'y étais engagée lors des discussions au Sénat, j'ai mené des concertations avec les partenaires sociaux et Île-de-France Mobilités afin de définir les conséquences du refus du transfert de leur contrat de travail par les salariés de la RATP.

C'est un sujet important et il est essentiel que le dispositif que nous mettons en place soit équilibré : il doit permettre de préserver les droits des salariés tout en garantissant la continuité des services.

C'est tout l'objet de cet amendement, dont je pense qu'il constitue un bon point d'équilibre. Il prévoit que le refus du salarié de joindre le nouveau cessionnaire constitue une cause réelle et sérieuse de rupture de son contrat de travail. Il détaille les garanties procédurales applicables dans ce cadre, en reprenant celle du licenciement pour motif personnel. Il précise également que, comme dans le droit commun du code du travail, si le transfert entraîne une modification de son contrat de travail ayant un impact conséquent sur ses conditions de travail, le salarié qui refuse le transfert a droit à une indemnité destinée à réparer le préjudice subi.

Afin d'éviter des refus de transfert massifs qui seraient préjudiciables pour la continuité du service, j'ai souhaité que des aménagements au versement de cette indemnité soient apportés. Un décret en Conseil d'État viendra préciser les modalités de calcul et de versement de cette indemnité. Elle tiendra compte de la

situation du salarié au regard de l'emploi et visera à éviter que la perspective du versement d'une indemnité n'incite le salarié à refuser le transfert de son contrat de travail.

Mme Zivka Park, rapporteure. Merci, madame la ministre, pour cet amendement très attendu, et très équilibré. J'y suis favorable.

M. Martial Saddier. Je n'ai pas voulu reprendre la parole tout à l'heure à la suite de votre réponse, madame la présidente.

Très sincèrement, je ne suis pas le plus grand spécialiste des relations entre les salariés de la RATP et l'autorité organisatrice, et je fais totalement confiance aux parlementaires d'Île-de-France sur ce sujet, beaucoup plus compétents, et à Mme la ministre. Cependant, en fait d'amendement, celui-ci, long de quarante lignes, ressemble plutôt à un nouvel article. Et c'est le même Gouvernement, auteur de cet amendement, qui a émis un avis défavorable lorsqu'il a été proposé que les forfaits dont les salariés des remontées mécaniques se servent tous les jours pour aller travailler puissent être exonérés de charges sociales !

Faisons quand même attention. En l'espace d'un quart d'heure, nous dérogeons au code de l'urbanisme et à la loi relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP, et nous faisons un statut particulier pour des salariés d'Île-de-France, alors que depuis quinze jours que nous débattons, les amendements visant spécifiquement à prendre en compte la situation d'autres territoires sont balayés d'un revers de main ! Attention aux résultats, dimanche soir, des élections européennes, attention aux autres échéances électorales. Il y a un vrai malaise dans les autres territoires, je le dis très amicalement. Toujours des dérogations pour les territoires urbains et pour l'Île-de-France – tant mieux, je suis fondamentalement décentralisateur, je l'ai encore prouvé à propos du canal Seine-Nord Europe – mais jamais pour les autres, noyés dans l'océan des dispositions de droit commun ! Cela finira par nous causer des problèmes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur le député, votre commission examine actuellement les amendements qui précisent le cadre de l'ouverture à la concurrence en Île-de-France. Quand on traite de l'ouverture à la concurrence en Île-de-France, on parle de l'Île-de-France, comme tout à l'heure, évoquant le canal Seine-Nord Europe, nous parlions d'une société régionale spécifique au canal Seine-Nord Europe.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle en vient à l'amendement CD1984 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit toujours de la question du transfert de personnel, qui doit s'accompagner du maintien des conventions et accords antérieurs, le temps que soit renégocié un pacte social propre au nouveau délégataire. Nous allons recomposer le périmètre des réseaux de transport en Île-

de-France. Or, dans chaque entreprise, dans le cadre de la convention collective applicable, il y a des accords locaux. Compte tenu de la complexité des conditions sociales de reprise des personnels, je propose, pour ne pas pénaliser la bonne organisation des entreprises ni obérer la continuité des services, de donner un peu de temps pour que le nouveau délégataire puisse négocier ce pacte.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement, madame la députée, comporte deux types de dispositions.

D'une part, vous proposez que soient exclues du droit commun prévoyant le maintien pendant une période maximale de quinze mois des stipulations relatives à la durée et l'organisation du travail. Je ne vois pas quel motif d'intérêt général permettrait de justifier une telle dérogation au droit commun du code du travail, une telle atteinte aux garanties accordées aux salariés en contrepartie d'un transfert automatique.

D'autre part, vous proposez que soient mises en place des règles spécifiques pour les salariés transférés dans la zone OPTILE. J'ai souhaité que l'on prenne le temps de la concertation avec les partenaires sociaux ; cette question se pose dans l'ensemble du territoire national en ce qui concerne les salariés du transport interurbain. L'objet de l'amendement CD2818 du Gouvernement est précisément de régler cette situation.

Je vous invite, madame la députée, à retirer votre amendement ; à défaut, j'y serai défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je suis également défavorable à cet amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD3226 et CD3227 de la rapporteure.*

*Puis, suivant les avis défavorables du Gouvernement et de la commission elle **rejette** l'amendement CD1714 de M. Hubert Wulfranc, précédemment défendu.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD3228 de la rapporteure.*

Elle en vient à l'amendement CD3218 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement a pour objet de préciser que les salariés transférés accèdent au réseau des centres de santé de l'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) RATP dans les mêmes conditions que les salariés continuant à travailler au sein de cet EPIC.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette précision est utile. Il est logique que les salariés transférés accèdent aux centres de santé dans les mêmes conditions que les salariés restés à la RATP. Le Gouvernement est donc favorable à cet amendement.

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

Elle se saisit de l'amendement CD3219 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Dans sa rédaction actuelle, l'article 39 permet aux salariés de la RATP affectés à des services de bus qui, du fait de l'ouverture à la concurrence, quitteront la RATP, de continuer de bénéficier du régime spécial de retraite de la RATP et de la garantie d'emploi, à condition qu'ils restent régis par la convention collective applicable au transport public urbain ou par la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires du transport. Or la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires du transport ne couvre pas que des activités de transport de personnes : elle couvre également des activités de transport de marchandises ou encore de déménagement.

Dans un souci de cohérence, au regard de l'objet de l'ouverture à la concurrence, cet amendement précise que ces garanties ne sont maintenues que pour les salariés issus de la RATP qui restent régis par la convention collective du transport public urbain ou par la convention collective du transport routier, à condition qu'ils concourent à des activités de transport de personnes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est une précision utile. Le Gouvernement y est favorable.

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD1962 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit du périmètre OPTILE qui sera ouvert à la concurrence. Le redécoupage des lots actuellement exploités fera passer de 140 à 40 le nombre de contrats et les périmètres seront modifiés.

Il est ainsi indispensable d'instituer un transfert automatique et obligatoire des contrats de travail des salariés travaillant actuellement dans les réseaux de transport de voyageurs aux futures entreprises qui remporteront les différents appels d'offres d'Île-de-France Mobilités.

Parallèlement, il convient d'instaurer des garanties sociales pour les salariés. Je propose donc une portabilité de certains droits issus de la convention collective qui les régit actuellement.

Enfin, il est nécessaire d'exclure tout maintien des accords collectifs d'entreprise lors du transfert des salariés dans la mesure où seront réunis à terme dans une seule entreprise des salariés de différentes entreprises ayant chacune ses

propres accords d'entreprise négociés, en vigueur depuis de nombreuses années. Il serait d'une complexité opérationnelle inextricable d'articuler ces différents accords aux dispositions différentes. Je propose ainsi d'instaurer un dispositif prévoyant des principes forts et intangibles et renvoyant au dialogue social sectoriel pour en déterminer les modalités d'application.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage votre préoccupation, madame la députée, mais je vous invite à retirer cet amendement au profit de l'amendement CD2818 du Gouvernement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD3079 et CD3080 de la rapporteure.*

Puis elle se saisit de l'amendement CD3220 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'objet de cet amendement est d'ajuster le champ d'application des dispositions du cadre social territorialisé pour en exclure les autobus à vocation touristique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La précision me paraît utile. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle en vient à l'amendement CD1986 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit d'avoir des règles d'organisation du travail identiques pour les conducteurs. Plutôt que de raisonner en fonction des spécificités des lignes de bus, il conviendrait donc de raisonner en termes de dépôts de bus.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, madame la députée, mais, dans la plupart des cas, les centres de bus regrouperont des lignes dont les caractéristiques d'exploitation sont les mêmes. Un seul régime de travail y sera donc applicable.

Si, en revanche, un dépôt de bus doit regrouper à la fois des lignes situées dans la zone dense parisienne et des lignes situées en dehors de cette zone, il faudra alors appliquer aux conducteurs de chaque ensemble de lignes les règles de travail qu'imposent les conditions de circulation, il y va de la sécurité des conducteurs et de celle des usagers. J'ai conscience du fait que la gestion de régimes de travail différents dans un même dépôt implique, pour l'employeur, une organisation un peu particulière, mais je fais confiance à Île-de-France Mobilités pour tenir compte de cette contrainte dans la détermination de ses futurs allotissements.

Je vous propose donc de retirer cet amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

Mme Zivka Park. Même avis.

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

*Elle **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD3229 de la rapporteure.*

*Puis elle **adopte** les amendements de conséquence CD3221 et CD3222 de la rapporteure.*

Elle se saisit de l'amendement CD3217 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement vise à permettre que les conducteurs des lignes de bus non urbaines dont le parcours est majoritairement effectué dans la zone dense urbaine francilienne, soumises aux mêmes contraintes d'exploitation que les lignes de bus urbaines, se voient également appliquer le cadre social territorialisé prévu à l'article 39.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est effectivement important que les lignes de bus interurbaines qui sont soumises aux mêmes contraintes d'exploitation relèvent du même cadre social territorialisé. Le Gouvernement est donc favorable à cet amendement.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle examine, en discussion commune, l'amendement CD2818 du Gouvernement et les amendements identiques CD1961 de Mme Valérie Lacroute et CD2666 de Mme Florence Lasserre-David.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme nous l'avons déjà évoqué, les partenaires sociaux de la branche du transport interurbain m'ont sollicitée pour que la loi prévoie un dispositif de transfert automatique des contrats de travail, qui aura vocation à couvrir les entreprises de la zone OPTILE mais aussi, plus généralement, à s'appliquer dans toute la France, ce qui rejoint la préoccupation de M. le député Martial Saddier.

En effet, dans ce secteur, souvent, la procédure de transfert automatique des contrats de travail prévue dans le code du travail n'est pas applicable. Le dispositif légal de droit commun de transfert automatique des contrats de travail qui permet aux salariés de conserver de manière certaine un emploi en cas de modification juridique de la situation de l'employeur ne trouve à s'appliquer que s'il y a transfert d'une entité économique autonome, ce qui implique qu'il n'y ait aucun changement dans le périmètre d'exécution du contrat de service public. Or, dans le secteur interurbain, les reconfigurations des lots dans le cadre des appels d'offres sont fréquentes – c'est par exemple le cas dans les appels d'offres sur le transport scolaire : à la suite du transfert de la compétence des départements vers

les régions, il y a eu de nombreuses réorganisations de lots. Ainsi, le dispositif légal n'est souvent pas applicable.

C'est la raison pour laquelle la branche s'est dotée depuis 2009 d'un dispositif de transfert conventionnel mais, dans le cadre d'un tel dispositif, le transfert n'est pas automatique. Les salariés peuvent choisir de le refuser, ce qui peut parfois mettre en péril la continuité du service public, surtout dans un contexte de fortes tensions sur le marché du travail des conducteurs. Le dispositif proposé par l'amendement du Gouvernement fait suite aux concertations que j'ai menées sur ce sujet. Elles ont confirmé une volonté partagée des partenaires sociaux pour la mise en place d'un transfert automatique dans le secteur interurbain pour l'ensemble du territoire. Vous le savez, je fais confiance au dialogue social, que je considère plus à même de préciser les modalités pratiques de mise en œuvre de ce transfert.

C'est la raison pour laquelle l'amendement crée un dispositif de transfert automatique des contrats de travail, à la condition, cependant, que les partenaires sociaux aient signé un accord de branche. Ce dispositif sera applicable aux contrats de service public exécutés par des entreprises relevant de la convention collective applicable au transport interurbain de voyageurs. Cet accord de branche doit contenir *a minima* des dispositions sur les modalités d'information et d'accompagnement des salariés, le devenir des accords collectifs et le maintien de la rémunération des salariés transférés.

Je sais qu'un certain nombre d'entre vous sont préoccupés par le devenir des accords collectifs. Les partenaires sociaux devront définir les conditions les plus opérationnelles et pourront ainsi prévoir des dispositions particulières dans le cas d'une multiplicité d'entreprises cédantes – par exemple, l'application des accords de l'entreprise dont est issue la majorité des salariés transférés. Quant à la garantie de rémunération, les partenaires sociaux pourront prévoir un dispositif plus favorable que celui prévu par le code du travail.

Le dispositif présenté par le Gouvernement répond aux préoccupations exprimées tant par les organisations d'employeurs que par les organisations syndicales représentatives de la branche et permettra de traiter la très grande majorité des cas de transfert, en grande couronne comme dans le reste de la France.

Mme Valérie Lacroute. Il est toujours un peu compliqué d'examiner un amendement déposé par le Gouvernement en même temps que les amendements que l'on a préparés.

Si je comprends bien, l'amendement gouvernemental prévoit un transfert automatique. Ce n'est pas le cas de mon amendement CD1961, que je vais donc retirer – j'y retravaillerai éventuellement en vue de la séance. En tout cas, il est compliqué de travailler ainsi, à la dernière minute, sur ces sujets et de réagir aux amendements ainsi déposés. Nous avons un peu l'impression que sont ajoutées à

la dernière minute les conditions de transfert des salariés des entreprises privées, alors que les conditions applicables aux salariés de la RATP – qui ne connaîtra l'ouverture à la concurrence qu'en 2025 – sont bien préparées. Peut-être cela va-t-il vous agacer, madame la ministre, mais, vu de l'extérieur, c'est le sentiment que l'on a.

Mme Florence Lasserre-David. Je propose, par l'amendement CD2666, qui concerne les contrats de transport routier interurbain, un transfert automatique des contrats de travail en cours des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service concerné au nouvel employeur. À ce jour, le caractère non obligatoire du transfert des contrats de travail est source d'importantes difficultés dans certaines délégations de service public, dont des licenciements au sein l'entreprise qui perd le contrat.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le problème concerne l'ensemble du territoire national. Des contrats de transport interurbain, il y en a partout. Depuis des décennies, les changements d'opérateur se font sans dispositif de transfert automatique. Or il y aura certainement des réorganisations, dans la zone OPTILE, tout comme il y en a en région, notamment à la suite du transfert de la compétence des transports scolaires et interurbains des départements aux régions – cela entraîne des réallotissements qui posent le même problème.

La concertation avec les partenaires sociaux a pris le temps nécessaire pour aboutir à un bon accord. Par l'amendement CD2818, le Gouvernement vous propose de ratifier le fruit de ces négociations. Je propose donc à Mme Florence Lasserre-David de retirer son amendement, au profit de l'amendement du Gouvernement.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement, équilibré, du Gouvernement répond à une demande des organisations tant syndicales que patronales. J'y suis favorable. Dès lors, je suis défavorable à l'amendement CD2666.

M. Jean-Marie Sermier. Ma collègue Mme Valérie Lacroute vous l'a dit, et je vous le répète : depuis deux ans et les Assises nationales de la mobilité, nous étions censés préparer un texte de loi. En tant qu'opposition constructive et responsable, nous proposions un certain nombre d'amendements. Voici que vous arrivez, au dernier moment, avec des amendements qui réécrivent la totalité du texte, sans que nous puissions vraiment en débattre. Je déplore la méthode ; cela confine à l'amateurisme.

*Les amendements CD1961 et CD2666 sont **retirés**.*

*La commission **adopte** l'amendement CD2818.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD3081 de la rapporteure.*

Elle en vient à l'amendement CD3279 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. La question de la continuité du service est essentielle et il serait regrettable qu'une ouverture prématurée à la concurrence mette en difficulté un réseau qu'il faut aujourd'hui conforter et améliorer. Je propose de disposer que « l'ouverture à la concurrence de l'ensemble des réseaux de transport routiers par autobus gérés par Île-de-France Mobilités ne peut se faire avant le 1er janvier 2025 ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement ne soutiendra pas une disposition modifiant le calendrier d'ouverture à la concurrence contre l'avis de la présidente d'Île-de-France Mobilités. Je vous invite donc, madame la rapporteure, à retirer cet amendement. Si la présidente d'Île-de-France Mobilités change d'avis, le Gouvernement s'adaptera.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je souhaitais relayer les craintes des élus, mais je retire cet amendement – éventuellement pour y retravailler ou échanger avec mes collègues ou Île-de-France Mobilités.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'article 39 **modifié**.*

Après l'article 39

La commission examine, en discussion commune, les amendements identiques CD1880 de Mme Anne Blanc et CD2709 de M. Arnaud Viala, et les amendements identiques CD25 de M. Jean-Yves Bony, CD236 de M. Mounir Belhamiti, CD563 de Mme Graziella Melchior, CD866 de M. Fabrice Brun, CD1238 de M. Stéphane Buchou et CD1963 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Sereine Mauborgne. L'amendement CD1880 vise à aligner l'âge d'accès au permis D sur celui du permis C ainsi que le prévoit la réglementation européenne, qui permet de ramener l'âge d'accès à ce permis de vingt-quatre à vingt et un ans – et même de vingt et un à dix-huit ans dans le cadre d'une formation professionnelle qualifiante, sous certaines conditions que je ne vous détaille pas.

Cet amendement vise donc à lever un frein important au recrutement alors que la profession est en forte tension.

M. Jean-Marie Sermier. L'importante pénurie de conducteurs que connaît le transport routier met en danger la continuité des services publics de transport. L'amendement CD2709 de M. Arnaud Viala vise à y remédier. Dans la même logique, l'amendement CD25 de M. Jean-Yves Bony vise à aligner l'âge d'accès au permis D sur celui du permis C.

M. Vincent Thiébaut. L'amendement CD236 est défendu.

Mme Graziella Melchior. L'amendement CD563 repose sur les mêmes considérations que les amendements que mes collègues viennent de défendre.

M. Martial Saddier. Mêmes arguments pour l'amendement CD866.

M. Stéphane Buchou. Mêmes arguments pour l'amendement CD1238.

Mme Valérie Lacroute. J'ajoute simplement que notre droit impose jusqu'à présent pour le permis D un âge d'accès plus élevé que les règles européennes et plus élevé que pour le permis C, qui donne le droit de conduire des camions. L'alignement de l'âge d'accès au permis D sur celui du permis C marquerait une réelle avancée à l'heure où la profession du transport de voyageurs connaît des difficultés de recrutement. Il y va aussi du renforcement et du développement de l'offre de transports en commun.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage les préoccupations dont procèdent ces amendements.

Ils ont pour objet d'abaisser l'âge minimum à partir duquel il est possible de conduire, à titre professionnel, un véhicule de transport en commun après une formation longue ou après une formation courte. Le droit européen ne nous permet pas d'abaisser davantage l'âge à partir duquel il est possible de conduire à titre professionnel un véhicule de transport en commun après une formation courte. Cet âge est de vingt et un ans pour la conduite sur des lignes courtes de moins de cinquante kilomètres et de vingt-trois ans pour des lignes longues. Nous utilisons donc toutes les possibilités offertes par la directive.

En revanche, nous avons des marges de manœuvre pour un conducteur qui a obtenu une qualification initiale longue et je souhaite les utiliser. Aujourd'hui, notre droit interne permet à un conducteur qui a obtenu une qualification initiale longue, donc un diplôme ou un titre professionnel, de conduire un véhicule de transport en commun à partir de vingt et un ans. Le droit européen offre la possibilité d'abaisser cet âge à vingt ans ou à dix-huit ans sur des lignes de moins de cinquante kilomètres. Afin de favoriser l'accès à l'emploi des jeunes désirant travailler dans le secteur des transports de voyageurs qui fait face, comme cela a été souligné à des difficultés de recrutement, un tel abaissement de vingt et un à dix-huit ans pour les lignes courtes et de vingt et un à vingt ans pour les lignes longues fait partie des orientations que j'ai retenues en lien avec le ministre de l'intérieur. La mesure sera prise par décret en Conseil d'État puisqu'il s'agit d'une disposition réglementaire, qu'il n'est donc pas nécessaire de prendre par la loi.

Je pense que c'est une avancée importante. J'espère qu'elle permettra à de nombreux jeunes d'accéder à ce beau métier du transport routier de voyageurs.

Je vous propose, en conséquence, le retrait de ces amendements.

Mme Zivka Park, rapporteure. Comme vient de l'indiquer Mme la ministre, la question relève du pouvoir réglementaire. Je suis donc défavorable à ces amendements.

Mme Valérie Lacroute. Souvent, les délais administratifs sont longs. Avez-vous donc une idée du calendrier, madame la ministre ? À défaut, cela pourra faire l'objet d'une question écrite.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le décret est simple, il est prêt. Il faut qu'il suive son chemin au sein du Conseil d'État, mais je ne doute pas que celui-ci sera certainement très motivé à l'idée d'ouvrir de nouvelles perspectives professionnelles aux jeunes.

Les amendements CD1880, CD2709, CD25, CD236, CD563, CD866, CD1238 et CD1963 sont ***retirés.***

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2707 de M. Arnaud Viala, CD1893 de Mme Anne Blanc, et les amendements identiques CD36 de M. Vincent Descoeur, CD235 de M. Mounir Belhamiti, CD562 de Mme Graziella Melchior et CD2310 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Pour permettre à des jeunes d'être embauchés plus rapidement, nous proposons, par l'amendement CD2707, la création d'un certificat de conduite provisoire.

Mme Sereine Mauborgne. La réforme du permis de conduire de 2012 a provoqué la disparition des attestations provisoires de conduite. Nous proposons donc, par l'amendement CD1893, la création d'un certificat de conduite provisoire pour les conducteurs titulaires du titre professionnel, du certificat d'aptitude professionnelle (CAP) de conduite routière ou du baccalauréat professionnel conduite routière, et de réviser les dispositifs de délivrance des permis pour les conducteurs de transport routier de voyageurs. Cela éviterait aux entreprises d'embaucher sans pouvoir faire conduire leur chauffeur.

M. Martial Saddier. Il peut effectivement s'écouler trois mois entre le moment où quelqu'un obtient l'autorisation de conduire et le moment où il reçoit le document. Dans cet intervalle, il n'a pas le droit de conduire. Par l'amendement CD36, nous proposons d'y remédier.

M. Vincent Thiébaut. L'amendement CD235 est défendu.

Mme Graziella Melchior. J'ajouterai simplement aux arguments développés par mes collègues le fait que le secteur est en tension. L'absence de certificat provisoire met en difficulté les sociétés elles-mêmes. Tel est l'objet de l'amendement CD562.

M. Jean-Marie Sermier. Il est proposé de réviser le dispositif de délivrance du permis de conduire, en particulier pour les producteurs de transport

routier de voyageurs, par la création d'un certificat de conduite provisoire. Tel est l'objet de l'amendement CD2310.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage totalement la préoccupation qu'expriment les professionnels du secteur ; c'est en effet une difficulté pour eux. C'est aussi un frein à l'emploi pour des jeunes qui pourraient s'orienter vers cette profession du transport routier.

La difficulté, c'est que le titre professionnel de conduite est en réalité un double examen : à la fois un titre professionnel délivré par le ministère du travail et un permis de conduire délivré par le ministère de l'intérieur. Une synchronisation est donc nécessaire. Nous avons engagé un travail important avec les ministères de l'intérieur et du travail pour faciliter l'accès à la profession en coordonnant mieux l'ensemble de ces dispositifs, afin de réduire les délais de délivrance de ces titres professionnels. Ce travail devrait aboutir bientôt.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable également.

M. Martial Saddier. Nous ne sommes pas en désaccord sur le fond, Madame la ministre. Cela étant, le fait que ces amendements émanent de tous les groupes souligne bien la réalité du problème, et ce projet de loi s'élabore tout de même depuis deux ans. Si c'est l'existence de deux ministères qui pose problème pour la délivrance de ces titres, peut-être faut-il régler le problème en n'en conservant qu'un.

Par ailleurs, compte tenu du poids du ministère de l'intérieur, l'adoption de ces amendements est le meilleur service que l'on puisse vous rendre. Cela obligera l'administration à trouver une solution d'ici à la séance. Peu importe à l'opposition de ne pouvoir revendiquer la paternité de l'idée, la majorité ayant aussi déposé des amendements.

Mme Sereine Mauborgne. À l'heure du tout numérique, nous peinons effectivement à imaginer qu'une solution concrète ne soit pas possible, d'autant que les services du ministère du travail et ceux du ministère de l'intérieur se retrouvent au sein des mêmes bâtiments des mêmes préfectures. Il faut traiter le sujet.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est en cours.

*La commission **rejette** successivement les amendements CD2707 et CD1893.*

*Puis elle **rejette** les amendements identiques CD36, CD235, CD562 et CD2310.*

Article 40 (articles L. 130-4, L. 130-7, L. 322-1 et chapitre IX [nouveau] du titre Ier du livre IV du code de la route, article 529-6 du code de procédure pénale) : *Mise en place de péages à flux libre*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1507 et CD1508 de M. Guillaume Kasbarian.

M. Guillaume Kasbarian. À travers ces amendements, j'aborde le sujet épineux et souvent polémique du péage et des mises en concession autoroutières.

Beaucoup de nos concitoyens comprennent que l'État n'a pas forcément les moyens d'entretenir les routes avec l'argent public et que pour construire de nouvelles infrastructures ou pour améliorer significativement celles qui existent, il est nécessaire de mettre en place des péages. Toutefois, ils comprennent moins qu'un droit de péage leur soit réclamé alors même qu'il n'y a ni nouvelle voie de circulation, ni amélioration.

Mon amendement CD1507 propose de conditionner l'instauration d'un péage à la création d'une voie de circulation supplémentaire, le CD1508, à une amélioration substantielle de l'infrastructure.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La mise à péage d'une infrastructure existante se justifie d'abord par l'augmentation du niveau de service sur l'ensemble d'un itinéraire emprunté par des usagers de la section concernée. Cela peut être vrai même si certaines des sections concernées possèdent déjà un bon niveau de service, par exemple quand il s'agit de supprimer des carrefours sur une route à deux fois deux voies ou de prolonger une mise à deux fois deux voies. Au niveau de l'infrastructure d'ensemble, le total du produit des péages permet d'opérer une péréquation globale et d'améliorer le niveau de service et de sécurité pour l'ensemble des usagers, comme ce sera le cas avec le projet en cours de la route Centre-Europe-Atlantique (RCEA) dans l'Allier. En outre, la réalisation d'une voie supplémentaire, au-delà du coût qu'elle représente, n'est pas toujours pertinente pour améliorer les conditions de circulation. Votre deuxième amendement est satisfait. Je vous propose de le retirer ainsi que le premier.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Il est techniquement impossible de mettre en pratique partout ce que demandent vos amendements.

M. Martial Saddier. Au-delà du contrat de concession, il y a le contrat d'exploitation entre l'État et les sociétés d'autoroute. Il prévoit les conditions d'évolution du péage, tronçon par tronçon. Il ne faudrait pas que des amendements viennent remettre en cause les clauses très précises qui règlent la mise sous concession ou même la prolongation de concession – Mme la ministre voit de quoi je parle.

M. Guillaume Kasbarian. Ces amendements, monsieur Martial Saddier, visent les nouvelles mises en concession et non pas les contrats existants.

J’entends vos arguments, madame la ministre, madame la rapporteure.

Reste qu’il est difficile de justifier auprès des usagers qu’ils vont avoir à payer par exemple 1 000 euros par an de péage alors qu’il n’y a eu ni voie supplémentaire, ni amélioration significative sur la route qu’ils empruntent chaque jour pour aller travailler.

Je vous propose de retravailler à une reformulation de ces amendements en vue de la séance.

*Les amendements CD1507 et CD1508 sont **retirés**.*

La commission examine l’amendement CD3235 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement rétablit la disposition du texte initial supprimée par le Sénat qui impose au Trésor public de faire opposition au transfert du certificat d’immatriculation du véhicule en cas de non-paiement d’une amende forfaitaire majorée prononcée à la suite d’une infraction de fraude au péage.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette disposition est un prérequis important pour favoriser le développement du flux libre. Elle ne crée pas de tort illégitime pour les personnes concernées car le traitement des usagers en situation de fraude repose sur une procédure transactionnelle équilibrée avec un délai de post-paiement de plusieurs jours après la commission de la fraude. Une indemnité forfaitaire minorée est prévue pour un règlement sous quinze jours suivant l’avis de paiement par le concessionnaire. Le durcissement des mesures concerne surtout ceux qui n’ont pas acquitté leur amende au terme du délai de deux mois de la procédure transactionnelle. L’opposition au transfert du certificat d’immatriculation en cas de vente ne serait effective que si l’usager laisse s’écouler un délai de quatre mois suivant l’envoi du titre de paiement. Avis favorable.

*La commission **adopte** l’amendement.*

Elle est saisie de l’amendement CD1649 de M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Cet amendement a pour objet de donner accès aux informations collectées par l’État aux agents des exploitants d’aérodromes assermentés et agréés par le préfet aux seules fins d’identifier les auteurs des contraventions aux règles de stationnement dans l’emprise d’un aérodrome.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J’ai eu l’occasion d’évoquer hier les contraintes liées au système d’immatriculation des véhicules, le SIV, dispositif qui a plus de dix ans. On ne peut pas envisager une multiplication des accès. En outre, ce fichier contient des données personnelles sensibles. Il n’est donc pas souhaitable d’ouvrir son utilisation plus que nécessaire.

Je vous propose de retirer votre amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD2307 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Amendement de terminologie : il convient de préciser dans le code de la route que ce n'est pas le « conducteur » qui est responsable pécuniairement du non-paiement d'une amende de péage, mais le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il ne s'agit pas d'une simple question de terminologie, monsieur Jean-Marie Sermier, puisque votre amendement reviendrait à ce que le titulaire de la carte grise assume la responsabilité délictuelle des infractions au péage et au stationnement, en plus de la responsabilité contraventionnelle qu'il assume au titre de l'article L. 121-2 du code de la route. La responsabilité pénale ne peut s'appliquer qu'au conducteur. Une telle disposition serait exposée à un risque de censure du Conseil constitutionnel.

Je vous propose donc de retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Le choix des termes a son importance quand il s'agit d'identifier la personne qui doit payer l'amende. Dans le domaine pénal, c'est le conducteur qui doit être incriminé et non pas le propriétaire du véhicule. Adopter cet amendement conduirait à flécher toutes les amendes en direction du propriétaire du véhicule, alors que c'est le conducteur qui doit être identifié comme responsable.

M. Jean-Marie Sermier. Je vais le retirer, convaincu par les arguments de Mme la rapporteure.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission en vient à l'amendement CD2855 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Dans la même logique que l'amendement précédent, cet amendement précise, en cas d'infraction à la réglementation sur l'acquittement des péages, que c'est le titulaire d'un certificat d'immatriculation qui est responsable pénalement. Il contribue à une clarification au sujet du délit d'habitude.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même avis que sur l'amendement précédent pour les mêmes raisons.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

*L'amendement CD2855 est **retiré**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1707 et CD1708 de M. Robin Reda.

M. Martial Saddier. L'amendement CD1707 est très clair. Il substitue au mot « cinq », le mot « trois ». Quant à l'amendement CD1708, il n'est pas moins clair : il substitue au mot « cinq », le mot « quatre ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le mot « cinq » est important pour l'équilibre de cette disposition : avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

*La commission **rejette s**uccessivement les amendements.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD3082 de la rapporteure.*

Elle examine l'amendement CD2308 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement est quasiment rédactionnel puisqu'il vise à remplacer le mot « le conducteur » par le mot « usager ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à désigner pour les infractions au péage l'usager de l'autoroute en lieu et place du conducteur, en s'inspirant du premier alinéa de l'article R. 421-9 du code de la route. Or ce n'est pas le premier alinéa de cet article qui traite des situations de refus de paiement, mais son deuxième alinéa qui prévoit, pour sa part, que le régime de sanction est bien applicable au conducteur. La rédaction initialement proposée à l'article 40 est donc bien cohérente avec ce deuxième alinéa relatif à la contravention à laquelle s'expose le contrevenant. Votre amendement introduirait une variation sémantique qui créerait des doutes. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même argument que précédemment : j'espère vous convaincre de la même manière.

*L'amendement CD2308 est **retiré**.*

La commission est saisie de l'amendement CD3236 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement supprime l'ajout auquel le Sénat a procédé à l'alinéa 13 : il prévoyait qu'en cas de non-paiement d'un péage autoroutier, le versement à l'exploitant de la somme due au titre du péage avant l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé a les mêmes effets que la transaction, qui permet d'éviter le recours au mécanisme contraventionnel.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

Enfin, elle examine l'amendement CD3237 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit d'un amendement de conséquence du précédent amendement.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 40 **modifié**.*

M. Jean-Marie Sermier. Madame la présidente, nous souhaiterions que la réunion soit suspendue pour quelques minutes afin que mes collègues et moi-même puissions nous concerter.

Mme la présidente Barbara Pompili. La réunion est suspendue pour quelques minutes.

Article 40 *bis* (article L. 122-4 du code de la voirie routière) : *Prise en compte, par les conventions de délégation autoroutières, des véhicules à carburants alternatifs*

*Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CD2312 de M. Jean-Marie Sermier.*

*Suivant l'avis favorable de la rapporteure, elle **adopte** ensuite l'amendement CD2365 rectifié de M. Jean-Marc Zulesi.*

En conséquence, l'article 40 bis *est **ainsi rédigé** et les amendements CD507 de M. Guy Bricout, CD1608 de M. Philippe Chalumeau, CD2454 de M. Benoit Simian, CD1580 de M. Jean-Luc Fugit, CD2167 de M. Anthony Cellier et CD695 de Mme Pascale Boyer **tombent**.*

Article 40 *ter* A *(nouveau)* (articles L. 122-1 et L. 122-4 du code de la voirie routière) : *Adossement au réseau routier concédé de sections à gabarit routier*

La commission est saisie de l'amendement CD1840 de la commission des finances.

M. Joël Giraud, rapporteur général de la commission des finances. Il s'agit d'un amendement de coordination avec l'amendement CD1831 adopté à l'article 1er A qui traduit la notion d'autoroute à gabarit routier dans le code de la voirie routière.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense que cet amendement est en grande partie satisfait, mais je m'en remets à la sagesse de votre commission.

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission ***adopte*** *l'amendement.*

Article 40 ***ter*** **B** ***(nouveau)*** (article L. 122-4 du code de la voirie routière) : *Amélioration de la définition des critères de nécessité et d'utilité justifiant l'intégration d'ouvrages ou d'aménagements non prévus initialement à l'assiette d'un péage autoroutier*

La commission examine l'amendement CD1841 de la commission des finances.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Dans le respect du droit européen des concessions, cet amendement renforce la sécurisation juridique pour les opérations connexes de fluidification des accès ou d'intermodalité en ajoutant un critère de desserte des territoires. Concrètement, cela permet de faire payer par la concession un échangeur ou un pôle d'échanges multimodal dans le prolongement des concessions.

Mme Élisabeth Borne, chargée des transports. Cet amendement formalise la jurisprudence du Conseil d'État : avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable à cet amendement qui apporte une clarification utile.

La commission ***adopte*** *l'amendement.*

Après l'article 40 ***bis***

La commission est saisie de l'amendement CD2210 de M. Stéphane Demilly.

M. Guy Bricout. La libéralisation des autoroutes a été très mal réalisée. Pour ne pas aggraver la situation, il convient de suivre les recommandations de la Cour des comptes.

Cet amendement vise à pallier l'insuffisante précision des décrets du Gouvernement en demandant une définition plus précise des aménagements autoroutiers supplémentaires qui ouvrent droit à des compensations.

L'amendement CD2710, que je me permets de défendre par avance, vise à éviter une inflation des compensations financières de l'État en faveur des sociétés autoroutières en confiant la réalisation des études économiques à des organisateurs indépendants.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement CD2210 a le même objet que celui qui vient d'être proposé par la commission des finances, dont la rédaction est meilleure.

S'agissant de l'amendement CD2710, je peux vous assurer que les services du ministère des transports disposent déjà d'une capacité importante. Les sujets économiques se travaillent en relation étroite avec Bercy. Par ailleurs, la loi du 6 août 2015 a confié à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières une mission de contrôle de l'ensemble du secteur. Elle est pleinement mobilisée sur ces sujets.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je vous demanderai de bien vouloir retirer ces amendements, monsieur Guy Bricout.

L'amendement CD2210 est ***retiré****.*

La commission est saisie de l'amendement CD1510 rectifié de M. Guillaume Kasbarian.

M. Guillaume Kasbarian. Le modèle de la concession autoroutière est très rentable, comme l'a souligné en 2014 un rapport de l'Autorité de la concurrence. Le chiffre d'affaires des autoroutes atteint 10 milliards d'euros, le résultat d'exploitation 5,4 milliards et les dividendes s'élèvent à 1,7 milliard. Les sociétés reversent 17 % de leur chiffre d'affaires sous forme de dividendes et leur résultat net est de 28 %, ce qui est assez exceptionnel.

Le problème, c'est que dans le cadre des nouvelles concessions, on continue à verser des subventions d'équilibre avec l'argent public. Notre amendement propose de supprimer les financements publics lors des mises en concession de projets autoroutiers.

J'aurai défendu, madame la présidente, l'amendement CD1511, qui est similaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Quand on attribue une nouvelle concession, c'est à une nouvelle société. Il n'y a donc pas de péréquation possible avec les sociétés concessionnaires existantes. Quand le modèle n'est pas équilibré, il peut arriver qu'il y ait une subvention qui fasse partie du montage global de la concession. Il n'est pas souhaitable de se priver de cette possibilité. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Si l'on supprime toute possibilité de subvention publique pour les nouvelles concessions, il est probable que des sections d'autoroute peu rentables mais pourtant utiles pour l'aménagement du territoire ne seront pas construites car les candidats en seront dissuadés.

M. Martial Saddier. Le principe de la subvention publique est de permettre à des territoires où la fréquentation potentielle est moyenne de se voir

doter d'infrastructures. Si vous supprimez la subvention d'équilibre, il n'y aurait plus d'autoroutes en dehors de la périphérie des grandes zones urbaines. Je vous renvoie à la jurisprudence du Conseil d'État, notamment à son arrêt portant sur l'autoroute transchablaisienne.

M. Guillaume Kasbarian. Je vais retravailler ces amendements pour revenir dans l'hémicycle avec une nouvelle version.

L'amendement CD1510 rectifié est ***retiré****.*

L'amendement CD2710 de M. Stéphane Demilly a été ***retiré****.*

La commission est saisie de l'amendement CD1513 de M. Guillaume Kasbarian.

M. Guillaume Kasbarian. Cet amendement prévoit une clause obligeant les sociétés autoroutières à réinvestir 50 % de leur résultat net dans la concession autoroutière de façon que le bénéfice qu'elles réalisent puisse être utile aux infrastructures.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il faut avoir en tête le modèle économique des concessions : les résultats ont vocation à rembourser l'emprunt rendu nécessaire par le fort investissement de départ. Dès lors, un réinvestissement de 50 % du résultat net annuel n'a pas de pertinence économique : il faut que les flux servent à rembourser l'endettement initial. Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Guillaume Kasbarian. Je rappellerai simplement les chiffres que j'ai cités tout à l'heure : le résultat net des sociétés autoroutières s'élève à 28 % et 17 % du chiffre d'affaires est versé sous forme de dividendes. J'aurais du mal à pleurer sur la rentabilité des sociétés autoroutières. Cela dit, j'accepte de retirer mon amendement.

L'amendement CD1513 est ***retiré****.*

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission ***rejette*** *l'amendement CD1472 de M. Julien Dive.*

Elle examine ensuite l'amendement CD1514 de M. Guillaume Kasbarian.

M. Guillaume Kasbarian. Quand nous avons discuté de la cession des parts d'ADP dans le cadre de la loi PACTE, nous avons mis en place un dispositif qui visait à ne pas reproduire les erreurs commises lors de la privatisation des concessions autoroutières, qui ont été largement dénoncées dans l'hémicycle à l'époque. Ce dispositif prévoit notamment des contrats pluriannuels fixant pour cinq ans l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires.

Cet amendement propose de le transposer afin de laisser la possibilité à l'État de revoir, tous les cinq ans, les tarifs des péages. Grâce à cet outil de contrôle, il aura une meilleure prise sur les concessions autoroutières.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement reviendrait à inscrire dans la loi des dispositions relatives au contrat de plan qui sont de niveau réglementaire. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Guillaume Kasbarian. Même si cela relève du domaine réglementaire, c'est ce qui a été fait dans la loi PACTE pour ADP. Rien ne nous empêche d'en faire de même. Je retire cet amendement en vue d'une nouvelle rédaction.

*L'amendement CD1514 est **retiré**.*

*L'amendement CD1511 de M. Guillaume Kasbarian a été **retiré**.*

La commission examine les amendements CD1515 et CD1516 de M. Guillaume Kasbarian, qui peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

M. Guillaume Kasbarian. Nous proposons d'imposer aux sociétés autoroutières d'installer sur les aires de repos des bornes de recharge pour les véhicules électriques – CD1515 – et des bornes de recharge pour les véhicules utilisant l'hydrogène – CD1516. Compte tenu de la rentabilité de ces sociétés, il ne leur serait pas très difficile de procéder à de tels aménagements dans le cadre des nouvelles concessions.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage bien sûr votre préoccupation. Ce que vous proposez est toutefois d'ores et déjà pris en compte, notamment grâce à un arrêté du 2 janvier 2019 qui est venu clarifier le déploiement de ces installations d'avitaillement pour des énergies propres afin de les faciliter. Il revoit les droits des sous-concessions et les conditions d'amortissement de ces équipements qui, de fait, sont rentables. Je vous propose de retirer vos amendements.

Mme Zivka Park, rapporteure. La préoccupation tout à fait justifiée exprimée par vos amendements a été satisfaite, en ce qui concerne les futures concessions, par l'adoption de l'amendement de notre collègue M. Jean-Marc Zulesi qui a entièrement re-rédigé l'article 40 *bis*. Quant à appliquer cette nouvelle obligation aux concessions existantes, cela nous ferait de nouveau nous heurter au dispositif contractuel qui oblige l'État à compenser toute nouvelle charge ou contrainte. Avis défavorable

M. Guillaume Kasbarian. Je retire mes amendements.

*Les amendements CD1515 et CD1516 sont **retirés**.*

Article 40 *ter* C *(nouveau)* (article L. 122-12 du code de la voirie routière) : *Allègement des procédures relatives à certains marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1842 de la commission des finances et CD2311 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Joël Giraud, rapporteur général. L'amendement CD1842 vise à transcrire dans la loi une demande de l'ARAFER mais aussi de la mission d'information sur l'évaluation de la « loi Macron » portant sur l'opportunité de simplifier l'encadrement des marchés de fournitures et services par arrêté interministériel quand il n'y a pas de risques de conflit d'intérêts.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2311 entend revoir l'encadrement des marchés des entreprises concédantes pour leurs fournitures, notamment.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements correspondent en effet aux préconisations de la mission d'information commune de l'Assemblée nationale sur l'évaluation de la loi Macron : avis favorable à l'amendement CD1842, demande de retrait pour l'amendement CD2311.

Mme Zivka Park, rapporteure. Monsieur Jean-Marie Sermier, je vous demanderai de bien vouloir retirer votre amendement au profit de celui de M. Joël Giraud dont la rédaction est meilleure.

M. Jean-Marie Sermier. Je maintiens l'amendement CD2311.

*La commission **adopte** l'amendement CD1842.*

*En conséquence, l'amendement CD2311 **tombe**.*

Article 40 *ter* D *(nouveau)* (article L. 122-27 du code de la voirie routière) : *Délivrance de l'agrément préalable à la conclusion des contrats d'installations annexes sur les autoroutes concédées*

La commission examine ensuite les amendements identiques CD496 de M. Guy Bricout et CD683 de Mme Pascale Boyer.

M. Guy Bricout. L'amendement CD496 est défendu.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD683 vise à rendre obligatoire, en cas d'avis défavorable de l'ARAFER, la motivation de la délivrance de l'agrément préalable à la conclusion de contrats des concessionnaires d'autoroutes pour la construction, l'exploitation et l'entretien des installations annexes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cela correspond à la pratique actuelle, mais il est utile de le préciser dans la loi : avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable également.

*La commission **adopte** ces amendements.*

Après l'article 40 *bis*

*Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CD2556 de Mme Sophie Mette.*

Article 40 *ter* (articles L. 5215-20, L. 5215-20-1, L. 5217-2 et L. 5218-2 du code général des collectivités territoriales) : *Réduction des compétences des communautés urbaines et des métropoles en matière de voirie*

La commission est saisie de l'amendement de suppression CD3238 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Nous vous proposons de supprimer cet article introduit au Sénat qui limite la compétence des communautés urbaines à la voirie d'intérêt communautaire et la compétence des métropoles à la voirie d'intérêt métropolitain.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

En conséquence, l'article 40 ter *est **supprimé**.*

Chapitre IV
Mesures diverses

Article 41 (articles L. 5343-2, L. 5343-3, L. 5343-5, L. 5343-15 à L. 5343-17, L. 5343-18 à L. 5343-20, L. 5343-21, L. 5343-22, sous-sections 1 et 2 [abrogées] de la section 2, section 2 bis [nouvelle] du chapitre III, section 1 du chapitre IV [abrogée] du titre IV du livre III de la cinquième partie et articles L. 5723-1 et L. 5723-2 du code des transports) : *Dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD) et des bureaux centraux de la main d'œuvre (BCMO) dans les grands ports maritimes*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD3089, CD3090, CD3087 et CD3088 de la rapporteure.*

M. Martial Saddier. Madame la présidente, je comprends que vous souhaitiez tenir un certain rythme. Toutefois, vous allez si vite dans la mise aux voix des amendements que le défilement sur les tablettes ne suit plus. Comme le texte sera examiné en séance publique dans le cadre du temps programmé, il est à

prévoir qu'à l'article 40, l'opposition et même la majorité ne disposeront plus de temps de parole. Autrement dit, il n'y aura eu de débat ni en commission, ni dans l'hémicycle sur ces articles.

Il est une heure cinq du matin, nous ne sommes plus à un quart d'heure près. Si vous pouviez, madame la présidente, laisser à nos tablettes le temps de se rafraîchir, cela nous permettrait de voir de quoi il est question.

Mme la présidente Barbara Pompili. Monsieur Martial Saddier, quand je parle d'amendements rédactionnels, ce sont vraiment des amendements rédactionnels. Jugez-en.

L'amendement CD3105 de la rapporteure vise à substituer aux mots : « en vigueur à la date de promulgation » les mots : « dans sa rédaction antérieure à la publication ».

Je demande à Mme la ministre l'avis du Gouvernement.

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

Mme la présidente Barbara Pompili. La commission en vient à l'amendement rédactionnel CD3106 de la rapporteure qui vise, à la première phrase de l'alinéa 38, après le mot : « code », à insérer les mots : « dans sa rédaction antérieure à la présente loi ».

Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

*La commission **adopte** l'amendement.*

Mme la présidente Barbara Pompili. Monsieur Martial Saddier, me donnez-vous l'autorisation de reprendre un rythme normal – soit une seconde pour l'adoption d'amendements rédactionnels – afin d'avoir plus de temps pour les amendements qui en valent la peine ? Cela nous permettrait de ne pas finir à cinq heures du matin.

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD3107 de la rapporteure.*

*Puis elle **adopte** l'article 41 **modifié**.*

Article 42 (articles L. 1321-2 et L. 3311-2 [nouveau] du code des transports) : *Sécurisation du protocole d'accord des partenaires sociaux de la branche du transport routier*

La commission ***adopte*** *l'amendement rédactionnel CD3108 de la rapporteure.*

Puis elle ***adopte*** *l'article 42* ***modifié****.*

Article 43 : *Conditions de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire : habilitation à légiférer par ordonnance*

La commission ***adopte*** *l'article 43* ***sans modification****.*

Article 43 ***bis (nouveau)*** (article L. 2102-22 du code des transports) : *Transfert des contrats de travail de cheminots à un attributaire de service public non soumis à la convention collective de la branche ferroviaire*

La commission est saisie d'un amendement CD2817 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme je m'y étais engagée lors des débats au Sénat, j'ai sollicité les partenaires sociaux de la branche du transport ferroviaire au sujet de la nécessité de compléter la loi pour un nouveau pacte ferroviaire afin de sécuriser le maintien des garanties accordées aux salariés de la SNCF transférés. Cette loi avait déjà prévu de maintenir ces garanties en cas de transferts successifs vers un nouvel opérateur si le salarié reste couvert par les stipulations de la convention collective de la branche ferroviaire.

Cependant, l'attributaire d'un contrat de service public peut décider d'externaliser l'une de ses activités ailleurs que dans le secteur ferroviaire. Dans ce cas, dès lors qu'il s'agit d'une activité économique autonome, les dispositions de droit commun du code du travail trouvent à s'appliquer. Les contrats de travail des salariés concernés sont automatiquement transférés sans que ces derniers conservent leurs garanties si leurs structures d'accueil appliquent une convention collective différente de celle du ferroviaire. S'il s'agit, par exemple, de salariés chargés de la maintenance du matériel roulant transférés une première fois dans le cadre d'un lot « exploitation-maintenance » puis une seconde fois, dans le cadre d'une externalisation d'activités de maintenance, ils doivent alors relever du champ de la branche métallurgie.

Les concertations ont confirmé la nécessité de sécuriser les garanties des salariés dans ce cadre.

Tel est l'objet du présent amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable. Nous ne voulons pas que les salariés transférés perdent leurs garanties d'emploi et leur régime spécial de retraite.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Article 44 : *Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour moderniser les mesures relatives à la conservation du domaine public ferroviaire*

*La commission **adopte** l'article 44 **sans modification**.*

Article 44 *bis* : *Allongement du délai de déclaration individuelle de participation à une grève*

La commission examine les amendements identiques de suppression CD3233 de la rapporteure et CD2363 de M. Jean-Marc Zulesi.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'article 44 *bis* introduit au Sénat allonge de quarante-huit heures à soixante-douze heures le délai de prévenance qui s'impose aux salariés ayant l'intention de faire grève. Cette évolution ne semble pas souhaitable. Tout d'abord, il n'est pas démontré que l'allongement du délai de prévenance est de nature à apporter des améliorations significatives dans la continuité du service. Ensuite, le principe de continuité du service doit être concilié avec le droit de grève, qui est constitutionnellement garanti. Nous vous proposons donc de supprimer cet article.

M. Jean-Marc Zulesi. L'amendement CD2363 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Compte tenu de la sensibilité sociale de ce sujet, j'ai demandé aux organisations d'employeurs de solliciter les partenaires sociaux sur ce point. Il est apparu que l'augmentation du délai de prévenance à soixante-douze heures n'aurait aucune incidence significative sur les conséquences d'un mouvement de grève. En conséquence, je suis favorable à ces amendements.

*La commission **adopte** ces amendements.*

En conséquence, l'article 44 bis *est **supprimé**.*

Après l'article 44 *bis*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1449 de M. Stéphane Demilly et CD1975 de Mme Valérie Lacroute.

M. Guy Bricout. Une loi de 2007 a instauré un service minimum à la SNCF qui a permis de réelles avancées, s'agissant notamment de l'information des voyageurs en cas de grève. Cependant, il n'existe toujours pas de service minimum réel et, dans certaines gares, aucun train ne passe. L'amendement vise donc à remédier au problème en rendant le service minimum obligatoire.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement vise à concilier le droit de grève – qu'il n'est évidemment pas question de remettre en cause – et le droit de chacun à se déplacer en instaurant un service minimum garanti normal entre sept

et neuf heures, et entre dix-sept et dix-neuf heures, pour éviter aux étudiants, notamment, de se trouver dans des situations de stress lorsqu'ils se rendent aux examens. En effet, il s'est déjà produit des cas dramatiques d'étudiants qui n'ont pas pu passer leurs examens pour cause de grève des transports.

D'autre part, en cas de défaut d'exécution du plan de transports adapté, l'autorité organisatrice doit pouvoir imposer au transporteur, lorsqu'il est directement responsable du défaut d'exécution en question, le remboursement total des titres de transport aux usagers en fonction de la durée de l'inexécution. En Île-de-France, cette demande de remboursement intégral émane notamment des usagers.

Enfin, lorsque les usagers n'ont pas pu utiliser le moyen de transport pour lequel ils ont contracté un abonnement, il est proposé que soit prolongée la durée de validité de l'abonnement en question.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il va de soi que la continuité du service public est une préoccupation légitime, mais il faut la concilier avec le respect du droit de grève qui, je le rappelle, est un principe constitutionnel. Les modalités d'exercice du droit de grève dans les transports publics ont été encadrées par les lois « Bertrand » du 21 août 2007 et « Diard » du 19 mars 2012. Le législateur a été aussi loin que possible en ce sens. Les deux amendements proposés réaffirment des objectifs. S'agissant du premier, je ne vois guère quelles modalités permettront de les rendre opérationnels ; quant au second, il n'aurait pas pour effet d'améliorer la continuité du service public mais simplement de prévoir des sanctions financières à l'égard du transporteur, ce qui ne me semble pas constituer une avancée bénéficiant aux voyageurs. Je propose donc le retrait des amendements ; à défaut, avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. En complément, la demande qui est faite concernant l'indemnisation des voyageurs est satisfaite par l'article L. 1222-11 du code des transports : « En cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transports adapté ou du plan d'information des usagers (…), l'autorité organisatrice de transports impose à l'entreprise de transport, quand celle-ci est directement responsable du défaut d'exécution, un remboursement total des titres de transport aux usagers en fonction de la durée d'inexécution de ces plans. La charge de ce remboursement ne peut être supportée directement par l'autorité organisatrice de transports. L'autorité organisatrice de transports détermine par convention avec l'entreprise de transport les modalités pratiques de ce remboursement selon les catégories d'usagers ». Demande de retrait.

Mme Valérie Lacroute. Je maintiens mon amendement, qui se justifie par le fait que la loi ne permet pas le remboursement des titres de transport par l'entreprise concernée.

M. Guy Bricout. Je maintiens le mien également.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Elle passe à l'amendement CD537 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Amendement satisfait : demande de retrait ou, à défaut, avis défavorable.

*L'amendement est **retiré**.*

Article 45 (articles L. 6214-5, L. 6772-1, L. 6782-1 et L. 6792-1 du code des transports ; article 4 de la loi n° 2016-128 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils) : *Signalement sonore des drones et dispositions applicables aux collectivités d'outre-mer*

La commission est saisie de l'amendement CD2726 de M. Rémi Rebeyrotte.

M. Rémy Rebeyrotte. Cet amendement vise à préserver l'activité de l'aéromodélisme, victime collatérale de la réglementation par ailleurs légitime d'une activité pourtant très différente – les drones. En effet, ces deux pratiques se distinguent nettement tant du point de vue des modes techniques et d'apprentissage que de celui de l'autonomie des objets volants et de l'encadrement de l'activité.

Cet amendement vise non seulement à maintenir un loisir mais aussi une économie, une pratique touristique et la formation aux conditions des techniques de vol – l'aéromodélisme étant, pour de nombreux jeunes, le premier contact avec la pratique de l'aéronautique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne doute pas de l'intérêt que présente l'aéromodélisme mais l'aéromodèle, comme les autres drones, peut être utilisé pour commettre des actes malveillants susceptibles de porter atteinte à la sûreté de l'État et de nos concitoyens. Il est donc impossible de retenir votre amendement dont je propose le retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. En effet, la mesure actuellement prévue est importante en matière de sécurité ; demande de retrait.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'article 45 **sans modification**.*

Article 46 (article L. 2122-2 du code des transports) : *Exclusion de certaines portions du réseau ferroviaire du champ d'application des règles de gestion des installations de service*

*La commission **adopte** l'amendement de coordination CD3112 de la rapporteure.*

*Puis elle **adopte** l'article 46 **modifié**.*

Article 46 *bis* (articles L. 2111-1, L. 2111-1-1 [nouveau], L. 2111-9, L. 2111-9-1 [nouveau], L. 2111-11 et L. 2111-20 du code des transports) : *Transfert de gestion des lignes du réseau ferré national d'intérêt local ou régional*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD3110 et CD3109 de la rapporteure.*

Elle passe ensuite à l'amendement CD2668 de M. Bruno Duvergé.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement vise à préciser qu'en cas de transfert de gestion des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic, les conditions d'utilisation de ces infrastructures par les entreprises ferroviaires de transport de fret sont préservées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à imposer le maintien, pour les entreprises ferroviaires, des conditions techniques et financières d'accès aux lignes transférées à des régions. Les lignes concernées resteront bien soumises à la réglementation applicable en termes de tarification et d'accès à l'infrastructure par les entreprises ferroviaires. Toutefois, la région ou le gestionnaire d'infrastructures qu'elle désignera pourra choisir, si elle le souhaite et dans le respect de cette réglementation, de faire évoluer les règles d'accès au réseau – comme les critères de priorité ou les modalités de formulation des demandes de capacité ou de tarification, en modifiant par exemple la structure de péage par rapport au document de SNCF Réseau. Il est important que ces évolutions soient possibles ; demande de retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD3111 de la rapporteure.*

*Puis elle **adopte** l'article 46* bis *__modifié__.*

Après l'article 46 *bis*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD330 et CD322 de M. Vincent Descoeur.

M. Martial Saddier. Pour vous être agréable, madame la présidente – comme je le suis toujours avec vous et vous avec moi –, je précise que la remarque que j'ai faite tout à l'heure a certes fait suite à l'examen d'amendements rédactionnels mais visait naturellement la série d'amendements relatifs aux autoroutes. Vous relirez le compte rendu de la séance à tête reposée : nous étions plusieurs à constater que les tablettes ne suivaient plus le rythme d'examen des amendements – encore une fois, je parle des amendements autoroutiers.

Mme la présidente Barbara Pompili. Qui ont été défendus, me semble-t-il !

M. Martial Saddier. Je ne vous reproche rien et je suis certain que cela ne vous empêchera pas de dormir – ni moi non plus d'ailleurs.

Mme la présidente Barbara Pompili. Sans aucun doute, surtout après toutes ces nuits passées avec vous ! Venons-en au fond de l'amendement.

M. Martial Saddier. L'amendement CD330 déposé par M. Vincent Descoeur vise à associer davantage les régions à la fermeture éventuelle et au déclassement de certaines lignes. Compte tenu de leur contribution financière au fonctionnement des trains, elles doivent pouvoir, au moins pendant un certain temps, s'opposer à une fermeture unilatérale par SNCF Réseau d'une ligne.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD322, complémentaire du précédent, vise à préciser qu'en cas d'arrêt du trafic ferroviaire par choix ou par contrainte, SNCF Réseau doit diffuser l'ensemble des informations nécessaires, concernant notamment le calendrier d'arrêt, afin que les régions et les usagers puissent anticiper au mieux le trafic et s'organiser en conséquence. De nombreux arrêts sont en effet décidés en dernière minute et ni les élus, ni les usagers n'en sont informés par SNCF Réseau.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La question de la fermeture et du déclassement des lignes est sensible : ces décisions doivent faire l'objet d'une large concertation – mais c'est déjà le cas, puisqu'il est prévu un avis de la région en tant qu'autorité organisatrice et, plus globalement, des collectivités territoriales s'il est envisagé de céder l'emprise concernée, de l'ARAFER, du ministère des armées et des acteurs du secteur potentiellement affectés. Elles donnent ensuite lieu à une décision du conseil d'administration de SNCF Réseau, sous réserve de l'avis favorable du ministère des transports, qui est publiée au recueil des actes administratifs du département concerné. En clair, la procédure prévue en cas de fermeture ou de déclassement est déjà conséquente. Au fond, les amendements concernent davantage les mauvaises surprises qui ont pu survenir suite à une évaluation inadéquate de l'état des lignes concernées, et à leur prise en compte insuffisante dans les contrats de plan, d'où des ralentissements puis, le cas échéant, des fermetures de lignes. La loi pour un nouveau pacte ferroviaire a prévu un rapport sur l'état de ces lignes ; il sera remis avant la fin juin. Il est très important que nous disposions en amont de ces diagnostics pour pouvoir réfléchir à des modalités de gestion adaptées. Ces différents éléments devraient répondre aux préoccupations soulevées dans vos amendements, dont je propose le retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Comme nous l'avons déjà évoqué au titre Ier la semaine dernière, je précise qu'une procédure de consultation préalable existe déjà et qu'elle assure l'information d'un grand nombre d'acteurs concernés. Prenons garde à ne pas confondre deux situations distinctes. L'arrêt de l'exploitation d'une ligne – lorsque l'autorité organisatrice, une région par

exemple, décide d'arrêter d'y faire circuler des trains, n'est pas une procédure administrative mais une décision propre de l'autorité en question. La fermeture définitive d'une ligne sur laquelle les trains ne circulent plus depuis longtemps est quant à elle une décision prise sous le contrôle de l'État selon une procédure de consultation préalable qui existe déjà.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Elle passe à l'amendement CD682 de M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Cet amendement co-signé par MM. Jean-Marie Sermier, Martial Saddier et Vincent Descoeur pourrait être considéré comme un amendement de repli. Il vise à ajouter les mots « et en fonction de l'évolution prévisible des flux en matière des mobilités des personnes ». En effet, la SNCF a engagé une politique de fermeture de certaines gares et de lignes capillaires. L'amendement vise à permettre aux régions de développer l'utilisation des TER pour favoriser les déplacements des usagers les plus excentrés en proposant une offre de transport par ce type de trains, en particulier en mode non carboné et pour desservir les zones rurales les plus reculées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est aux régions qu'il appartient de définir l'offre de service des TER. Je ne doute pas qu'elles le font en tenant compte de l'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes. L'amendement étant satisfait, j'en propose le retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait.

M. Gérard Menuel. Je maintiens l'amendement que notre commission, je l'espère, accueillera par un avis favorable pour faire un geste en faveur de la desserte ferroviaire des zones les plus reculées.

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

Article 47 (article L. 2122-4 du code des transports) : *Exonération de l'obligation de séparation comptable pour les entreprises ferroviaires n'exploitant que des services urbains, suburbains ou régionaux sur certains réseaux*

*La commission **adopte** l'article 47 **sans modification**.*

Article 48 (article L. 2122-10 du code des transports) : *Exonération de l'obligation de détenir une licence d'entreprise ferroviaire pour certaines entreprises*

*La commission **adopte** l'article 48 **sans modification**.*

Article 49 (article L. 2123-3-6 du code des transports) : *Procédure applicable en cas d'inutilisation d'une installation de service pendant au moins deux ans*

*La commission **adopte** l'article 49 **sans modification**.*

Article 49 *bis* (article L. 2111-25 du code des transports) : *Mode de calcul des péages ferroviaires pour les services conventionnés*

La commission examine l'amendement de suppression CD3234 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement vise à supprimer l'article.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En effet, cet article est redondant avec une disposition introduite dans la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

*La commission **adopte** l'amendement.*

En conséquence, l'article 49 bis *est **supprimé** et les amendements identiques CD845 de M. Martial Saddier, CD924 de M. Bertrand Pancher, CD932 de M. Patrick Vignal, CD1677 de M. Pierre Morel-À-L'Huissier, CD2272 de Mme Valérie Rabault et CD2457 de M. Benoît Simian **tombent**.*

Article 50 (article L. 2221-8 du code des transports) : *Exonération de l'obligation de détenir une licence pour certains conducteurs de trains*

*La commission **adopte** l'article 50 **sans modification**.*

Après l'article 50

La commission examine l'amendement CD3264 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement vise à rationaliser les voies de recours concernant certains grands projets d'infrastructures, pour lesquels il est nécessaire de créer les conditions du débat public et qui doivent faire l'objet d'une bonne acceptabilité, d'où les longs délais d'instruction. Il faut cependant éviter de prolonger indéfiniment la concertation. Plusieurs dossiers emblématiques se sont ainsi enlisés. L'amendement vise donc à adapter et à aménager à divers degrés les procédures encadrant les projets d'infrastructures en réduisant à dix mois au maximum les délais d'instruction.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement vise à créer un régime d'exception pour certains grands projets d'infrastructures – le canal Seine-Nord-Europe, l'Anneau des sciences à Lyon ou encore les lignes ferroviaires Lyon-Turin et Bordeaux-Toulouse. Le pilotage d'une grande infrastructure est un exercice complexe et soumis à de nombreuses règles, qui

permettent aussi de répondre aux exigences et aux attentes des populations et des usagers, ainsi que de respecter les engagements pris en faveur de l'environnement et de la biodiversité. Plus que tout autre, les grands projets évoqués sont soumis à l'ardente nécessité d'être exemplaires en matière de concertation, d'accompagnement et de respect des territoires et de la biodiversité. Je propose donc le retrait de l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable.

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

Elle passe à l'amendement CD1658 de M. Emmanuel Maquet.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de M. Emmanuel Maquet vise à exonérer de taxes les chemins de fer touristiques, qui utilisent environ mille tonnes de charbon par an. Ce sont souvent de petites lignes peu rentables dont le fonctionnement est assuré par de nombreux bénévoles. L'amendement s'inspire de la situation qui prévaut dans la Confédération helvétique, où les trains touristiques sont exonérés des différentes taxes applicables.

Mme la présidente Barbara Pompili. M. Emmanuel Maquet visait sans doute les petits trains de la baie de Somme et de la Haute Somme, qu'il connaît très bien.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je me demande si l'heure est propice pour encourager la consommation de charbon. En tout état de cause, les mesures de ce type doivent être examinées dans le cadre des travaux préparatoires du projet de loi de finances. Demande de retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. La commission du développement durable peut difficilement accepter une disposition encourageant la poursuite d'une activité consommatrice de charbon.

M. Jean-Marie Sermier. Vous oubliez, madame la rapporteure, que la commission du développement durable est aussi celle de l'aménagement du territoire, dans lequel s'inscrit cette mesure. Quant aux mille tonnes de charbon consommées par ces trains, elles sont sans commune mesure avec ce qu'utilisent les centrales à charbon, qui ne sont toujours pas arrêtées.

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

Article 51 *(nouveau)* : *Stratégie pour le développement du fret ferroviaire*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2690 et CD2691 de M. Thomas Rudigoz.

M. Hubert Julien-Laferrière. L'amendement CD2690 vise à faciliter la construction d'infrastructures de transport d'utilité publique – et uniquement d'utilité publique – dans les périmètres de protection et de mise en valeur des

espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN) en simplifiant les procédures d'exemption des règles applicables. L'amendement CD2691 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le régime de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains présente un intérêt indiscutable. Néanmoins, la multiplicité des contraintes environnementales, agricoles et humaines à prendre en compte dans la conception d'une infrastructure linéaire peut conduire à affecter ces zones. Contrairement aux documents d'urbanisme qui peuvent être modifiés par une déclaration d'utilité publique, dans le droit actuel, une seule collectivité peut, en s'opposant à la modification d'un PAEN, bloquer la réalisation d'une infrastructure faisant par ailleurs consensus. La solution proposée pour les seuls projets d'infrastructures faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique est équilibrée : la procédure de modification de ces périmètres donne lieu à une enquête publique et à la consultation des collectivités concernées, et est soumise à l'accord des ministres chargés de l'urbanisme et de l'agriculture. Avis favorable à l'amendement CD2690 ; demande de retrait de l'amendement CD2691.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

L'amendement CD2691 est ***retiré****.*

La commission ***adopte*** *l'amendement CD2690.*

Après l'article 50

La commission examine l'amendement CD1987 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement important – le dernier que je présente – concerne une fois de plus l'Île-de-France. Les usagers des transports en commun de cette région se trouvent parfois confrontés à la panne d'un train de marchandises aux heures de pointe, qui met en rideau l'ensemble du réseau ferroviaire – notamment les lignes B et D du RER et la ligne R du Transilien. Je l'ai vécu à plusieurs reprises : lorsqu'un train de fret entre dans le réseau francilien, il a priorité sur les trains de voyageurs. En cas de panne, il empêche les trains de voyageurs de circuler – au point, comme cela s'est produit récemment dans le sud de la région, que plus aucun train ne circule entre sept heures trente et neuf heures, en attendant le dépannage du train de fret.

Dans ces conditions, l'amendement vise à interdire aux trains de marchandises d'entrer dans la région Île-de-France aux périodes d'heures de pointe, pendant lesquelles les trains de voyageurs auront la priorité, afin que les usagers puissent se rendre à leur travail. Le 13 février, Île-de-France Mobilités a d'ailleurs émis un vœu – puisque la mesure est d'ordre législatif – consistant à ce que les trains de fret ne puissent plus circuler en Île-de-France aux heures de pointe.

Je sais que vous n'accepterez pas cet amendement, madame la ministre, mais je vous invite à vous pencher sur cette question avec attention, parce que de nombreux voyageurs franciliens sont mis en difficulté aux heures de pointe.

Mme la présidente Barbara Pompili. Le problème ne concerne pas que les Franciliens : les usagers de la ligne Paris-Amiens en savent quelque chose.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement présente un problème de compatibilité avec les exigences du droit européen, qui confie au gestionnaire d'infrastructures, en l'occurrence SNCF Réseau, la responsabilité d'allouer les sillons demandés par les différents utilisateurs du réseau et de gérer les circulations.

Plus fondamentalement, la demande que vous formulez au sujet de l'Île-de-France concerne en fait l'ensemble des territoires. Il arrive par exemple que les trains de marchandises empruntant l'autoroute ferroviaire au départ de Bettembourg, au Luxembourg, tombent en panne sur la ligne reliant Thionville à Luxembourg. De proche en proche, la mesure que vous proposez aurait finalement pour effet d'interdire la circulation des trains de fret aux heures de pointe aux abords de toutes les métropoles. Autant dire qu'il n'y aurait plus de fret ferroviaire en France.

Il faut à mon sens aborder le problème autrement en évitant que les trains tombent en panne et en s'assurant que le gestionnaire d'infrastructures et les entreprises ferroviaires qui veulent utiliser le réseau ferré national puissent assurer un dépannage plus efficace des trains de marchandises. En tout état de cause, j'appelle votre attention sur le fait que cet amendement ne se limite aucunement à la seule région Île-de-France et qu'il reviendrait à condamner le fret ferroviaire, ce qui n'est évidemment pas le projet du Gouvernement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

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

Article 52 ***(nouveau)*** (articles L. 113-17 et L. 113-19 du code de l'urbanisme) : *Faciliter la modification d'un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains pour la mise en place d'infrastructures de transport*

La commission examine l'amendement CD2364 rectifié de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Cet amendement essentiel est issu de travaux de fond conduits pendant un an et demi sur la stratégie de fret ferroviaire. Il vise à demander à l'État la mise en place d'une telle stratégie en phase avec les objectifs de la stratégie nationale bas carbone, afin de préciser notamment les moyens mis en œuvre pour encourager le report modal du fret vers le transport ferroviaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même s'il ne fait pas l'objet d'un document stratégique formalisé, le développement du fret ferroviaire – qui n'est donc pas compatible avec l'interdiction de circulation aux heures de pointe – est une priorité du Gouvernement. Je suis en effet convaincue des atouts de ce mode de transport, notamment en matière environnementale, et de sa capacité de massification des flux sur les moyennes et longues distances. J'agis en ce sens : de nombreuses mesures visant à rendre le fret ferroviaire plus compétitif et performant ont déjà été décidées et mises en œuvre, mais sans doute faut-il leur donner davantage de visibilité. Je m'en remets donc à la sagesse de la commission.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable à ce bel amendement.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Après l'article 50

La commission est saisie de l'amendement CD2667 de M. Bruno Duvergé.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement vise à prévoir la tenue de rencontres régulières entre les opérateurs de transports combinés et terrestres afin d'assurer le suivi du report modal dans le secteur du transport de marchandises.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il n'est pas nécessaire de passer par la loi pour organiser des rencontres régulières avec les acteurs du transport combiné, qui ont déjà lieu. Demande de retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD1767 de M. Francis Vercamer.

M. Guy Bricout. Cet amendement de M. Francis Vercamer vise à ce que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur les mesures envisagées pour développer le ferroutage en France.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous propose de considérer que ce sera fait dans le rapport dont vous venez d'adopter la remise. Demande de retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission examine l'amendement CD2704 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Marie Sermier. Il existe pour encourager la mobilité une prime de déménagement de 1 000 euros, que les entreprises versent sans qu'il soit souvent

établi de facture par les entreprises de déménagement. Non seulement cela favorise le travail clandestin, mais surtout, les personnes recourant à ces – fausses – entreprises sont parfois victimes d'abus de confiance, le travail demandé n'étant pas toujours bien réalisé. Nous proposons que ces primes ne soient octroyées qu'en contrepartie de la délivrance de factures établies par des entreprises connues et installées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement vise à conditionner l'octroi d'aides à la mobilité au recours à des entreprises de déménagement implantées en France et inscrites au registre des transporteurs. Je comprends votre préoccupation : il existe déjà plusieurs dispositions en ce sens qui réglementent les plateformes qui offrent des services de cette nature, pour veiller à ce qu'elles fassent appel à des professionnels. La mesure que vous proposez, en revanche, ne saurait être adoptée en raison du principe de libre circulation des services au sein de l'Union européenne. Je propose le retrait de l'amendement pour, éventuellement, en revoir la rédaction d'ici à la séance.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Je saisis l'occasion de ce dernier amendement, puisque nous venons de passer dix jours ensemble, pour adresser mes sincères remerciements à tous les collègues qui ont participé à nos débats, à la présidente de la commission et à la ministre.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous m'avez coupé l'herbe sous le pied, madame la rapporteure, mais je préfère quant à moi attendre le vote du projet de loi…

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

*

* *

*Puis elle **adopte** l'ensemble du projet de loi **modifié**.*

*

* *