



N° 2206

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 4 septembre 2019.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SUR LE PROJET DE LOI, modifié par l'Assemblée nationale, d'**orientation des mobilités** (n° 2135).

TOME II COMPTES RENDUS

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

Députés

Voir les numéros :

Sénat : 1^{re} lecture : **157** rect., **368**, **369**, **347**, **350**, et T.A. **84** (2018-2019).
Commission mixte paritaire : **662** et **663** (2018-2019).

Assemblée nationale : 1^{re} lecture : **1831**, **1974**, **1937**, **1938**, **1942**, **1944** et T.A. **286** rect.
Commission mixte paritaire : **2131**.
Nouvelle lecture : **2135**.

SOMMAIRE

	Pages
TRAVAUX DE LA COMMISSION	5
1. Réunion du lundi 2 septembre 2019 à 16 heures	5
2. Réunion du lundi 2 septembre 2019 à 21 heures 30	71
3. Réunion du mardi 3 septembre 2019 à 14 heures 30	133
4. Réunion du mardi 3 septembre 2019 à 21 heures 30	207

TRAVAUX DE LA COMMISSION

Lors de ses réunions des lundi 2 et mardi 3 septembre 2019, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, sur le rapport de M. Bruno Millienne, Mme Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit, Mmes Bérangère Abba et Zivka Park, rapporteurs, le projet de loi, en nouvelle lecture, d'orientation des mobilités (n° 2135).

1. Réunion du lundi 2 septembre 2019 à 16 heures

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, je suis très heureuse de vous retrouver en ce jour de rentrée pour entamer une nouvelle année riche et constructive au sein de notre commission. Nous avons le plaisir d'accueillir Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire, pour examiner le projet de loi d'orientation des mobilités en nouvelle lecture, après l'échec de la commission mixte paritaire, le 10 juillet dernier.

Pour ce qui est de notre calendrier, l'examen du projet de loi en commission, qui débute aujourd'hui, lundi 2 septembre, s'étendra jusqu'au mercredi 4 septembre inclus – à moins que nous ne finissions plus tôt. Je suis bien consciente des inconvénients que cela présente : la rentrée scolaire, qui a lieu aujourd'hui, concerne tous les députés, à plus forte raison ceux qui sont parents ; par ailleurs, nos collègues du groupe Socialistes et apparentés m'ont informée, par une lettre de leur présidente, qu'ils ne pourraient pas participer à nos travaux mercredi, à cause de leurs journées parlementaires.

Malheureusement, nous devons travailler en respectant les contraintes qui s'imposent à tous. Le projet de loi sera examiné en séance publique la semaine prochaine, à partir du mardi 10 septembre. Le délai de dépôt des amendements pour la séance est fixé au vendredi 6 septembre : il faut donc que le texte de la commission soit disponible le jeudi 5 septembre au plus tard, afin de permettre à chacun de déposer ses amendements en vue de la séance. Cela nous impose, mécaniquement, d'achever l'examen du texte en commission ce mercredi au plus tard. C'est en tenant compte de ces impératifs que nous avons fixé notre calendrier ; vous comprendrez, je l'espère, que nous n'avons guère le choix.

J'en viens maintenant à nos travaux en nouvelle lecture sur ce projet de loi. La règle dite de « l'entonnoir » m'a conduite à déclarer un certain nombre – et même un nombre certain – d'amendements irrecevables. Je rappelle que depuis une décision du 19 janvier 2006, le Conseil constitutionnel censure les dispositions qui méconnaissent cette règle, au motif que « les adjonctions ou modifications qui peuvent être apportées après la première lecture par les membres du Parlement et par le Gouvernement doivent être en relation directe avec une disposition restant en discussion ». En première lecture, une relation indirecte entre l'amendement et les dispositions en discussion suffisait, mais ce n'est plus le cas en nouvelle lecture, ce qui explique qu'un certain nombre d'amendements recevables en première lecture puissent ne plus l'être en nouvelle lecture.

Les dérogations à la règle de l'entonnoir ne sont possibles, selon le Conseil constitutionnel, que dans trois cas de figure : pour assurer le respect de la Constitution, pour opérer une coordination avec des textes en cours d'examen ou pour rectifier une erreur matérielle. À la lumière de ces éléments, ont été déclarés irrecevables tous les amendements portant article additionnel, mais aussi ceux qui visaient à créer des paragraphes additionnels dans des articles restant en discussion, dès lors qu'ils n'avaient pas de relation directe avec ceux-ci. Je salue d'ailleurs l'habileté de certains collègues, qui ont transformé des amendements portant article additionnel en amendements complétant des articles en discussion. J'admire l'effort d'imagination dont ils ont fait preuve – d'autres n'ont pas pris cette peine. (*Sourires*)

M. Pierre Cordier. Nous sommes loin d'être bêtes, madame la présidente !

Mme la présidente Barbara Pompili. Malheureusement, la jurisprudence du Conseil constitutionnel est parfaitement claire : ces amendements sont, eux aussi, concernés par la règle de l'entonnoir. Je tiens à préciser qu'en cas de doute – car il est parfois malaisé d'établir si un amendement a une relation directe ou indirecte avec une disposition en discussion – j'ai toujours fait en sorte que le doute bénéficie à l'auteur de l'amendement.

M. Jean-Yves Bony, M. Jean-Pierre Vigier et M. Pierre Cordier. Très bien !

Mme la présidente Barbara Pompili. C'est ma doctrine. Il m'est ainsi arrivé de déplacer des amendements pour qu'ils puissent être examinés, parce que je souhaite que le débat parlementaire ait pleinement lieu. J'ai tâché d'appliquer cette règle en toute impartialité, sans tenir compte de l'auteur des amendements. Et il m'est d'ailleurs arrivé de devoir, à mon grand regret, déclarer irrecevables des amendements qui, sur le fond, me paraissaient tout à fait pertinents.

Ces explications liminaires étant faites, je propose que nous entamions nos travaux. Monsieur Matthieu Orphelin, je vois que vous demandez la parole : vous pourrez vous exprimer au cours de la discussion générale, à moins que vous ne vouliez protester parce que certains de vos amendements ont été déclarés irrecevables, comme c'est arrivé à nombre de vos collègues...

M. Pierre Cordier. M. Matthieu Orphelin ne râle jamais !

M. Matthieu Orphelin. J'interviendrai plus tard, madame la présidente.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous informe que Mme la ministre assistera à nos travaux aujourd'hui et demain, ce dont je la remercie.

Puisque nous sommes en nouvelle lecture, nous entendrons, dans la discussion générale, un orateur par groupe, pour une durée de trois minutes. Un temps similaire sera attribué aux députés non inscrits. La discussion générale sera

close après les réponses de la ministre aux orateurs des groupes. S'agissant de l'examen des articles, comme en première lecture, le titre I^{er} A sera réservé pour être examiné à la suite du titre III, autrement dit après l'article 29 *ter*.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Madame la présidente, mesdames et messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les députés, j'ai eu l'honneur de présenter ce projet de loi en tant que ministre des transports. Ce texte est le fruit d'une large concertation, entamée à l'automne 2017 avec les Assises nationales de la mobilité. Je suis convaincue que nous avons besoin de transformer en profondeur notre politique de mobilité et c'est bien ce qui est au cœur de ce projet de loi. C'est avec d'autant plus de conviction et même de fierté que je me présente devant vous aujourd'hui en tant que ministre de la transition écologique et solidaire. Les transports, qui sont responsables de 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre, sont au cœur de la transition écologique ; le projet de loi d'orientation des mobilités est donc un pilier de notre ambition environnementale. Cette loi est l'illustration de ce que l'on peut faire concrètement en matière de transition écologique et solidaire, puisqu'elle doit offrir à nos concitoyens des transports plus propres, plus accessibles et moins chers.

Vous connaissez l'ambition de ce projet de loi, ainsi que les avancées et les outils qu'il apporte à nos concitoyens et aux territoires. Nous avons eu, avant l'été, des débats de grande qualité, dont ce texte est issu. Je voudrais m'attarder un instant sur la question qui a le plus évolué depuis l'examen du texte en première lecture, celle du financement – qu'il s'agisse de la programmation des infrastructures ou des compétences des collectivités. Comme nous nous y étions engagés depuis le début, cette loi est financée et les modalités de son financement trouveront leur traduction dans le prochain projet de loi de finances.

Je rappelle que vous avez fait le choix en première lecture – et je m'en félicite – d'affecter un socle de recettes de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), à hauteur de 1,1 milliard d'euros par an, environ. C'est une avancée forte, qui a permis de réduire à 320 millions d'euros par an le montant des ressources nouvelles à dégager. Lors du conseil de défense écologique du 9 juillet, nous avons apporté les dernières réponses attendues concernant le financement de l'AFITF : elles trouveront, elles aussi, leur traduction dans le projet de loi de finances pour 2020.

Le Grand débat national et les échanges que nous avons eus en première lecture ont mis en lumière deux attentes fortes.

Premièrement, il importe que les transports contribuent au financement des transports et que ce soient bien les transports les plus polluants qui financent notre politique de mobilité. C'est dans cet esprit que nous avons annoncé la réduction de 2 centimes d'euros par litre de l'exonération de TICPE sur le gazole pour les poids lourds. Ce n'était pas une surprise, puisque nous avons annoncé de

longue date notre volonté que le transport routier, qui utilise nos routes, contribue au financement de la rénovation de nos infrastructures routières. C'est un choix écologique et de justice. Cela étant dit, je n'ignore pas les difficultés que rencontrent certaines de nos entreprises de transport routier et je sais que des annonces gouvernementales ont pu susciter des craintes chez ces professionnels. Le Gouvernement recevra très prochainement leurs représentants pour échanger sur ces enjeux : il ne s'agit évidemment pas de mettre un secteur en difficulté.

Deuxièmement, nos concitoyens ont exprimé assez clairement leur volonté de faire contribuer le secteur aérien au financement de nos infrastructures et, lors des débats en première lecture, vous avez été nombreux à relayer cette demande. Le Gouvernement a entendu le message et c'est pourquoi j'ai annoncé l'introduction d'une éco-contribution sur les billets d'avion. Ses modalités permettront de ne pas pénaliser notre pavillon et d'exonérer à la fois les vols en correspondance, les liaisons d'aménagement du territoire et les liaisons avec la Corse et les outre-mer. Une telle éco-contribution existe déjà dans de nombreux pays européens, par exemple en Allemagne ou en Grande-Bretagne, mais la France est le seul pays à avoir intégré une distinction entre classe affaire et classe économique, ce qui me semble important. Cette éco-contribution ira intégralement au financement de l'AFITF, autrement dit aux transports du quotidien.

Compte tenu de la part de TICPE déjà affectée à l'AFITF et de ces deux ressources nouvelles, à hauteur de 320 millions d'euros, je peux confirmer devant la représentation nationale que la programmation des infrastructures est intégralement financée, dans la durée. Après des années et même des décennies d'atermoisement sur ces questions, le Gouvernement propose un cadre clair pour le financement de nos infrastructures, et nous pouvons en être fiers.

S'agissant du financement de la prise de compétence « mobilité » par les intercommunalités, notamment par celles qui disposent de faibles ressources, la réforme de la fiscalité locale répondra aux besoins de financement complémentaire. Les territoires concernés sont ceux qui ne lèveront pas de versement mobilité ; le Gouvernement prendra en compte ce besoin de financement des mobilités dans le cadre du mécanisme prévu pour compenser la suppression de la taxe d'habitation. En effet, celle-ci sera remplacée par une quote-part de TVA, dont la dynamique est beaucoup plus importante que celle des bases actuelles de taxe d'habitation des communautés de communes. On peut estimer entre 30 et 40 millions d'euros la recette supplémentaire que les communes et les intercommunalités tireront de cette réforme chaque année, soit 120 à 160 millions d'euros en produit annuel complémentaire au bout de la quatrième année. Nous apporterons donc, là aussi, les financements nécessaires aux collectivités qui en auront besoin.

Pour conclure, je voudrais dire que je partage la position adoptée par l'Assemblée nationale en première lecture sur ce projet de loi : l'équilibre trouvé est à la hauteur des enjeux et des attentes de nos concitoyens. Cette nouvelle lecture sera l'occasion d'apporter quelques ajustements, afin de parfaire ce texte.

Mme la présidente Barbara Pompili. La parole est maintenant aux rapporteurs de notre commission, pour une durée de trois minutes.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, nous abordons la dernière ligne droite de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, dont chacun sait combien il est attendu de tous : citoyens, territoires et entreprises.

Nous avons tous eu l'espoir que ce texte soit adopté avant la suspension estivale de nos travaux. En dépit de tous les efforts consentis et de l'écoute réciproque qui a guidé nos échanges avec le rapporteur du texte au Sénat, M. Didier Mandelli, nous ne sommes pas parvenus au compromis qui aurait permis l'adoption de ce texte dans les délais espérés. Je ne reviendrai évidemment pas sur les raisons de ce que je considère comme un échec dommageable pour nos territoires. Il nous appartient à présent d'aller de l'avant, toujours animés d'un esprit d'ouverture constructif et guidés par le seul intérêt de nos concitoyens.

Le travail accompli en première lecture doit être salué, puisque nous sommes parvenus à une version du texte enrichie de précieux et solides apports, adoptée à une très large majorité par notre assemblée au mois de juin, par 372 voix contre 40. Certes, nous pourrions encore avancer sur certains sujets, mais le vote du mois de juin nous oblige : c'est la raison pour laquelle je ne souhaite pas, s'agissant du titre I^{er}, que le nouvel examen du texte en commission soit l'occasion de rouvrir des discussions sur des sujets dont nous avons déjà largement débattu, et sur lesquels nous avons voté. Je conserverai cependant un état d'esprit d'ouverture et attacherai le plus grand prix à ce que nous puissions conduire cette nouvelle phase de nos travaux de manière efficace et dans le respect du nécessaire débat parlementaire, puisqu'environ 180 amendements sont soumis à l'examen de notre commission sur le titre I^{er}.

Permettez-moi de vous rappeler que son objectif est de mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises. Je vous ai indiqué, en première lecture, que tout amendement qui aurait pour conséquence de complexifier un texte que nous voulons aussi simple et souple que possible pour les collectivités, rencontrerait ma bienveillante mais ferme opposition. Je maintiens cette position : je rappelle que ce texte est destiné aux territoires et qu'il leur appartiendra de s'en emparer le mieux et le plus rapidement possible. En la matière, les attentes sont grandes et anciennes.

Je suis profondément attaché à la décentralisation et à ses vertus, à l'idée de faire confiance à nos territoires et à leurs élus. Je suis également attaché et attentif à la diversité de nos territoires, qui ont chacun leurs spécificités. Mais la volonté de les prendre en compte ne doit pas forcément passer par l'insertion dans le texte de mentions relatives à tel ou tel type de territoire, si cette mention n'a pas un réel intérêt en termes d'impact ou de norme. Chacun d'entre nous pourrait être enclin à céder à cette tentation et je crois que ce serait une erreur. L'important est d'offrir enfin aux collectivités un cadre ambitieux, souple et garantissant

pleinement le principe de libre administration des collectivités territoriales. Ce cadre est prêt, il ne nécessite plus que quelques menus ajustements et nous devrions bientôt pouvoir les en doter. Je ne reviens pas sur les nombreuses avancées issues de la première lecture du texte, qu'il s'agisse, pour n'en citer que quelques-unes, du comité des partenaires, du contrat opérationnel de mobilité, du plan de mobilité, ou encore de la couverture intégrale des territoires par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Pour ma part, je ne vous proposerai, hormis plusieurs amendements rédactionnels, que de très rares modifications. Il m'a cependant paru nécessaire de vous proposer quelques rééquilibrages, dont l'un concerne la gouvernance des syndicats mixtes auxquels adhèrent des entités, telles que certaines métropoles ou des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre de plus de 400 000 habitants – j'y reviendrai en temps voulu. Je sais pouvoir compter sur chacun d'entre nous pour que nos travaux soient à la hauteur des enjeux : engagés, ouverts et libres de tout carcan partisan.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Madame la présidente, madame la ministre, chers collègues, le titre II du projet de loi d'orientation des mobilités a été fortement enrichi lors de son examen à l'Assemblée nationale en première lecture.

S'agissant de l'ouverture des données des transports, nous avons renforcé les obligations de collecte pour les données d'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite : elles auront désormais une information plus précise sur les cheminements piétons qui leur sont accessibles. Nous avons également remanié en profondeur le cadre applicable aux services de billettique multimodale, afin d'encourager leur développement tout en écartant le risque d'une désintermédiation des AOM quant à leur politique tarifaire.

L'octroi d'allocations aux personnes pratiquant le covoiturage a également été renforcé : c'est essentiel pour réduire l'autosolisme dans les zones peu denses, où les transports collectifs ne répondent plus à tous les besoins de mobilité.

Nous avons soumis les véhicules, cycles et engins en *free-floating* à la possession d'un titre d'occupation du domaine public, qui pourra donner lieu au paiement d'une redevance : cela permettra de concilier l'essor de ces nouvelles formes de mobilité avec la nécessité de réguler leur occupation de l'espace public.

Enfin, nous avons créé des droits nouveaux, qui sont reconnus aux travailleurs indépendants des plateformes numériques de mobilité : droit de connaître la distance et le prix des prestations, droit au refus de course, droit à la déconnexion. Parallèlement, des chartes sociales pourront être adoptées par les plateformes, afin d'octroyer à leurs travailleurs des droits supplémentaires.

Je regrette évidemment l'échec de la commission mixte paritaire, au cours de laquelle les sénateurs ont souhaité inscrire dans la LOM des dispositions qui relevaient du domaine exclusif des lois de finances. Les mesures de la LOM,

particulièrement celles du titre II, sont très attendues par les Français : je pense notamment à l'octroi d'aides au covoiturage et à la régulation des engins en *free-floating*. Il est donc extrêmement important que ces mesures entrent en vigueur le plus rapidement possible.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Madame la présidente, madame la ministre, chers collègues, nous avons le plaisir de nous retrouver, en ce jour de rentrée parlementaire de la commission du développement durable, pour discuter d'un projet de loi que nous connaissons désormais bien, voire très bien. Je ne reviendrai pas sur le contexte de la discussion d'aujourd'hui, puisque vous avez toutes et tous en tête les raisons qui conduisent l'Assemblée nationale à examiner ce projet de loi en nouvelle lecture. Je tiens toutefois à souligner que le travail que nous avons réalisé en vue de la commission mixte paritaire avec le sénateur M. Didier Mandelli n'a pas été vain : je proposerai en effet, en tant que rapporteur pour le titre III, plusieurs amendements qui en sont directement ou indirectement issus.

Avant d'entamer cette nouvelle lecture, je souhaite rappeler certaines des avancées qui ont été réalisées par notre assemblée, et particulièrement par notre commission, en première lecture. Tout d'abord, en fixant un objectif de fin de vente des véhicules neufs utilisant des énergies fossiles à l'horizon 2040, la France sera le premier pays à inscrire cette interdiction dans la loi. Ensuite, avec la définition d'un objectif progressif et ambitieux de verdissement des flottes captives, publiques comme privées, pas moins de 50 % des véhicules acquis chaque année devront être à faibles émissions d'ici à dix ans, alors qu'ils ne sont que quelques pourcents aujourd'hui. Enfin, la création d'un forfait mobilités durables, cumulable avec la prise en charge de l'abonnement aux transports en commun, pourra bénéficier aux salariés de toutes les entreprises de plus de cinquante salariés.

Je n'oublie pas non plus les très nombreuses avancées en faveur de la pratique du vélo, depuis la création d'itinéraires cyclables jusqu'à celle de garages à vélos dans les copropriétés. L'examen en première lecture a permis d'enrichir fortement le projet de loi, notamment à l'initiative de notre présidente. Il y aurait beaucoup d'autres avancées à évoquer, comme la systématisation des mesures en cas de pic de pollution, les mesures pour accompagner le déploiement de zones à faibles émissions (ZFE) mobilité, le déploiement des dispositifs de recharge électrique ou la lutte contre le bruit ferroviaire. Il ne s'agit pas de revenir sur ces progrès ni de refaire les débats que nous avons déjà eus : cela n'aurait, selon moi, ni sens ni intérêt. En revanche, nous pouvons encore améliorer certains articles, affiner certaines rédactions, perfectionner certains dispositifs : c'est le sens d'un examen en nouvelle lecture, et c'est pourquoi je proposerai une cinquantaine d'amendements, pour la plupart rédactionnels.

Je tiens à souligner le climat constructif qui a prévalu en première lecture : c'est lui qui a rendu possibles les avancées collectives que je viens d'évoquer. Je souhaite donc que nous abordions cette nouvelle lecture dans le même état d'esprit.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, alors que les élèves ont repris le chemin de l'école ce matin, nous voici, nous aussi, réunis pour examiner les dispositions du projet de loi d'orientation des mobilités. Nous aurions tous aimé parvenir à un accord avec le Sénat en commission mixte paritaire ; nous avons la conviction que nos collègues sénateurs étaient animés de la même volonté. Un travail positif avait en effet été accompli avec le rapporteur M. Didier Mandelli en vue de la CMP, qui avait permis de lever la plupart des points de blocage. En dépit du regret que nous sommes en droit d'exprimer, nous considérons qu'il convient de préserver la démarche constructive qui a prévalu jusqu'ici. Au-delà des postures politiques, certaines convergences sont en effet apparues autour de ce texte.

S'agissant du titre IV, devenu titre I^{er} A, nos propositions de modification porteront sur des aspects mineurs. Il s'agira notamment de repousser la date limite de remise de rapports du Gouvernement pour tenir compte de la date prévisionnelle de promulgation de la loi.

Je souhaite surtout insister sur une avancée qui s'est jouée en première lecture. Nous avons posé le principe d'une participation du transport aérien au financement d'infrastructures de transport moins polluantes et moins émettrices de gaz à effet de serre, en affectant dans un premier temps à l'AFITF le surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite « taxe Chirac ». Au cours de l'examen en commission et en séance publique, les échanges ont été nourris sur la question de la contribution du secteur aérien, tout comme sur celle de la contribution du transport routier. La contribution proposée pouvait certes sembler modeste au regard des besoins de recettes supplémentaires de l'AFITF, mais elle avait une portée symbolique forte et ouvrait la voie à d'autres initiatives.

Le 9 juillet 2019, à l'issue du deuxième conseil de défense écologique, le Gouvernement a annoncé deux mesures supplémentaires, destinées à augmenter les ressources de l'AFITF : d'une part, la France appliquera une éco-contribution sur les billets d'avion pour les vols au départ du territoire français ; d'autre part, à partir de 2020, le remboursement partiel de TICPE dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises sur leur gazole sera réduit de 2 centimes d'euros par litre. Les ressources ainsi dégagées – respectivement 180 millions et 140 millions d'euros – seront intégralement consacrées aux investissements de l'État dans les infrastructures de transport, ce dont nous nous félicitons. Ces dispositions n'ont évidemment pas vocation à figurer dans le présent projet de loi, puisqu'elles relèvent du projet de loi de finances pour 2020.

Cette loi d'orientation des mobilités est très attendue par tous les acteurs, citoyens et collectivités. Nous devons donc, sans plus tarder, poursuivre nos travaux.

Mme Zivka Park, rapporteure. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, nous avons eu l'occasion de le répéter à plusieurs reprises lors de la première lecture du texte et en commission mixte paritaire : notre objectif, avec le projet de loi d'orientation des mobilités, est de réduire rapidement les fractures territoriales en améliorant concrètement les déplacements du quotidien pour tous nos concitoyens, et sur tous les territoires. Je reste persuadée, en entamant cette nouvelle lecture, que le projet de loi que le Gouvernement soumet à notre assemblée est une des réponses aux fractures qui minent la cohésion des territoires. Je suis également convaincue que notre action doit nécessairement prendre en compte l'enjeu essentiel de la transition écologique.

Le titre V introduit des mesures diverses couvrant l'ensemble des mobilités, aussi bien celles des personnes que des marchandises, sur les modes routier, ferroviaire, fluvial et maritime. Il entend renforcer la sécurité des mobilités et la sûreté dans les réseaux des transports terrestres collectifs et améliorer la compétitivité du transport de fret maritime et fluvial. La sécurité des Français dans les mobilités du quotidien est une préoccupation majeure de ce projet de loi. La première lecture a consacré un certain nombre d'avancées, notamment les mesures visant à renforcer le dispositif de sanctions en cas d'infraction aux règles de la sécurité routière.

Nous aurions pu prendre en compte d'autres sujets, sur lesquels les associations de victimes d'accidents de la route appellent notre attention et qui rassemblent de nombreux députés au-delà de la majorité, comme Mme Valérie Lacroute. Vous avez néanmoins rappelé, madame la présidente, que nos règles constitutionnelles nous interdisent d'introduire, en nouvelle lecture, des dispositions nouvelles. Nous aurions par exemple souhaité faire de l'usage du téléphone portable une circonstance aggravante en cas d'homicide involontaire lié à un accident de la route. À ce stade, il ne nous est plus possible d'inscrire cette disposition dans le code pénal, mais je tiens à vous assurer que nous nous saisirons d'un autre véhicule législatif pour le faire. Nous nous félicitons, pour l'heure, que la lutte contre l'alcool et la prise de stupéfiants ait été réaffirmée comme une priorité de la sécurité routière afin de lutter plus efficacement contre les comportements qui augmentent le risque d'accidents de la circulation.

Au-delà de l'enjeu de la sécurité des mobilités, le titre V prévoit également l'ouverture à la concurrence des réseaux de transports publics urbains par autobus de la RATP, avec un volet social important. J'espère que cette nouvelle lecture nous permettra de consolider ces avancées et de faire en sorte que ce transfert se déroule dans les meilleures conditions afin de garantir la continuité du service public pour tous les usagers.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous en venons aux orateurs des groupes.

M. Jean-Marc Zulesi. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, après cinquante heures de débat en commission, plus de quatre-vingts heures de discussion dans l'hémicycle et plus de 6 700 amendements défendus, nous nous retrouvons pour une nouvelle lecture du projet de loi d'orientation des mobilités. Plus que jamais au sein des murs de notre institution, nous aurons pris, sur cette question des mobilités, le temps du dialogue. Si nous pouvons nous féliciter de la qualité de l'exercice démocratique auquel nous nous sommes prêtés sur un enjeu essentiel à la vie des Français, notre rôle de parlementaires est désormais de veiller à l'application de ce beau texte de loi. En effet, dans chacune de nos circonscriptions, aussi variées soient-elles, l'impérieuse nécessité d'agir sur la question de la mobilité se fait sentir.

Rappelons-le : le texte dont nous allons reprendre l'examen est celui-là même que nous avons voté il y a quelques semaines. Le groupe de La République en Marche se félicite des avancées que nous avons collectivement su trouver en première lecture, en particulier sur l'ouverture des données de mobilité, sur la transition écologique des flottes et la création du forfait mobilités durables. S'appuyant sur ces acquis, au service d'une transition écologique réellement solidaire, parce qu'accessible à tous et sur tous les territoires, le groupe de La République en Marche appelle à conserver les équilibres du texte que nous avons adopté le 18 juin et à nous unir, quelles que soient nos étiquettes politiques, pour faire vivre cette loi d'orientation des mobilités dans nos circonscriptions.

Mme Valérie Lacroute. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, même si la rentrée est un peu plus précipitée que nous ne l'avions imaginée, nous sommes ravis de nous retrouver autour de ce texte qui a suscité de nombreux débats avant l'été. Ces débats ont été très constructifs, même si des points d'achoppement demeurent, qui ont justifié l'échec de la CMP au mois de juillet. Je comprends qu'un certain nombre de nos collègues aient pu ressentir de la déception, mais le débat démocratique et l'expression de l'opposition peuvent aussi apporter des avancées.

Madame la ministre, permettez-moi, avant toute chose, de vous féliciter pour votre nomination, puisque je n'ai pas eu l'occasion de le faire de vive voix. J'espère, même si votre portefeuille s'est largement étoffé, que la question des transports vous tiendra toujours à cœur et que nous aurons l'occasion de vous retrouver régulièrement sur ces sujets.

La CMP a échoué sur un point essentiel : la question du financement. Les Français, tout au long de l'hiver, ont contesté l'usage que vous vouliez faire de la taxe sur les carburants et il m'a semblé, à vous écouter, que l'été ne vous avait pas amenée à évoluer sur ce point. En effet, si je vous ai bien comprise, vous n'envisagez pas de consacrer une part supplémentaire de la TICPE au financement de nos transports, alors que c'est essentiel. Pourriez-vous, à cet égard, nous

indiquer ce que la TICPE rapportera à l'État cette année, ainsi que le montant de la cagnotte que l'État percevra grâce à l'augmentation de la TICPE et qu'il ne consacrera pas aux transports ?

M. Damien Pichereau. Ce n'est pas une cagnotte !

Mme Valérie Lacroute. Si je regrette que nous n'ayons pas avancé sur cette question du financement, l'été a néanmoins permis d'évoluer sur d'autres sujets, comme la gouvernance au sein des syndicats mixtes ou la sécurité routière, sur laquelle Mme Zivka Park a indiqué qu'elle avait déposé des amendements afin d'aller encore plus loin, ce dont je la remercie très sincèrement même si certains ne pourront pas être discutés dans cette nouvelle lecture. Je salue également les avancées sociales au sein de la RATP, même si je pense que nous pourrions encore avoir quelques discussions à ce sujet.

Le deuxième point d'achoppement qui me semble essentiel – pour l'avoir vécu dans mon département de la Seine-et-Marne –, c'est la limitation de vitesse à 80 kilomètres par heure. Madame la ministre, j'insiste sur ce point, et mes collègues du groupe Les Républicains y reviendront plus largement : la mesure qui a été prise dans le projet de loi est totalement inopérante et inapplicable. Le département de la Seine-et-Marne a essayé de le faire, mais les préconisations et les critères réclamés par le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) ne permettent pas d'appliquer la disposition adoptée sur les routes départementales et les routes nationales, quant à elles, sont toujours laissées de côté. Le système est totalement incohérent.

Nous avons, je le répète, deux points de désaccord : la question du financement et celle de la limitation de vitesse à 80 kilomètres/heure.

M. Jimmy Pahun. Madame la présidente, madame la ministre, mesdames et messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, j'accueille avec regret cette nouvelle lecture du projet de loi d'orientation des mobilités. J'estime en effet, au nom du groupe du Mouvement démocrate et apparentés, que la rédaction du texte que nous avons adopté le 18 juin à une large majorité – 372 voix contre 40 – répond aux nombreuses attentes des Français en matière de mobilité. Nous considérons que ce projet de loi offre une vision tout à fait nouvelle, que ce soit en matière de résorption des zones blanches de la mobilité – là où les transports font défaut –, de transition énergétique, ou encore de gestion du handicap dans les transports.

Nous savions que la question du financement de la couverture de l'ensemble du territoire par les autorités organisatrices de la mobilité était celle qui divisait nos deux assemblées, et même la seule : sur un texte long de 192 articles, c'est le seul sujet qui a été débattu en commission mixte paritaire, et c'est lui qui a causé son échec. Je ne reviendrai pas sur les divergences qui ont conduit les sénateurs à repousser un accord, en dépit d'assurances écrites ou d'engagements du Gouvernement. Je dirai simplement que mon groupe n'a pas souhaité prolonger

les débats inutilement et qu'il n'a pas, pour cette raison, déposé d'amendements. Nous espérons que cette nouvelle lecture en commission se déroulera dans les mêmes conditions qu'en première lecture, au cours de laquelle les échanges ont été riches et intéressants.

À titre personnel, je me félicite des nombreuses avancées qui sécurisent l'encadrement juridique dans le transport maritime. Nous avons également fait adopter, en première lecture, des amendements qui précisent la stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre. C'est ce que défend la France au niveau de l'Organisation maritime internationale. Je retiens également que, dans son premier discours au G7 de Biarritz, le Président de la République a défendu une idée simple, celle d'une réduction de la vitesse des navires de commerce. Il a également précisé que le contrat d'objectifs et de performance de Voies navigables de France (VNF) peut prévoir la création d'infrastructures d'avitaillement en carburants alternatifs, afin de réduire la consommation d'énergie fossile des bateaux et d'améliorer la collecte et le traitement des déchets et des eaux usées.

M. Christophe Bouillon. Madame la ministre, je crois pouvoir dire qu'avant les vacances, nous nous sommes presque quittés bons amis : le groupe Socialistes et apparentés avait en effet exprimé une abstention constructive sur votre projet de loi.

D'un côté, il reconnaissait que ce texte apportait un certain nombre d'avancées incontestables. Le fait de traiter de la « mobilité », et plus seulement des transports, est déjà en soi une avancée qu'il faut savoir reconnaître. C'est le cas aussi de certaines notions que vous avez introduites afin de mieux prendre en compte les territoires : je songe notamment à celle de « bassin de mobilité ».

D'un autre côté, nous avons, dès le début de l'examen de ce texte à l'Assemblée nationale, exprimé trois attentes et relevé trois défauts du texte – même si je reconnais que des améliorations ont été apportées en cours d'examen.

Le premier de ces défauts concernait ce que j'appellerai l'ambition climatique. Il est vrai que vous avez annoncé des dispositions fortes, mais nous considérons que l'urgence climatique impose d'arrêter une trajectoire plus ambitieuse, à un horizon plus proche.

Le deuxième point concerne votre projet de « décarboner » le transport aérien. Nous avons déposé un certain nombre d'amendements en ce sens et notre rapporteure, Mme Béragère Abba, avait elle aussi déposé un amendement qui allait dans le bon sens, mais nous estimions, avec mon collègue M. Dominique Potier, qu'il fallait aller encore plus loin. Nous avons d'ailleurs été satisfaits de constater que vous nous aviez entendus, puisque vous avez proposé, au mois de juillet, la création d'une sorte d'écotaxe aérienne. C'est une manière de faire contribuer ce secteur et de ne pas pénaliser le train lorsque des lignes aériennes et des lignes ferroviaires sont en concurrence.

Le troisième défaut majeur de votre texte était, à notre sens, celui du financement. S'agissant du financement de l'AFITF, un certain nombre de propositions ont été faites par notre groupe et par d'autres parlementaires. Certaines étaient originales, comme celle de notre collègue M. Jean-Baptiste Djebbari au sujet des autoroutes. L'autre question, s'agissant du financement, est celle des collectivités territoriales, notamment des intercommunalités qui souhaiteraient prendre la compétence mobilité. Là-dessus, je rejoins ma collègue Mme Valérie Lacroute : nous disposons, grâce à la TICPE, de près de 14 milliards d'euros. La meilleure manière d'utiliser cette somme consisterait à en flécher une partie en direction des territoires qui prendront cette compétence. Si nous voulons que la prise de compétence soit une réussite, nous devons nous en donner les moyens. Faisons en sorte que la LOM ne fasse pas du surplace, comme c'est le cas aujourd'hui : pour cela, il faut aller beaucoup plus loin sur les questions de financement.

M. Stéphane Demilly. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, nous voici de nouveau réunis pour examiner le projet de loi d'orientation des mobilités. Cette nouvelle lecture n'est pas le fruit de désaccords nombreux et profonds entre l'Assemblée nationale et le Sénat, au contraire : nous pouvons tous saluer le travail constructif fourni par les deux assemblées et par leurs rapporteurs respectifs.

La CMP a malheureusement échoué sur le financement des services de transport par les AOM. C'est un enjeu effectivement essentiel : sans financement, sans recettes stables et pérennes pour les AOM, ce projet de loi se transforme en crédits d'intention ou plutôt en intentions sans crédits. Pour répondre aux besoins urgents de mobilité, pour désenclaver nos territoires, il est impératif que les AOM puissent effectivement et pleinement exercer les services de transport. Je note par ailleurs que, parmi les 200 propositions pour l'agenda rural du rapport commis par notre collègue M. Daniel Labaronne, sa proposition n° 154 traite d'une attribution d'une part de TICPE des régions aux AOM rurales.

Le Premier ministre et vous-même, madame la ministre, vous êtes personnellement engagés sur ce sujet et avez indiqué qu'il serait procédé, dans le projet de loi de finances pour 2020, au transfert aux intercommunalités d'une fraction de la TVA en remplacement de la taxe d'habitation. Certes, les chiffres avancés sont difficilement vérifiables ; certes, le *timing* n'était pas bon – il était même plutôt malheureux, la CMP se télescopant avec l'annonce d'une taxation à venir du secteur aérien. Je fais néanmoins confiance au Gouvernement, mais il faudra s'assurer que ses engagements sont confirmés et les chiffres devront être affinés lors de cette nouvelle lecture. Je crois encore en la parole de l'État – même si les reports interminables concernant, par exemple, les modalités du financement de sa part dans le projet du canal Seine-Nord Europe me font parfois douter...

Ce texte comporte, je l'ai dit lors de l'explication de vote en première lecture, un ensemble de bonnes mesures, en particulier pour résoudre les problèmes de mobilité urbaine. Il fixe un cap par la programmation des infrastructures de transport et permet la régionalisation tellement attendue de la société de projet du canal Seine-Nord Europe. On peut certes regretter que des amendements de bon sens, comme ceux visant à favoriser le développement du bioéthanol, par exemple, n'aient pas été adoptés. Toutefois, la colonne vertébrale de ce texte, qui incite nos concitoyens à changer progressivement leurs habitudes, va effectivement dans le bon sens. Les expérimentations permises par ce projet de loi et les contrats opérationnels de mobilité prennent d'ailleurs tout leur sens. Gageons donc que les élus locaux s'en empareront.

Jusqu'à présent, le débat a été très constructif et j'espère qu'il le restera lors de ce nouvel examen. Personnellement, je garderai deux principes à l'esprit : premièrement, ne pas créer de nouveaux mécanismes complexes pour nos collectivités sans prévoir dans le même temps des dispositifs d'accompagnement ; deuxièmement, faire de ce projet de loi un vrai moteur de la transition écologique et sociale. Les amendements proposés par les députés du groupe UDI et indépendants iront dans ce sens.

M. François-Michel Lambert. Nous nous étions engagés dans ce projet de loi d'orientation des mobilités avec beaucoup d'enthousiasme. Mon collègue M. Bertrand Pancher était lui-même président d'un groupe de travail thématique lors des Assises nationales de la mobilité. Nous attendions ce texte depuis au moins dix ans. Cette attente est particulièrement forte dans nos territoires, où les infrastructures de TGV ont peu à peu exclu les lignes de proximité, où les transports en commun sont rares, voire inexistantes, et où la voiture est le seul moyen de locomotion fiable. La LOM nous offrait une occasion unique de nous atteler à ces problématiques, d'apporter des réponses inédites à la hauteur des enjeux : enjeux économiques, d'aménagement du territoire, sociaux et, bien sûr, écologiques.

Les objectifs fixés par le projet de loi – investissements dans des infrastructures améliorant les déplacements du quotidien, réduction de l'empreinte environnementale des transports, ou encore recherche de solutions alternatives à l'autosolisme – sont louables ; le groupe Libertés et territoires ne peut qu'y souscrire.

Malheureusement, nous le disons clairement, le texte ne se donne pas les moyens d'atteindre ses objectifs. La programmation budgétaire manque toujours de crédibilité. Nous sommes encore très loin d'atteindre le scénario 2 du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Certes, le Gouvernement a annoncé deux mesures supplémentaires depuis la précédente lecture, destinées à augmenter les ressources de l'AFITF : une éco-contribution sur le transport aérien, assise sur les billets d'avion, et une réduction du remboursement partiel de la taxation du gazole pour les transporteurs routiers, dès 2020. Mais ces nouvelles mesures ne

dégageront respectivement que 180 et 140 millions d'euros, ce qui sera insuffisant pour combler le déficit de moyens.

Surtout, cette fiscalité est punitive et non incitative. Elle n'engage pas les acteurs du secteur à modifier durablement leurs pratiques. Rien ne les oblige à changer leur approche des modes de déplacement, qu'il s'agisse du transport aérien ou du transport de marchandises. Par ailleurs, dans les zones peu denses, aucune alternative crédible à la dépendance à la voiture n'est prévue : alors que le Sénat avait adopté des financements dédiés, grâce à l'affectation d'une part de la TICPE au financement de la mobilité dans ces territoires, le texte adopté par l'Assemblée nationale ne prend pas acte de la crise qui les frappe et de leur isolement. C'est d'ailleurs un des points d'achoppement apparus lors de la CMP. En ce sens, le fait que nous puissions débattre à nouveau de ce projet de loi est une bonne nouvelle, car nous ne devons pas abandonner les territoires. Nous défendrons donc la même position : accorder à nos territoires des moyens ambitieux pour qu'ils apportent des solutions à la hauteur des enjeux, notamment environnementaux, auxquels ils font face aujourd'hui et demeureront confrontés demain. C'est la chance offerte par cette nouvelle lecture, qui nous donne la possibilité de mettre en œuvre des mesures qui excèdent le strict champ de notre mandat.

M. Loïc Prud'homme. Madame la ministre, vous êtes désormais en charge des transports mais également de la transition écologique. Je me dois donc de vous parler des transports et de leur effet environnemental. Le secteur du transport dépend, en France, à 90 % du pétrole, dont il est par ailleurs le plus gros consommateur : il absorbe à lui seul 41 millions de tonnes d'équivalent pétrole sur un total de 55 millions de tonnes, soit, au bas mot, 75 % de ce volume. Qui consomme tout ce pétrole ? Il s'agit bien sûr et avant tout du transport routier. Le transport ferroviaire, qui représente aujourd'hui 10 % du trafic, ne consomme quant à lui que 1,7 % de l'énergie totale : c'est dire son indiscutable avantage en termes d'efficacité énergétique. Ce mode de transport devrait donc être une priorité stratégique. Les transports, vous l'avez rappelé, représentent 30 % des émissions de gaz à effet de serre du pays, sans parler des particules fines et des effets sanitaires qui y sont liés – je rappelle que 48 000 décès prématurés sont imputables chaque année à ces pollutions.

Toutefois, vous ne semblez pas décidée à réaliser cette transition écologique, dont vous avez pourtant la charge, ou plutôt l'impérieux devoir. J'ai sous les yeux le tableau de répartition des investissements dans les infrastructures. Il ne peut pas être plus à jour, puisque les chiffres sont issus d'un rapport publié il y a quelques jours par votre ministère. Que nous disent-ils ? Que l'on persiste dans le même schéma alors qu'il faudrait inverser la vapeur. Les investissements dans les infrastructures routières demeurent prépondérants, qui constituent encore 46 % du total des investissements, et continuent à augmenter depuis trois ans, pour avoisiner aujourd'hui quelque 10 milliards d'euros par an. Le réseau SNCF, quant à lui, est la dernière roue du carrosse jupitérien : 5 petits milliards d'euros lui sont affectés, ce qui marque une stagnation dramatique, pour ne pas dire coupable, de

ces investissements. Les proportions, pas plus que la courbe de ces deux lignes d'investissement, ne montrent d'inflexion forte. Ainsi, vous continuez à construire des routes, oubliant un principe intangible et documenté par toutes les études : plus il y a de routes, plus il y a de véhicules dessus. Ainsi, vous avez ajouté à votre programme, le GCO, le grand contournement ouest de Strasbourg ; on peut mentionner aussi celui de Rouen ou encore un autre à Bordeaux, qui est certes encore dans les cartons mais qui revient régulièrement dans l'actualité. Plus un petit dernier dont on a parlé ces derniers jours dans la presse : Toulouse souhaite engager 2 milliards d'euros pour construire une deuxième rocade. Dans le même temps, Rey, le dernier chargeur du Perpignan-Rungis, vient de quitter définitivement les quais de Perpignan, ce qui va se traduire par 20 000 camions de plus par an sur les routes. Mentionnons aussi la fin de l'auto-train, qui chargeait 35 000 voitures par an, ce qui fera, là encore, plus de 4 000 camions supplémentaires par an sur les routes. Ces chiffres qui, comme vous le savez, sont têtus, m'inclinent au pessimisme ; je suis également très critique à l'égard de votre orientation, qui me semble être celle du temps perdu.

M. Matthieu Orphelin. C'est évidemment un grand plaisir de vous retrouver après ces congés, à l'occasion d'une rentrée placée sous le signe de l'écologie, ce qui devrait plaire à tout le monde. Comme vous l'avez rappelé, madame la présidente, la règle de l'entonnoir peut parfois contraindre le débat parlementaire, notamment un certain nombre d'évolutions, de réflexions, d'apports entre les deux lectures. Je voudrais vous faire part de plusieurs sujets dont j'entendais traiter par le biais d'amendements.

Premièrement, madame la ministre, vous avez rappelé la décision du Gouvernement – dont je vous remercie – de mettre en place l'éco-contribution sur les billets d'avion, qui constituera l'une des deux nouvelles sources de financement annoncées en juillet dernier. Cela réglera les problèmes de financement de court terme. C'est exactement l'outil que plusieurs dizaines de parlementaires, dont je faisais partie, ont proposé en première lecture. Le Gouvernement a retenu cette proposition, qui présente beaucoup d'avantages, et je vous en remercie. La mise en œuvre de cette mesure, vous l'avez dit, sera actée dans le projet de loi de finances pour 2020, mais le Gouvernement prévoit-il de la mettre en place dès le 1^{er} janvier 2020 ?

Deuxièmement, s'agissant des ventes de véhicules neufs, on est toujours très loin des objectifs qu'on s'est fixés : le niveau actuel moyen d'émission de CO₂ est de 111 grammes par kilomètre, alors qu'il nous faudra atteindre 85 grammes de CO₂ dès 2021 – et même 2020 pour 95 % des ventes. J'ai trois questions très précises.

En premier lieu, le Gouvernement est-il prêt à inclure le poids du véhicule dans les évolutions du bonus-malus ? Un certain nombre de pays, dont l'Allemagne, réfléchissent à cette démarche. Nous avons tous lu le rapport de France Stratégie publié au début de l'été. Nous disposons aujourd'hui de solutions pour rendre le bonus-malus plus efficace, notamment en prenant en compte le

poids. Cela permettrait de pénaliser des véhicules très lourds ; je pense, par exemple, aux gros SUV hybrides, qui passent bien les tests de CO₂ et sont aujourd'hui avantageés, alors qu'ils ne constituent évidemment pas une bonne solution.

En deuxième lieu, vous avez tous vu ou écouté, pendant ces vacances, des centaines, si ce n'est des milliers de publicités pour de beaux SUV à 8 litres, 10 litres aux 100. Certains constructeurs ont même été obligés *a posteriori* de s'excuser à propos d'un certain nombre de dispositifs... Nous avons eu un débat en première lecture à propos d'un amendement visant à orienter la publicité pour les voitures – qui représente, je vous le rappelle, 3 milliards et demi d'euros par an – vers les modèles les moins émetteurs de gaz à effet de serre. C'était un amendement sans doute un peu trop strict, que nous avons retravaillé, avec un certain nombre de collègues, pour engager, dans les dix ans à venir, une réorientation progressive des publicités vers les véhicules les plus sobres. J'aimerais recueillir votre avis à ce sujet.

En troisième lieu, les constructeurs français sont très éloignés de la norme de 95 grammes de CO₂ par kilomètre. Comment le Gouvernement et le Parlement peuvent-ils travailler avec eux pour intensifier les efforts ? À défaut, compte tenu des textes européens, les constructeurs risquent de se voir infliger des pénalités très élevées, de l'ordre de plusieurs centaines de millions d'euros par an. Nous devons veiller à la prise en compte de ces questions pour assurer la rentabilité de nos constructeurs automobiles à l'avenir.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je me réjouis de l'état d'esprit très constructif qui règne au sein de la commission, dans le prolongement des débats que nous avons conduits avant l'été. Je souscris tout à fait aux propos des rapporteurs et de certains orateurs sur la nécessité d'engager rapidement la discussion et, surtout, de voir ce texte définitivement voté à brève échéance, car je suis convaincue qu'il y a une très forte attente dans nos territoires. De fait, ce projet de loi apporte de nombreuses solutions pour répondre à l'assignation à résidence de nombre de nos concitoyens dans les zones moins denses et pour engager la transition écologique de nos mobilités.

Il sera intéressant de poursuivre les débats dans le cadre de la loi de finances, qui nous offrira l'occasion d'examiner des tableaux de chiffres, l'examen du présent projet de loi ne s'y prêtant pas. Mais sans attendre, je voudrais lever tout malentendu – même si je ne suis pas certaine que cela empêchera certains de poser les mêmes questions. À l'adresse de ceux qui n'auraient pas bien entendu, je voudrais redire que, compte tenu des dispositions qui avaient été votées en première lecture sur l'affectation de la TICPE et du surplus de recettes de la taxe de solidarité, ainsi que des ressources supplémentaires annoncées lors du conseil de défense écologique, la trajectoire relative à la programmation des dépenses de l'AFITF, que vous aviez adoptée en première lecture, est bel et bien financée.

Nous aurons l'occasion d'en discuter, à partir de tableaux de chiffres, dans le cadre du projet de loi de finances.

Je n'ai pas bien compris en quoi les dispositions qui ont été adoptées en première lecture et celles décidées à la suite du conseil de défense écologique seraient plus punitives qu'incitatives. Faire contribuer les passagers du transport aérien au financement des transports ferroviaires, notamment, me semble une bonne mesure ; cela envoie un petit signal prix, qui me paraît incitatif et non pas punitif, dès lors qu'il existe des solutions alternatives, notamment le train. Pour les liaisons d'aménagement du territoire, qui soulèvent des enjeux de désenclavement importants, ou les liaisons avec les outre-mer et la Corse, il est prévu de ne pas mettre en place cette éco-contribution. Nous aurons sans doute l'occasion d'y revenir.

Monsieur Loïc Prud'homme, on peut souvent lire les chiffres de différentes façons ; pour ma part, je peux vous assurer que les trois quarts de nos investissements dans les dix prochaines années concerneront le transport ferroviaire. Vous me dites qu'il n'y a pas d'évolution des ressources consacrées au transport ferroviaire ; je vous réponds que l'investissement de 3,6 milliards d'euros par an pendant dix ans au titre de la régénération du réseau représente une augmentation de 50 % par rapport à ce qui a été engagé au cours de la dernière décennie. Je ne sais pas si nous parviendrons à dépasser des visions manifestement différentes ; pour que ce qui est de la mienne, je maintiens que l'on n'a jamais autant investi dans le transport ferroviaire, chiffres à l'appui.

M. Loïc Prud'homme. Nous n'avons pas les mêmes tableaux !

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Vous savez comme moi qu'une partie des investissements est portée par SNCF Réseau et ne figure pas forcément dans les programmes de l'AFITF.

J'ai eu l'occasion de répondre à la question sur la liaison Perpignan-Rungis lors de questions d'actualité avant l'été. Je vous redis la détermination du Gouvernement pour que les marchandises restent sur le rail et ne soient pas reportées sur la route, ce qui justifie toute l'attention portée par la SNCF, à ma demande, à l'entretien des wagons, qui doivent permettre une reprise de service dès la saison haute, cette année.

Je voudrais rassurer M. Matthieu Orphelin : l'éco-contribution a bien vocation à se mettre en place au 1^{er} janvier 2020. Tout comme vous, monsieur le député, car nous partageons votre constat, je regrette que, malgré les bonus-malus, nos concitoyens aient tendance à acheter des voitures qui émettent plus de CO₂ que d'autres et qui, de fait, vont peser davantage sur leur budget. Je pense que nous avons encore beaucoup de pédagogie à faire dans ce domaine. Nous pourrions peut-être en rediscuter à l'occasion de l'examen d'autres projets de loi. Une réflexion a été engagée, de manière générale, sur l'amélioration des messages publicitaires. Des dispositions ont été introduites dans le projet de loi en

discussion concernant les messages en faveur des mobilités propres et actives et des transports en commun dans les publicités pour les voitures. Nous devons trouver le moyen d'éviter que les publicités n'encouragent des comportements contraires à la transition écologique, mais cela dépasse le cadre de ce texte. Nous aurons l'occasion de poursuivre ces discussions, par exemple lors de l'examen du projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage, qui sera bientôt soumis à votre examen.

La transition écologique et solidaire est l'affaire du Gouvernement, des collectivités, des entreprises et des citoyens. Il faut s'assurer qu'il n'y a pas de contre-messages susceptibles d'induire certaines personnes en erreur, qui les empêcheraient d'adopter les bons comportements.

La commission en vient à l'examen des articles.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je rappelle que, tout comme en première lecture, le titre I^{er} A a été réservé pour être examiné à la suite du titre III, autrement dit après l'article 29 *ter*.

TITRE I^{ER}

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

Chapitre I^{er}

Organisation plus efficace des mobilités dans chaque partie du territoire

Article 1^{er} (articles 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. 1231-16, L. 1241-1, L. 1241-3, L. 1241-4, 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, L. 3111-14 et L. 3111-15 du code des transports 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, en discussion commune, les amendements CD469 et CD473 de M. Lionel Causse.

M. Alain Perea. Ces deux amendements sont défendus.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous retrouvons là des sujets dont nous avons discuté avant les vacances. Je comprends la préoccupation des auteurs de ces amendements. Il peut exister certains blocages à l'exercice de la compétence d'organisation des mobilités par des intercommunalités dans des cas particuliers. Ces dispositions soulèvent une question générale sur les règles de gouvernance des EPCI, lesquelles trouveront

toute leur place dans le projet de loi de M. Sébastien Lecornu qui sera examiné prochainement par votre assemblée. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis également défavorable.

Les amendements CD469 et CD473 sont retirés.

La commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques CD23 de M. Vincent Descoeur, CD258 de M. Jean-Pierre Vigier, CD525 de M. Martial Saddier, ainsi que l'amendement CD829 de M. Arnaud Viala.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD23, qui émane de l'ANEM (Association nationale des élus de la montagne), vise à inscrire, parmi les objectifs de programmation des infrastructures, l'amélioration de la mobilité à l'intérieur des massifs.

M. Jean-Pierre Vigier. Les infrastructures routières sont indispensables pour renforcer l'attractivité des territoires ruraux, notamment en moyenne montagne. Il faut impérativement les développer, tout comme les infrastructures ferroviaires.

Madame la ministre, lorsque vous êtes venue inaugurer le contournement du Puy-en-Velay, vous avez annoncé le début du contournement d'Arvant pour le mois de juin de cette année. Malheureusement, cela n'a pas commencé. J'espère que vous tiendrez votre engagement et que cela démarrera en septembre. Les habitants l'attendent depuis quarante ans, et le plan de financement est parfaitement bouclé entre l'État et la région.

M. Pierre Cordier. L'amendement CD525 de M. Martial Saddier est très voisin (*Sourires*) de ceux qui viennent d'être défendus. Il vise à inscrire, parmi les objectifs de la programmation des infrastructures, l'importance du désenclavement pour les massifs de montagne.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD829 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous avons examiné des amendements similaires avant les vacances, et nous avons essayé d'y répondre globalement par la rédaction de l'alinéa 5 de l'article 1^{er}, que je vous lis : « Dans la programmation des infrastructures sont pris en compte les enjeux du désenclavement, notamment, des massifs de montagne [...] ». Je partage évidemment votre préoccupation, mais je pense qu'elle est satisfaite. Je demande donc le retrait de ces amendements. À défaut, j'émettrais un avis défavorable.

S'agissant du désenclavement du Puy-en-Velay, monsieur Jean-Pierre Vigier, je vous propose d'en parler en aparté.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Comme Mme la ministre, j'estime que la rédaction à laquelle nous sommes parvenus avant la coupure estivale est suffisamment claire et qu'il convient de ne pas allonger à nouveau cette énumération, déjà ambitieuse. Y ajouter des spécificités supplémentaires pourrait amener, *a contrario*, à ne pas devoir prendre en compte celles qui n'y figureraient pas. Nous en avons déjà discuté. Par exemple, si je me réfère à vos amendements, pourquoi mentionner uniquement le mode routier dans l'objectif de désenclavement ? J'émet donc, comme en première lecture, un avis défavorable à ces propositions.

La commission rejette les amendements identiques CD23, CD258 et CD525, puis l'amendement CD829.

La commission est saisie de l'amendement CD651 de M. Vincent Rolland.

M. Jean-Marie Sermier. Les enjeux de la carte scolaire – c'est le jour pour en parler – doivent également être pris en compte dans le cadre de la programmation des infrastructures, notamment des infrastructures transfrontalières. Tel est le sens de cet amendement, qui, me semble-t-il, permettrait d'avoir un peu plus de réactivité dans nos territoires ruraux.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. La programmation des infrastructures doit évidemment prendre en compte les enjeux liés à la carte scolaire. Mais c'est surtout le transport scolaire, et donc les services, qui doivent répondre à cet objectif. Cet ajout que vous proposez dans la partie dédiée à la programmation pourrait, me semble-t-il, susciter de la confusion. Je propose le retrait ; à défaut, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement CD651 est retiré.

La commission est ensuite saisie des amendements identiques CD78 de M. Vincent Descoeur et CD331 de M. Jean-Yves Bony.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD78 est exactement dans le même esprit que celui que j'ai défendu tout à l'heure.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD331 va dans le même sens.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Comme précédemment, je demande le retrait des amendements, qui sont satisfaits ; à défaut, mon avis serait défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette les amendements identiques CD78 et CD331.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD541 de M. Martial Saddier.

M. Pierre Cordier. Cet amendement de notre collègue M. Martial Saddier vise à ce que les zones transfrontalières soient prioritaires en matière d'investissement pour les futures infrastructures de transport.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement est d'ores et déjà satisfait par l'alinéa 5 de l'article 1^{er}, qui cite explicitement les enjeux transfrontaliers. Je propose donc le retrait ; à défaut, l'avis serait défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je demande également le retrait de l'amendement, qui est déjà satisfait ; à défaut, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement CD541.

Elle passe ensuite à la discussion commune des amendements CD542 et CD546 de M. Martial Saddier.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD542 vise à ce que les zones géographiques couvertes par un PPA – plan de protection de l'atmosphère – soient prioritaires en matière d'investissement pour les futures infrastructures ferroviaires.

M. Jean-Pierre Vigier. L'objet de l'amendement CD546 a été très bien exposé par M. Jean-Yves Bony.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Comme je l'avais dit en première lecture, ces amendements sont satisfaits, notamment par l'alinéa 5 de l'article 1^{er}, lequel prévoit la prise en compte, dans la programmation des infrastructures, des enjeux de « la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique [...] » J'ai compris que vous ne souhaitiez pas retirer cet amendement ; j'émetts donc un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ces amendements étant satisfaits, leur retrait serait le bienvenu ; dans le cas contraire, l'avis serait défavorable.

M. Jean-Pierre Vigier. Nous maintenons ces amendements, qui ne sont pas totalement satisfaits.

La commission rejette successivement les amendements CD542 et CD546.

Elle en vient à l'amendement CD24 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement propose de garantir un aménagement équilibré du territoire en posant comme principe qu'un chef-lieu de département ne devrait pas être situé à plus de 50 kilomètres ou 45 minutes en voiture d'une autoroute ou d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse. Ce principe avait été introduit autrefois dans beaucoup de lois, mais il n'a

malheureusement jamais été appliqué. C'est l'occasion de rappeler qu'un certain nombre de chefs-lieux de départements sont très éloignés et d'une autoroute, et d'une ligne TGV.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Comme vous l'avez rappelé, cette disposition a longtemps figuré dans la législation sans que la réalité ait évolué sur le terrain. L'approche retenue par le projet de loi, qui institue une programmation des infrastructures et prévoit notamment un plan de désenclavement, me semble répondre de façon effective à cette préoccupation. Il ne me paraît pas adapté de réintroduire des dispositions aussi mécaniques, fondées sur une distance ou un temps de trajet. Je vous propose donc le retrait ; à défaut, mon avis serait défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mon avis sera également défavorable.

Au-delà de son caractère mécanique, relevé par Mme la ministre, cette disposition nuirait aussi à la crédibilité du législateur. Je ne suis pas persuadé que son applicabilité sera effective partout sur le territoire, pour ne parler que du seul hexagone. Enfin, votre amendement privilégierait la construction de lignes à grande vitesse alors que nous voulons précisément sortir du tout TGV.

M. Vincent Descoeur. Pour ce qui est de sortir du tout TGV, mon département est à jour... (*Sourires.*)

La commission rejette l'amendement CD24.

La commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques CD25 de M. Vincent Descoeur et CD506 de M. Dino Cinieri, ainsi que l'amendement CD504 de Mme Jeanine Dubié.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD25 est défendu.

M. Pierre Cordier. L'amendement CD506, identique, vise à rappeler qu'en matière de politique des transports, notamment en ce qui concerne la réalisation et la gestion d'infrastructures, ainsi que l'organisation du transport public, l'État a l'obligation de consulter le Conseil national de la montagne, et les collectivités territoriales compétentes, les comités de massif.

M. François-Michel Lambert. L'amendement CD504, déposé par une élue de la montagne, ma collègue Mme Jeanine Dubié, a le même objet : en matière de politique des transports, notamment en ce qui concerne la réalisation et la gestion d'infrastructures, ainsi que l'organisation du transport public, les collectivités territoriales compétentes doivent consulter les comités de massif pour tenir compte des spécificités de ces territoires de montagne en matière de transports et de mobilités.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Ces amendements sont largement satisfaits, le Gouvernement partageant totalement l'objectif de la prise en compte des enjeux relatifs à la montagne. En

particulier, la « loi montagne » prévoit un certain nombre de cas dans lesquels le Conseil national de la montagne doit être consulté. Introduire une obligation générale pesant notamment sur les autorités organisatrices pourrait complexifier la réalisation des projets de désenclavement. La loi prévoit déjà la possibilité de consulter de nombreux partenaires. Je propose le retrait de ces amendements ; sinon, l'avis serait défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette successivement les amendements identiques CD25 et CD506, et l'amendement CD504.

Puis elle passe à l'amendement CD223 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud'homme. Je présenterai brièvement l'amendement CD223, qui a déjà été discuté en première lecture. Il vise à rappeler que la question des transports et de la mobilité est avant tout une affaire d'aménagement du territoire. Je voudrais d'ailleurs vous suggérer, madame la présidente, de compléter la décoration de notre nouvelle salle par une carte de la France ferroviaire, qui manque cruellement.

Mme la présidente Barbara Pompili. Il y en a une... Elle est cachée par l'écran, mais elle n'est plus à jour !

M. Loïc Prud'homme. Il serait très intéressant de mettre en regard une carte des années 50 ou 60 et une carte du réseau ferroviaire actuel. Certes, l'aménagement du territoire a pour objet de permettre aux gens d'accéder à des services publics, mais on peut aussi imaginer ce que j'appellerais une « mobilité inversée » : si les gens ont besoin de se déplacer aujourd'hui, c'est parce que les territoires se sont aussi vidés dramatiquement d'infrastructures ferroviaires et, surtout, de services publics. Tout en retissant le réseau de transports, notamment ferroviaires – que tout le monde s'accorde à reconnaître comme le plus écologique –, il faudrait s'attacher à reconstituer un réseau de services publics, ce qui éviterait à un grand nombre de nos concitoyens de parcourir de nombreux kilomètres sitôt qu'ils ont un besoin vital à combler.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci, cher collègue, de rappeler que la question des transports est un volet éminent de l'aménagement du territoire.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je suis tout à fait d'accord pour dire que les transports sont extrêmement structurants pour nos territoires. C'est bien le sens de la réorientation de la politique qui est portée par cette loi : nous entendons sortir du tout TGV, qui renforce les métropoles et laisse de côté une large partie du territoire. Nous pouvons au moins considérer que nous sommes d'accord sur ce point.

Cela étant, je pense que votre amendement, qui vise à instituer un objectif d'accessibilité en vingt minutes, est satisfait par la politique actuelle de

désenclavement. D'une part, nous rééquilibrions, nous réorientons notre politique d'investissement dans les transports ; d'autre part, comme cela a été annoncé par le Gouvernement, nous avons pris l'engagement de réaliser 2 000 maisons de services publics, dans le cadre de la démarche France Service, d'ici à 2022. Nous partageons donc l'objectif d'avoir des services publics à proximité, au plus près de nos concitoyens. Toutefois, l'approche mécaniste, telle qu'elle est proposée, ne nous semble pas la meilleure voie. Je vous propose donc de retirer votre amendement. À défaut, l'avis serait défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Loïc Prud'homme, à l'instar de Mme la ministre, nous partageons certains de vos objectifs ; encore faut-il y aller avec un peu de méthode. Vous devez comprendre que ce que vous demandez là n'est pas réaliste partout, sur tout le territoire français. Il est important de s'attaquer au désenclavement, comme on va le faire, en dotant d'infrastructures les territoires les plus enclavés ou les plus nécessiteux, mais il faudra aussi les accompagner économiquement par la mise en œuvre de projets, afin de faire revenir les gens, notamment dans la « diagonale du vide », dont on sait très bien qu'elle est occupée, en nombre, par nos amis du Rassemblement national. Toutes ces politiques vont ensemble. Défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, nous commençons à peine l'examen de cette nouvelle lecture et, au cours de la demi-heure écoulée, depuis le début de l'examen des amendements, vous avez recouru à trois reprises, au sujet du désenclavement, à l'argument de la sortie du tout TGV. Comme je vous l'avais dit lors de la première lecture, arrêtons de stigmatiser la politique du TGV ! En juillet et en août, des millions de Français et d'étrangers ont utilisé le TGV pour partir en vacances, qui ont été pleinement satisfaits du service proposé. On peut avoir une vision pour désenclaver, moderniser notre territoire, on peut définir des solutions impliquant une réduction des investissements – bien que ceux-ci aient déjà diminué depuis un moment –, mais cessons de stigmatiser systématiquement les investissements dans le TGV qui, au contraire, ont amélioré la desserte de nos territoires en France.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je ne voudrais pas qu'il y ait de malentendu, monsieur Jean-Marie Sermier. Je ne critique pas la réalisation d'un réseau TGV dont notre pays a tout lieu d'être fier, mais le fait que, pendant qu'on a réalisé ce réseau, on ait abandonné le reste du réseau ferroviaire, ce qui suscite une incompréhension très forte de nos concitoyens : ils voient qu'on gagne du temps pour aller, par exemple, de Paris à Bordeaux, mais qu'on met une demi-heure de plus pour faire Rouen-Paris, Limoges-Paris, ou encore Clermont-Paris. Sans compter le rattrapage qui s'impose sur les petites lignes, dont on parle souvent, les problèmes liés au sous-entretien de notre réseau routier, et nombre d'attentes déçues dans certains territoires, où les habitants attendent depuis des décennies appellent la réalisation de projets de désenclavement. Je suis simplement en train de dire que le TGV ne peut pas évincer tous les autres investissements. Le sentiment d'abandon qu'une partie de

notre pays a exprimé avec beaucoup de force est pour une bonne part lié à une politique qui s'est exclusivement focalisée sur le TGV.

M. Loïc Prud'homme. Je suis d'accord avec M. le rapporteur quand il dit qu'il faut savoir faire preuve de méthode et de réalisme, mais cela ne doit pas nous empêcher de poser des jalons et des objectifs. Tout à l'heure, j'ai critiqué les choix faits par le Gouvernement en matière d'investissement. Si j'estime, comme M. Jean-Marie Sermier, qu'il n'y a pas lieu d'opposer la grande vitesse aux petites lignes, j'observe cependant que les investissements dans le secteur ferroviaire sont en diminution. Vous venez de dire qu'ils sont plus importants que jamais, mais force est de constater qu'ils sont passés de 8 milliards d'euros en 2013 à 5 milliards d'euros en 2018... Convenez qu'il est difficile de voir une dynamique de progression dans ces chiffres ! Et dans le même temps, on consacre des sommes deux fois plus importantes aux infrastructures routières : c'est ce choix politique en termes de trajectoire que je critique.

Cela dit, puisque vous venez d'affirmer que les trois quarts des investissements consacrés aux transports allaient désormais être affectés au secteur ferroviaire, on doit pouvoir en déduire qu'à partir de maintenant, ce sont 15 milliards d'euros – soit 75 % du total de 20 milliards d'euros – qui vont être investis dans ce secteur... Je m'en félicite et j'attends avec impatience le rapport qui paraîtra en août 2020, où j'espère trouver la confirmation que la ligne budgétaire sera remontée à la hauteur des enjeux.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je ne sais pas à quoi correspondent vos chiffres, monsieur Loïc Prud'homme, mais j'imagine qu'ils comprennent à la fois les investissements de l'État et ceux des collectivités ; or, pour ma part, je ne peux évoquer que ceux réalisés par l'État.

En tout état de cause, je vous confirme que les trois quarts de nos investissements en matière de transports vont au secteur ferroviaire – les débats budgétaires nous donneront certainement l'occasion de le vérifier – et qu'au cours des années précédentes, nous avons mis en place quatre TGV simultanément, laissant notre réseau ferré se dégrader.

Vous me direz peut-être qu'on peut à la fois investir dans le TGV et entretenir le réseau. Pour ma part, depuis deux ans, j'ai précisément souhaité que l'on arrête de promettre de tout faire en même temps, et que l'on fasse plutôt en sorte de maintenir une trajectoire réaliste et financée.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie des amendements identiques CD518 de M. Bertrand Pancher et CD778 de Mme Valérie Lacroute.

M. François-Michel Lambert. L'amendement CD518 s'inscrit dans la logique du projet de loi et vise à rendre beaucoup plus lisible et efficace la

couverture de l'intégralité du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement identique CD778 vise à rendre plus lisible la politique en matière de transports.

Pour cela, nous ne souhaitons pas retirer aux communes leur compétence en matière de mobilité, mais faire en sorte que cette compétence revienne aux communautés de communes au 1^{er} juillet 2021, afin d'améliorer la cohérence de l'offre dans ce domaine. Ce changement d'échelle, préconisé par le Groupement des autorités responsables de transport (GART), permettrait en effet que la compétence s'exerce sur un périmètre beaucoup plus vaste que celui d'une commune.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je suis un peu étonnée de voir un amendement proposer de revenir sur un équilibre issu de longues discussions associant toutes les associations de collectivités : le choix a été fait de retenir l'intercommunalité comme le niveau d'exercice de la compétence en matière de mobilité, à partir de décisions prises par les communes. Souvenons-nous que, dans d'autres domaines, le transfert forcé de compétences a parfois suscité une certaine incompréhension de la part des communes.

Dans le cadre de l'équilibre que nous avons retenu, il est prévu que, lorsque des services de transport réguliers ont été mis en place par une commune, celle-ci puisse décider de continuer à les organiser, dans la mesure où il y a tout lieu de supposer qu'ils répondent à un besoin spécifiquement communal. Cet équilibre me paraît être le bon, et je ne pense pas qu'il soit souhaitable de remettre en question une solution retenue au terme de longs mois de débat entre les différents niveaux de collectivités. Je suggère donc le retrait de ces amendements, et émettrai à défaut un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis défavorable, d'autant que les communes concernées ne sont qu'une petite soixantaine.

Mme Valérie Lacroute. Effectivement, très peu de communes ont vocation à rester concernées par cette situation. J'ai bien compris que mon amendement ne serait pas adopté mais je le maintiens, car il est important que chacun prenne conscience du fait que la mobilité ne s'arrête pas au périmètre communal. Quand une communauté de communes ou un syndicat mixte a la compétence « transports », on a généralement affaire à des communes d'une certaine importance, dont l'avis reste essentiel au sein de la collectivité dont elles font partie. Dans l'intérêt des usagers, il me semble essentiel d'en tenir compte.

La commission rejette les amendements identiques CD518 et CD778.

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD471 de M. Lionel Causse et CD28 de M. Vincent Descoeur.

M. Alain Perea. L'amendement CD471 est défendu.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD28 également.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Compte tenu des avis défavorables sur les amendements précédents, par cohérence, j'émet également un avis défavorable à ces amendements.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable.

La commission rejette successivement les amendements CD471 et CD28.

Elle est saisie de l'amendement CD776 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Si j'ai peu d'espoir que l'amendement CD776 connaisse aujourd'hui un meilleur sort qu'en première lecture, il me semble important d'appeler l'attention de notre commission sur l'intérêt qu'il y aurait à rétablir le troisième cas de réversibilité de la prise de compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) locale par la région en substitution de la communauté de communes.

En effet, le temps que les communautés de communes prennent leur envol et soient en mesure d'exercer leurs nouvelles compétences avec assurance, il peut être intéressant de permettre aux communes de reprendre la compétence « mobilité » dans certains cas, à l'échelle de leur territoire. Cette mesure ayant vocation à introduire un peu de souplesse dans le dispositif serait de nature à soulager la région exerçant la compétence « mobilité » à l'échelle régionale et, même si nous ne l'adoptons pas aujourd'hui, il serait bon d'y réfléchir.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Comme Mme Valérie Lacroute le supposait, je suis défavorable à son amendement, car j'estime qu'il convient de préserver l'équilibre général précédemment défini.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine, en discussion commune, les amendements identiques CD26 de M. Vincent Descoeur et CD375 de Mme Valérie Rabault, ainsi que les amendements CD27 de M. Vincent Descoeur, CD376 de Mme Valérie Rabault, CD526 de M. Martial Saddier et CD377 de M. Christophe Bouillon.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD26 vise à ce que le transfert des services de transport public – interurbains, réguliers ou à la demande et organisation des transports scolaires – de la région vers une communauté de

communes ou une commune se fasse après accord du conseil régional et dans un délai convenu avec celui-ci.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD375 est défendu, de même que les amendements CD376 et CD377.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD27 est défendu.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD526 également.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. La pause estivale ne m'a pas fait changer d'avis : je reste défavorable à toute remise en cause de l'équilibre défini en accord avec les différentes associations de collectivités. D'une part, l'intercommunalité ne doit pas venir choisir, parmi les services organisés par la région, ceux dont elle souhaite reprendre l'organisation – le cas échéant, elle doit reprendre la compétence dans son intégralité ; d'autre part, sa décision doit pouvoir être prise de droit, c'est-à-dire qu'elle ne doit pas être soumise à un accord ou à un avis de la région.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette les amendements identiques CD26 et CD375, puis les amendements CD27, CD376, CD526 et CD377.

Elle est saisie de l'amendement CD224 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Comme en première lecture, cet amendement vise à remettre sur la table la discussion sur les transports urbains sans billetterie. La gratuité permet en effet de développer la fréquentation de ces transports et ainsi de désengorger les grandes villes de façon beaucoup plus efficace que ne sauraient le faire certains projets ubuesques, consistant à construire plus de routes pour mettre encore plus de voitures dessus – ce qui n'est évidemment pas l'alpha et l'oméga pour faire disparaître les thromboses urbaines sur les rocades.

La gratuité est une solution qui a déjà fait ses preuves dans plusieurs communes, notamment à Dunkerque, qui vient de faire un bilan tout à fait positif de cette mesure à l'issue d'une année de mise en œuvre : la fréquentation des transports en commun y est en augmentation et les opérateurs – qui sont souvent les mêmes que dans d'autres villes où la billetterie est payante – se satisfont eux aussi de ce mode de fonctionnement, ce qui montre bien qu'ils s'y retrouvent sur le plan financier.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous avons déjà eu ce débat avant l'été ; je répète que les autorités organisatrices ont tout à fait la possibilité de définir leur politique tarifaire. Si comme vous l'avez dit, Dunkerque a fait le choix de la gratuité dans une ville où la culture était jusqu'alors celle du tout-voiture, mais le contexte n'est pas nécessairement le même ailleurs. Toulouse par exemple se caractérise par une offre ferroviaire tout à

fait sous-dimensionnée ; c'est pourquoi je me suis fixé l'objectif de créer des réseaux express régionaux (RER) autour de chaque métropole. Chaque situation appelle une réponse appropriée ; laissons les collectivités exercer pleinement leurs compétences, notamment dans le choix de leurs politiques tarifaires.

Je suggère donc le retrait de cet amendement ; sinon, mon avis sera défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons effectivement déjà eu ce débat en première lecture ; nous y avons d'ailleurs consacré un certain temps en séance publique. Pour ma part, je défends le principe de la libre administration des collectivités, même si je suis plutôt contre la gratuité. En effet, à force de tout donner gratuitement aux citoyens, on leur fait perdre toute idée de ce que coûtent ces services, ce qui ne me semble pas une bonne chose. Avis défavorable.

M. Loïc Prud'homme. Je ne conteste pas le fait que les services aient un coût, mais le principe de transports urbains sans billetterie correspond ici à des enjeux écologiques importants. La ville de Dunkerque n'est pas la seule à avoir opté pour le transport sans billetterie : d'autres villes, parfois beaucoup moins « accros » à la voiture, ont fait le même choix. J'en veux pour preuve que, la semaine prochaine, Châteauroux organise la deuxième édition des Rencontres internationales du transport gratuit : j'espère que vous vous y rendrez, madame la ministre, afin de voir comment les solutions de ce type peuvent améliorer la situation dans les villes concernées.

Pour ce qui est du principe de la libre administration de la politique tarifaire, défendu par M. le rapporteur, je ne le mets pas en cause : mon propos est simplement de rouvrir la discussion sur les transports urbains sans billetterie. Certes, tout service a un coût, mais offrir la gratuité aux usagers relève du choix politique. Ainsi a-t-on décidé, il y a bien longtemps, que l'éducation de nos enfants devait être gratuite, ce que personne ne songerait plus à remettre en cause aujourd'hui – on imagine difficilement de devoir acheter des tickets pour leur permettre d'aller à l'école. Compte tenu des enjeux, en particulier de l'urgence climatique, il faut bien trouver des solutions pour laisser nos bagnoles au garage – si possible de manière définitive.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD774 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. En première lecture, l'amendement CD1113 a ajouté au texte du Sénat la lutte contre l'étalement urbain dans les compétences des AOM.

Ce sujet étant déjà pris en compte dans les documents d'urbanisme, qu'il s'agisse du plan local d'urbanisme (PLU), du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) ou de tout type de schéma, il me paraît à la fois inutile et dangereux de l'inscrire dans les compétences des AOM, car cela présente un

risque pour le déploiement des mobilités dans les territoires qui en sont aujourd'hui privés. En effet, si une AOM souhaite organiser un transport dans un hameau, on ne peut exclure qu'une association s'y oppose au motif que ce projet encourage l'étalement urbain, ce qui pourrait pénaliser des collectivités soucieuses de bien faire en mettant des transports en place. Il s'agit avant tout de prémunir les autorités organisatrices de la mobilité contre tout risque de contentieux.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Après un débat en commission, nous avons légèrement modifié en séance la rédaction relative au point ici évoqué, afin qu'il n'y ait aucune ambiguïté sur les responsabilités de chacun.

Nous sommes actuellement confrontés à un énorme problème d'artificialisation des sols et, par ailleurs, nos concitoyens sont souvent incités à aller habiter de plus en plus loin des grandes agglomérations, dans des zones où ils sont systématiquement obligés d'utiliser une voiture non seulement pour se rendre au travail, mais aussi pour effectuer le moindre achat. Dans un tel contexte, il me paraît légitime d'écrire que les autorités organisatrices contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain, et que les services mis en place doivent précisément venir soutenir les objectifs que les communes peuvent poursuivre, notamment en termes de polarisation des activités, dans le cadre de leurs PLU. La rédaction du texte ne me paraît pas porter à confusion sur la responsabilité de chacun ; c'est pourquoi je suis défavorable à cet amendement visant à remettre en cause ce qui a été adopté en première lecture.

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'avis des AOM n'est que consultatif, et non décisionnaire : de ce fait, le risque évoqué par les auteurs de cet amendement est inexistant. Nous pourrions reparler de l'exemple que vous avez cité, madame Valérie Lacroute, mais je pourrais vous en citer des tonnes qui vont dans le sens totalement inverse...

M. Jean-Marie Sermier. Franchement, nous avons là un amendement de bon sens, dépourvu de toute arrière-pensée politicienne ; je suis un peu étonné par votre réponse, madame la ministre, qui ne peut qu'alimenter le risque que nous évoquons.

Si j'ai bien compris, vous nous dites qu'il faut limiter l'étalement urbain et faire en sorte d'éviter que nos concitoyens soient obligés de prendre leur automobile pour aller travailler, utiliser les services offerts en centre-ville et éventuellement conduire leurs enfants au collège et au lycée. Je ne vous fais nullement grief de vos propos, mais je pense qu'ils ne manqueront pas d'être utilisés, dans quelques mois ou quelques années, par les juges administratifs amenés à se prononcer sur des documents d'urbanisme, pour expliquer qu'on ne peut pas développer la constructibilité dans les zones peu denses.

Dans ma circonscription, qui comprend 160 communes, dont la plupart sont rurales – on compte de nombreuses circonscriptions de ce type en France –, on est en train de développer les PLUI, conformément à l'obligation qui est faite aux intercommunalités, et cela ne se fait pas sans difficultés.

Les petites communes, situées loin de tout transport collectif digne de ce nom, vont recourir à diverses solutions de bon sens pour améliorer la mobilité de leurs habitants, par exemple en développant l'auto-partage ou en mettant en place quelques lignes de bus. Une fois qu'elles auront fait cet effort, elles risquent de s'entendre dire que, situées à quinze ou vingt kilomètres de la ville la plus proche, leur mobilité n'a rien à voir avec celle des communes périurbaines, régulièrement desservies par des lignes de transport en commun qui les relient à la ville. L'affirmation inscrite dans le texte de loi, selon laquelle il faut lutter contre l'étalement urbain, risque alors de se retourner contre les communes rurales, qui se heurteront fréquemment à des refus de la part des services de l'État – car il y a loin de la coupe aux lèvres : la position exprimée à un moment donné par un ministre est une chose, la mise en application sur le terrain plusieurs années plus tard une autre ! – ou à des annulations par le juge administratif.

Le groupe Les Républicains est donc tout à fait défavorable à la mention dans ce texte de la lutte contre l'étalement urbain. Il existe mille façons de gérer l'étalement urbain, et nous sommes tout à fait d'accord sur la nécessité de le contenir. J'ai moi-même été maire d'une ville qui est en train de terminer son PLUI et s'apprête à rendre non constructibles quarante hectares sur cinquante-cinq : cela prouve que c'est possible. En revanche, il faut absolument éviter que les petites communes rurales très éloignées de tout, notamment des transports collectifs, se voient pénalisées par l'inscription dans la loi de cette opposition de principe à l'étalement urbain, et se retrouvent avec un boulet de plus au pied.

Mme Valérie Lacroute. Nous sommes totalement d'accord avec vous, madame la ministre, sur la nécessité de limiter l'étalement urbain. Cependant, ce n'est pas dans le cadre d'un texte sur la mobilité que ce principe doit être posé : il doit faire partie des outils d'urbanisme : le PLU, le schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF), le schéma de cohérence territoriale (SCOT) ou le PLUI.

Le débat qui s'est tenu à l'automne dernier a mis en évidence la fracture territoriale entre les métropoles et les territoires ruraux, et le Président de la République a bien compris la nécessité de redonner de l'oxygène aux territoires ruraux : c'est lui qui a promis qu'il n'y aurait plus de fermetures d'école dans les petites communes. On voit actuellement certains hameaux longtemps désertés, notamment en Île-de-France, abriter à nouveau des familles, ce dont on ne peut que se féliciter. Mais remettre une ligne de transport pour desservir un hameau, c'est quelque part favoriser l'étalement urbain, puisque cela permet à de nouveaux habitants de s'y réinstaller... Les autorités organisatrices de la mobilité risquent de céder aux pressions de certaines associations opposées à l'étalement urbain. Pour éviter d'être confrontés à de telles situations, nous devons supprimer du texte la notion de lutte contre l'étalement urbain.

M. François-Michel Lambert. Nous atteignons ici les limites de cette loi dite d'orientation des mobilités, puisqu'elle ne prend pas pleinement en considération les enjeux de l'aménagement du territoire. La question soulevée par nos collègues du groupe Les Républicains rappelle que la mobilité n'est pas une préoccupation hors sol, mais au contraire est étroitement liée aux choix faits en matière de structuration du territoire.

Un très intéressant rapport de France Stratégie, publié fin juillet, rappelle que la France est le pays présentant le plus fort taux d'artificialisation des terres en Europe – 47 km² pour 100 000 habitants, contre 30 km² en Espagne et 41 km² en Allemagne. La question de la mobilité doit toujours être appréciée au regard de l'aménagement du territoire, ce qui n'a malheureusement pas été fait dans le cadre des travaux préparatoires de ce projet de loi.

Par ailleurs, le fait est rarement évoqué, la France voit sa population augmenter d'un million d'habitants en l'espace d'un quinquennat, et comptera donc 74 millions d'habitants d'ici à peine trente ans. Ce point, qui ne me paraît pas avoir été pris en compte par le texte qui nous est proposé, doit aussi être intégré dans nos travaux.

Tout en comprenant parfaitement la crainte d'ordre administratif exprimée par nos collègues, je trouve qu'il serait bien dommage d'effacer du texte la notion d'étalement urbain ; mais il serait encore plus dommageable de n'envisager les choses que sous l'angle de la technicité et de la fiscalité plutôt que d'appréhender de manière globale tous les enjeux, certes complexes, liés à l'orientation des mobilités.

M. Alain Perea. Contrairement à ce qui vient d'être dit, j'estime que cette loi place vraiment les mobilités au cœur de l'aménagement du territoire : elle inverse complètement la façon dont les choses étaient abordées jusqu'à présent, puisqu'elle s'attache en priorité à définir la meilleure façon d'organiser les déplacements.

Jusqu'à présent, on avait toujours privilégié l'urbanisation, ce qui impliquait la définition de PLU ou de cartes communales – parfois même, on se contentait de se référer au règlement national d'urbanisme (RNU). C'est seulement après avoir travaillé à l'installation d'habitants sur leurs territoires que les élus allaient demander aux autorités organisatrices de transports (AOT) de mettre à leur disposition des transports ; parfois, ce sont même les habitants qui devaient se mobiliser pour que la question des transports soit prise en compte. Une telle façon de procéder ne pouvait que favoriser un étalement urbain anarchique.

Tous les textes d'urbanisme – notamment la loi SRU en 2000 – ont essayé de lier la question des transports au développement de l'urbanisme : ainsi les SCOT ont permis de conditionner le développement urbain à la mise à disposition de transports en commun ou de moyens de déplacement adaptés. À mon sens, ce serait un oubli grave et une erreur de ne pas faire mention dans ce texte de la

nécessité de lutter contre l'étalement urbain, car nous devons montrer que nous travaillons de manière cohérente. Pour ma part, je voterai donc contre cet amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Je trouve cette discussion ahurissante. J'ai toujours pensé que, s'il faut contenir l'étalement urbain, la vraie nécessité consiste surtout à obliger les AOT à proposer des solutions de transport à tous les Français, où qu'ils se trouvent. Or, à entendre notre collègue, là où il n'y a pas de lignes de transport, il faudrait interdire l'étalement urbain, et donc l'étalement humain. Autrement dit, soyons clairs, nous n'aurons plus dans ces zones de terrains constructibles. Avec cette loi, nous aurons une France à deux vitesses : d'un côté, les territoires qui ont la chance d'avoir des lignes de transport collectif et de la mobilité partagée, qui auront le droit de continuer à évoluer, et où viendront se concentrer les nouveaux arrivants – notre collègue M. François-Michel Lambert a parlé d'un million d'habitants supplémentaires chaque année –...

M. François-Michel Lambert. En cinq ans !

M. Jean-Marie Sermier. ... et de l'autre, tout le reste, partout où la mobilité n'est pas organisée, particulièrement en zone rurale : toute construction y sera de fait interdite, qu'elle soit individuelle ou collective – je rappelle qu'il existe en zone rurale des offices publics communaux et départementaux. Il ne s'agit plus d'organiser la mobilité, mais d'inscrire dans la loi une forme de discrimination proprement incroyable.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous reprenons le débat dans des termes absolument identiques à ceux où il se posait avant l'été, ce qui a au moins le mérite de montrer que les uns et les autres font preuve d'une certaine cohérence.

Comme l'a dit M. Alain Perea, ce texte s'inscrit dans le prolongement de la loi SRU en matière de lutte contre l'étalement urbain, et je ne peux laisser M. François-Michel Lambert affirmer que les enjeux de l'aménagement du territoire ne seraient pas pris en compte par la loi dont nous débattons. Parmi les grands objectifs de cette loi, il y a celui consistant à libérer certains de nos concitoyens de l'assignation à résidence dont ils sont actuellement frappés, faute de l'existence de services alternatifs à la voiture dans nombre de nos territoires.

Il est donc difficile de soutenir que l'on condamnerait une partie de nos territoires et de leurs habitants, ou même que l'on s'en désintéresserait, quand nous faisons exactement le contraire en apportant des réponses sous la forme de transport à la demande, de covoiturage, ou de partage de véhicules électriques, des réponses qui ont cruellement fait défaut au cours des années passées, notamment en raison du fait que, sur 80 % de notre territoire, il n'y avait pas d'autorité responsable des enjeux de mobilité.

Cette référence à l'étalement urbain n'est en aucun cas susceptible d'empêcher la création de transports en commun pour desservir les bourgs ou les petites villes : au contraire, elle vient affirmer que la mobilité doit être au service de l'objectif d'un aménagement équilibré de notre territoire, notamment par la revitalisation des cœurs de bourg ; on a trop souvent favorisé les lotissements en périphérie, ce qui a contribué à dévitaliser les centres bourgs en termes de commerces et d'habitat.

Je persiste à penser qu'il était cohérent et pertinent d'introduire en première lecture cette disposition relative à la lutte contre l'étalement urbain, et je reste donc opposée à sa suppression.

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis favorable du Gouvernement, elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD561 et CD85 du rapporteur.

Elle est saisie de l'amendement CD378 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Même avis que précédemment. La définition des services d'intérêt régional ici proposée ne me paraît pas nécessaire et découle du fait que les collectivités peuvent intervenir uniquement en respectant les compétences attribuées par ailleurs à d'autres collectivités. Je suggère donc le retrait de cet amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD775 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un schéma régional de planification qui fusionne plusieurs documents sectoriels ou schémas existants. Intégrer le schéma régional de la mobilité au SRADDET permettrait de procéder à une planification plus large et à une politique d'aménagement du territoire plus cohérente : tel est l'objet de l'amendement CD775.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. La disposition proposée laisse penser qu'il serait nécessaire d'intégrer un nouveau schéma au SRADDET. Si les régions auront naturellement la possibilité de le faire, il n'est pas dans la volonté du Gouvernement d'alourdir les procédures en le leur imposant systématiquement. Je reste donc défavorable à cet amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis : laissons les collectivités gérer elles-mêmes leurs schémas.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD379 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Cet amendement me semblait satisfait, j'invite M. Christophe Bouillon à le retirer ; sinon, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Christophe Bouillon. Je retire mon amendement.

L'amendement CD379 est retiré.

Elle est saisie de l'amendement CD380 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Cet amendement est satisfait.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Christophe Bouillon. Je retire mon amendement.

L'amendement CD380 est retiré.

Suivant l'avis favorable du Gouvernement, la commission adopte l'amendement de coordination CD86 du rapporteur.

Elle examine l'amendement CD87 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement de coordination vise à permettre à Île-de-France Mobilités de déléguer, comme peut le faire toute autre AOM régionale, non seulement l'organisation de services de transport, mais aussi ses attributions en matière de conseil en mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine l'amendement CD88 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Dans sa rédaction adoptée par l'Assemblée nationale, l'article 1^{er} du projet de loi modifie l'article L. 1241-4 du code des transports afin de confier à Île-de-France Mobilités (IDFM) les missions de maintenance et de renouvellement des équipements des gares, des sites de

maintenance et de remisage, ainsi que des postes de commande centralisés du Grand Paris Express qui ne relèvent pas du périmètre de gestion technique de la Régie autonome des transports parisiens (RATP).

La présente proposition de rédaction vise à clarifier la répartition des missions entre la RATP et IDFM, en faisant référence à la notion d'« éléments » plutôt que d'« équipements », en précisant que la RATP assure la gestion technique des éléments dont le périmètre est défini aux articles 20 et 20-2 de la loi relative au Grand Paris et en prévoyant qu'IDFM assure les missions de maintenance et de renouvellement des éléments qui ne relèvent pas du périmètre de gestion technique de la RATP.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'amendement CD88 vise à préciser la rédaction introduite en première lecture, en coordination avec Île-de-France Mobilités, sous une forme tout à la fois plus simple et plus claire. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD383 de Mme Valérie Rabault.

M. Christophe Bouillon. L'article L. 3111-5 du code des transports prévoit 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. L'amendement CD383 vise à remédier à l'imprécision résultant de l'emploi de l'adjectif « éventuelle ».

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement pourrait heurter le principe de neutralité financière des transferts entre collectivités dans la mesure où il autorise les régions à réduire la compensation des charges transférées du versement transport potentiel, ce qui obligerait les AOM à prélever ce versement au taux maximum. Je suggère le retrait, sinon, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte les deux amendements rédactionnels du rapporteur, CD89 et CD90.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD780 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement me donne l'opportunité de venir aux nouvelles. L'été est passé, les services ont pu travailler à l'objet de cet amendement, consistant à rétablir la procédure de consultation de l'AOM par les services de l'éducation nationale concernant les projets de modification des temps scolaires. La rentrée scolaire est passée, nous souhaitons préparer la prochaine.

Mme la ministre peut-elle nous dire si les décrets ont été préparés afin de contraindre les AOM et les services de l'éducation nationale à se concerter au sujet des modifications des temps scolaires ?

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Ces dispositions sont de nature réglementaire, et il reste nécessaire de modifier le code de l'éducation pour tenir compte des répartitions de compétences issues de la loi NOTRE. Je ne peux vous dire si le ministère de l'éducation nationale a profité de l'été pour proposer le décret modificatif, mais je suggérerai à M. Jean-Michel Blanquer de profiter des textes d'application de ce projet de loi pour assurer cette mise en cohérence.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. J'en profite pour signaler que je n'ai pas reçu de plaintes dans mon secteur à ce sujet cette année...

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte les deux amendements rédactionnels du rapporteur, CD858 et CD859.

Elle est ensuite saisie des amendements identiques CD538 de M. Bertrand Pancher, CD615 du rapporteur et CD779 de Mme Valérie Lacroute.

M. François-Michel Lambert. L'amendement CD538 est défendu, mais je veux insister sur son importance, notamment pour la métropole de Lyon.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Comme l'a rappelé la ministre en introduction, nous avons profité de l'été pour effectuer quelques aménagements et revenir sur certains points que nous avons peut-être balayés trop rapidement. Mon amendement CD615, comme ceux de mes collègues, concerne un nombre limité d'entités – la métropole de Lyon et les EPCI à fiscalité propre de plus de 400 000 habitants comme Bordeaux ou Toulouse – et garantit la stabilité de la gouvernance des syndicats compétents en matière d'organisation de la mobilité. Cette demande nous a semblé tout à fait justifiée.

Mme Valérie Lacroute. Mon amendement CD779 va probablement tomber, mais je remercie le rapporteur d'avoir pris en compte cette demande formulée par différents collègues avant l'été et d'avoir mis l'été à profit pour prendre en compte une des demandes du groupe Les Républicains.

Mme la présidente Barbara Pompili. Votre amendement ne va pas tomber, madame Valérie Lacroute, puisqu'il est identique. Il sera adopté en même temps que les autres.

Mme Valérie Lacroute. C'est encore mieux...

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Effectivement, l'été a porté conseil et je comprends le souci de ne pas fragiliser des structures existantes et de ne pas freiner la coopération au sein des syndicats mixtes dans les métropoles. Avis favorable.

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

*Elle **adopte** ensuite l'amendement de coordination CD91 du rapporteur.*

Ensuite de quoi, elle examine, en discussion commune, les amendements CD472 et CD474 de M. Lionel Causse.

M. Alain Perea. Ils sont tous les deux défendus.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Il s'agit toujours de permettre aux communautés de communes d'exercer leurs compétences, y compris s'il existe des problèmes de majorité au sein des EPCI. Ce sujet dépasse les questions de mobilité et pourra être traité dans le cadre du texte que présentera M. Sébastien Lecornu. Je propose le retrait de ces amendements.

*Les amendements sont **retirés**.*

*Enfin, la commission **adopte** l'article **1^{er} modifié**.*

Article 1^{er} bis AA (article L. 1211-3 du code des transports) : *Objectifs généraux de la politique des transports : pôles d'échanges multimodaux*

*La commission **adopte** l'article **1^{er} bis AA sans modification**.*

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

*La commission **adopte** l'article **1^{er} bis A sans modification**.*

Article 1^{er} bis B (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*

*La commission **adopte** l'article **1^{er} bis B sans modification**.*

La séance, suspendue à 18 heures 10, est reprise à 18 heures 20.

Article 1^{er} 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'article **1^{er} bis sans modification**.*

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. 2531-9, 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*

La commission est saisie de l'amendement CD38 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement propose d'intégrer les infrastructures au sein du périmètre de financement du « versement mobilité ».

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je confirme à M. Vincent Descoeur, après une nouvelle vérification au cours de l'été, qu'il est d'ores et déjà possible de financer des infrastructures, comme le prévoit l'article L. 2333-68 du code général des collectivités territoriales. Ce dernier n'est pas modifié et précise que le versement transport, qui deviendra le versement mobilité suite à l'adoption de ce projet de loi, peut être affecté à des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant de la compétence des autorités organisatrices de la mobilité. Cet amendement est satisfait ; je suggère donc son retrait.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Vincent Descoeur. Si mon amendement est satisfait, je le suis aussi...

L'amendement est retiré.

La commission en vient aux amendements en discussion commune CD29 et CD34 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Encourager le télétravail semble une bonne idée pour résoudre les problèmes de mobilité, puisque les salariés se déplacent moins dans ce cadre. Mes amendements CD29 et CD34 proposent d'exclure les rémunérations des télétravailleurs de la base retenue pour le calcul du versement transport, afin d'encourager le développement du télétravail et de réduire le nombre de déplacements quotidiens.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement partage le souhait d'encourager le télétravail : la mobilité la plus propre est celle que l'on évite. Mais les ordonnances « travail » prévoient déjà de nombreuses dispositions pour encourager le télétravail. M. Julien Denormandie a également lancé un programme sur les « tiers lieux ».

Si nous souhaitons tous encourager le télétravail, la voie que vous proposez ne semble pas adaptée. Le versement transport est déjà un impôt très compliqué ; votre proposition viendrait encore aggraver cette complexité. Je suggère le retrait de ces amendements ; sinon, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis : cette proposition serait extrêmement complexe à appliquer. Et bien que les salariés en télétravail se déplaceront moins, ils auront tout de même besoin de transports en commun les jours où ils se rendront sur leur lieu de travail. Une telle exonération ne me semble ni pertinente, ni opérante.

La commission rejette successivement les amendements CD29 et CD34.

Elle se saisit de l'amendement CD33, de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Si le Gouvernement partage le souhait d'encourager le télétravail, cela ne suffit pas pour obtenir un avis favorable à mes amendements... Celui-ci vise à instaurer une péréquation afin qu'une partie du versement mobilité revienne aux collectivités territoriales de départ des salariés.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je comprends la nécessité de construire des systèmes de transport tenant compte des bassins de mobilité, et d'instaurer des solidarités entre les territoires voisins, compte tenu des trajets entre le domicile et le travail. C'est l'objet même du contrat opérationnel qui vise à la coordination et la mutualisation des interventions de chacun, notamment autour des grandes aires urbaines. Ces contrats permettront de mieux se saisir de ces enjeux, notamment pour les régions, compétentes pour les transports interurbains.

Je rappelle que la nouvelle carte intercommunale a conduit à regrouper plus souvent au sein des mêmes périmètres les localités de travail et de résidence, ce qui crée une péréquation de fait des ressources fiscales au sein du ressort territorial.

Par ailleurs, le projet de loi encourage la création de syndicats devenant autorités organisatrices sur un bassin, en permettant de moduler le versement mobilité ainsi que la péréquation entre les zones urbaines denses et les secteurs périurbains.

Autrement dit, nous disposons déjà de nombreux outils et nous pouvons faire confiance aux collectivités pour s'en saisir sans inventer un nouveau mécanisme. Je propose le retrait, sinon avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD36 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement est satisfait, et donc retiré.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD781 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement permettrait de moduler à la baisse le taux du versement mobilité lorsque l'autorité organisatrice ou une de ses communes décide de mettre en place la gratuité totale des transports. Il ne s'agit pas de s'opposer à la mise en place de la gratuité totale des transports par certaines AOM, mais seulement de leur attribuer un taux de versement inférieur.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je comprends le point de vue de ceux qui estiment que certaines collectivités adoptent parfois des solutions faciles en réduisant les tarifs, voire en décidant de la gratuité des transports, sans se préoccuper des charges pesant sur les entreprises. Pour autant, cette réflexion ne me semble pas suffisamment aboutie, il serait prématuré d'aller dans ce sens. Je suggère le retrait ; sinon, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

La commission en vient à l'amendement CD32 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement s'inscrit dans le droit fil des précédents. Il détaillait les investissements qui auraient pu bénéficier du versement transport. Après avoir entendu les propos de la ministre, je considère qu'il est satisfait.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD772 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Dans la logique des amendements qui viennent d'être défendus, celui-ci précise que le taux du versement mobilité peut être réduit dans le cas où une commune appartenant au ressort territorial, ou une autorité organisatrice de la mobilité, décide de mettre en place la gratuité totale des transports en commun.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Ma réponse sera la même que pour l'amendement CD781 : retrait, sinon avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

La commission en vient à l'amendement CD787 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Le versement mobilité doit servir à développer l'offre de transports ou à réaliser des investissements, et non à financer la gratuité des transports. J'ai bien compris que la réflexion n'était pas tout à fait mûre, mais cette question figurera dans les programmes présentés pour les élections municipales au mois de mars prochain. Je trouve dommage que les collectivités se servent du prélèvement qu'elles effectuent sur les entreprises pour offrir la gratuité des transports à leurs administrés.

Il est proposé d'interdire qu'une politique générale de gratuité soit financée par le versement mobilité acquitté par les entreprises, qui prennent une part importante du financement du transport à leur charge.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. La solution retenue ici poserait de nombreuses difficultés. Lorsque les recettes d'un service de transport ne représentent que 5 % de son budget, on pourrait comprendre que cet amendement interdise purement et simplement de le financer avec le versement transport dès lors que l'on aura renoncé à ces 5 %... Cela ne me semble pas la bonne voie. Retrait, sinon avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame Valérie Lacroute sait que, tout comme elle, je ne suis pas très favorable à la gratuité, mais laissons aux collectivités le choix dans ce qui relève de leurs compétences.

Mme Valérie Lacroute. Cet argument ne me semble pas suffisant : nous n'hésitons pas à imposer un certain nombre de choses aux collectivités dans d'autres articles...

La commission rejette l'amendement.

La commission en vient à l'amendement CD547 de M. Bertrand Pancher.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement est crucial pour permettre le bon recouvrement du versement mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Assurer un meilleur suivi du versement mobilité est une préoccupation légitime, récurrente et ancienne des AOM, compte tenu de la complexité de cette ressource.

En première lecture, j'ai indiqué que l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) a fait des propositions au Groupement des autorités responsables de transport (GART) en ce sens, notamment en proposant une expérimentation pendant un an.

Le GART a accepté le cadre proposé par l'ACOSS lors de son conseil d'administration du 2 juillet, ce qui va permettre de progresser. Je propose donc le retrait de cet amendement ; sinon, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même si le GART est dubitatif quant aux informations qu'il va pouvoir recueillir, et nous veillerons au grain à ce sujet, laissons l'expérimentation se faire. La porte a été entrebâillée, engouffrons-nous dedans et les choses iront du mieux possible.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement a été déposé par M. Bertrand Pancher, qui suit la question de plus près que moi. Il m'a indiqué que le GART n'était pas satisfait de la réponse de l'ACOSS. Pour reprendre au bond les propos du rapporteur, si nous voulons nous engouffrer dans la brèche ouverte, il ne suffit pas d'une expérimentation, il faut transformer le texte du projet de loi.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je précise que le GART est favorable à la solution proposée par l'ACOSS. Il a accepté de travailler et d'avancer sur cette base. C'est tout de même une avancée considérable, que nous n'avions jamais réussi à obtenir. Ne boudons pas la chance que nous avons d'y voir enfin un peu plus clair sur ces versements.

M. François-Michel Lambert. Je retire l'amendement, M. Bertrand Pancher y reviendra peut-être en séance.

L'amendement est retiré.

La commission examine les amendements identiques CD31 de M. Vincent Descoeur et CD332 de M. Jean-Yves Bony.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement est satisfait, et donc retiré.

M. Jean-Yves Bony. Pour ne pas contrarier notre collègue M. Vincent Descoeur, je vais également retirer mon amendement...

Les amendements sont retirés.

Les amendements CD30 de M. Vincent Descoeur et CD338 de M. Jean-Yves Bony sont également retirés.

La commission en vient aux amendements identiques CD549 de M. Bertrand Pancher et CD784 de Mme Valérie Lacroute.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement est dans la logique du précédent, je le retire également.

L'amendement CD549 est retiré.

Mme Valérie Lacroute. Pour avoir échangé à ce sujet avec le GART, je concède que la réponse apportée par l'ACOSS est une avancée, mais elle n'est pas suffisante au regard des demandes du GART.

Mon amendement CD784 prévoit que les échanges d'informations soient mensuels, et non annuels. Je remercie la ministre et le rapporteur d'avoir appuyé la démarche du GART, mais l'ACOSS n'a pas répondu à toutes ses demandes. Je maintiens donc mon amendement : quand bien même une expérimentation aura lieu, il sera nécessaire d'y revenir.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. J'entends les propos de Mme Valérie Lacroute, je pense néanmoins qu'il faut donner toutes ses chances à cette expérimentation. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable également.

La commission rejette l'amendement.

La commission est saisie de l'amendement CD92 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement a pour effet de supprimer l'alinéa 28, qui est redondant avec l'alinéa 21 de l'article 2.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, les amendements identiques CD35 de M. Vincent Descoeur et CD343 de M. Jean-Yves Bony tombent.

La commission en vient à l'amendement CD783 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement a pour objet de supprimer la référence aux aires urbaines de 50 000 habitants pour le versement mobilité afin que les syndicats mixtes de type SRU puissent financer ces nouvelles compétences.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Un syndicat mixte dit « SRU » peut lever un versement transport en complément de celui mis en place par les AOM, pour financer son action de coordination dans les espaces à dominante urbaine de plus de 50 000 habitants avec une commune de plus de 15 000 habitants.

Vous proposez d'étendre le périmètre de perception du versement additionnel pour que les syndicats puissent financer les nouvelles compétences que le projet de loi leur confie.

En supprimant les critères attachés à la taille de l'aire urbaine, votre amendement augmenterait la pression fiscale sur les employeurs dans de petites aires urbaines, et donc pénaliserait le coût du travail dans ces territoires fragiles, ce qui n'est pas l'objectif du Gouvernement. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis, en considération de la sauvegarde des petites entreprises en milieu rural.

La commission rejette l'amendement.

La commission en vient l'amendement CD385 de Mme Valérie Rabault.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous en avons débattu au mois de juin : le versement additionnel a pour objet de financer de la coordination, pas de créer de nouveaux services. Cet amendement alourdirait considérablement la fiscalité qui pèse sur les entreprises, ce n'est pas la position du Gouvernement. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable, comme en première lecture.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD386 de Mme Valérie Rabault.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement aurait pour effet d'interdire aux syndicats mixtes de porter à zéro le taux du versement mobilité additionnel. C'est un choix que les syndicats SRU doivent pouvoir faire, je ne vois pas l'intérêt de les en empêcher. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD626 de M. Jean-François Cesarini.

M. Jean-François Cesarini. Dans les EPCI très étendus, les entreprises des communes situées loin de la ville centre et de son réseau de transports en commun paient le versement mobilité pour des infrastructures qui ne les servent pas, ni leurs salariés.

Cet amendement répond à cette injustice qui est le sujet de nombreuses tensions dans certaines grandes intercommunalités, en permettant la mise en place de taux différenciés du versement mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Pour favoriser la création de syndicats mixtes, nous avons permis de moduler le versement mobilités entre EPCI au sein d'un même syndicat. Vous proposez d'aller plus loin et de permettre la modulation au sein des EPCI.

À la suite des concertations que nous avons menées pour la préparation de ce projet avec différentes collectivités, nous n'avons pas souhaité aller dans ce sens afin de ne pas courir le risque que ce versement ne devienne une redevance pour service rendu. Dans quelques cas, les écarts entre les niveaux de services offerts au sein d'un même EPCI sont importants, mais il n'est pas pour autant souhaitable d'ouvrir trop largement cette possibilité de modulation au sein d'un même EPCI, à moins d'entrer dans une autre logique.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Ajouter un critère supplémentaire au dispositif de modulation prévu à l'alinéa 35 rendrait le dispositif excessivement complexe, d'autant que le critère proposé manque de précision.

M. Vincent Thiébaud. Nous devons néanmoins faire face à la problématique posée dans certains EPCI qui s'étendent sur des dizaines, voire des centaines de kilomètres. De réelles questions se posent, et je comprends l'amendement présenté par notre collègue. Ainsi, ma circonscription abrite une grosse communauté d'agglomération de trente-six communes qui contient des zones n'ayant aucun point commun en termes de transports.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD387 de Mme Valérie Rabault.

M. Christophe Bouillon. Une fois de plus, je me contenterai de dire que l'amendement est défendu car nous avons débattu de ces sujets en première lecture. Je voudrais seulement savoir si les lignes ont bougé depuis.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je crains de vous décevoir : les lignes n'ont pas bougé... Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient ensuite à l'amendement CD782 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Toujours à propos du versement additionnel, possible pour un syndicat mixte de type SRU, cet amendement prévoit que la modulation du taux de versement mobilité additionnel sur le périmètre des EPCI qui le composent peut également être motivée par l'existence d'un service régulier de transports publics. Il ne me semble pas juste fiscalement d'imposer un versement mobilité additionnel aux entreprises qui ne sont pas desservies par des transports en commun.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le versement additionnel a pour objet de financer de la coordination, et non des services. Il n'y a pas de lien, à mes yeux en tout cas, avec l'existence d'un service

de transport régulier. Il ne me semble donc pas utile ni souhaitable d'aller dans le sens proposé par cet amendement. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite les amendements identiques CD37 de M. Vincent Descoeur et CD388 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD37 vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique n'aura pas d'incidence pour les territoires les moins peuplés.

M. Christophe Bouillon. Mme Marie-Noëlle Battistel, première signataire de l'amendement CD388, tire argument de son expérience de terrain. Dans les zones de faible densité, il existe une inquiétude légitime qu'une réduction du taux de versement mobilité n'entraîne une baisse de l'offre. C'est le sens de cet amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Effectivement, la possibilité est offerte de moduler le taux de versement mobilité au sein d'un syndicat mixte : l'interdire aurait constitué un frein à la création de syndicats mixtes. Mais je rappelle qu'il s'agit d'un impôt, non d'une redevance ; il n'y a donc pas lieu d'établir un lien entre la mise en place d'un versement moins important et une baisse des services dans les territoires concernés. Cette précision ne me semble donc pas utile ; elle risquerait même de créer une confusion sur la nature du versement transport. Je suggère donc le retrait de cet amendement ; sinon, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette les amendements.

Elle adopte ensuite l'article 2 modifié.

Article 2 bis : *Affectation d'une fraction de la TICPE aux communautés de communes qui organisent des services de mobilité*

La commission est saisie de l'amendement CD815 de M. Bertrand Pancher.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement rétablit l'article 2 bis, introduit par le Sénat et supprimé en première lecture par l'Assemblée nationale.

Il attribue une partie du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) au financement des services de mobilité dans les territoires peu denses.

En effet, le projet de loi entend donner la faculté aux communautés de communes d'instituer un versement mobilité. Ce prélèvement ayant pour assiette la masse salariale, ses rendements seront limités dans les zones où l'activité économique est faible et les entreprises peu implantées.

Pour éviter cette fracture territoriale, nous devons repenser notre approche ; c'est tout le sens de cet amendement qui permettra aux communautés de communes isolées de proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle, et ainsi de renforcer ces territoires où des tensions sont apparues ces derniers mois.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Je rappelle qu'en amont de la commission mixte paritaire, le Premier ministre a explicité le financement prévu pour les autorités organisatrices qui ne pourraient pas lever de versement mobilité : il s'agit de tirer parti de la réforme de la fiscalité locale, qui va conduire à remplacer la taxe d'habitation par une fraction de TVA. Le gain sera d'autant plus important pour les intercommunalités que vous mentionnez que ces dernières connaissaient une progression de la taxe d'habitation très faible, voire inexistante. Nous leur offrons une ressource dynamique : 30 à 40 millions d'euros par an, ce qui permettra d'atteindre le niveau estimé nécessaire pour créer des services sur tout le territoire en trois ou quatre ans.

Par ailleurs, dans les échanges de courrier en amont de la CMP, nous avons précisé que le débat en loi de finances sur les dispositions de réforme de la fiscalité locale permettra de nous assurer de l'existence de mécanismes incitatifs à la prise de compétences.

Depuis le débat au Sénat qui avait conduit au vote de cet article, le Gouvernement a apporté des réponses. Je vous propose donc le retrait de cet amendement ; sinon, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis, d'autant plus que nous avons travaillé sur cette question après l'échec de la CMP. On a beau tourner les schémas dans tous les sens, celui que propose le Gouvernement avec l'affectation d'une part de la TVA semble en effet le plus dynamique et le mieux à même de répondre, sur le long terme, au nécessaire désenclavement des territoires et à la non-assignation des personnes.

Mme Valérie Lacroute. Je souhaite dire un mot sur cette question puisqu'elle a été à l'origine de l'échec de la CMP.

Je constate que vous n'avez pas bougé d'un iota quant à la proposition qui y avait été faite, dont acte. J'étais en commission des finances lors de sa présentation aux associations. Or, l'Association des maires de France (AMF) est relativement dubitative quant à la dynamique d'une substitution d'une part de la TVA à la taxe d'habitation : rien ne permet de supposer que nous disposerons ainsi d'un montant équivalent à ce que Les Républicains ont proposé avec

l'affectation d'une fraction de la TICPE. Notre proposition nous semble beaucoup plus fiable.

Cette question, vous l'avez dit, sera débattue lors de la discussion du projet de loi de finances ; c'est indispensable, car les associations représentatives des différentes collectivités de France s'interrogent beaucoup sur cette substitution : la dynamique dont il est fait état n'est pas prouvée.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

J'ai déjà dit que nous avons travaillé sur la possibilité de décorréliser les taux de cotisation foncière des entreprises (CFE). L'Assemblée des communautés de France (ADCF), peu de temps avant la discussion en CMP, a fait savoir qu'elle ne souhaitait pas le prélèvement d'une ressource dans les territoires. Les simulations faites montrent que le remplacement du financement par la taxe d'habitation par une fraction de la TVA, en moyenne, fera passer la croissance annuelle de 1,8 % à 3,2 %. C'est sur cette base-là que l'on arrive au montant dont je viens de faire état. La Direction générale des collectivités locales (DGCL), qui dispose de tous les chiffres, pourra en faire part à la commission des finances.

On pourrait trouver pertinent d'affecter une fraction de la TICPE, mais je rappelle que notre budget n'est pas voté en excédent et que nous avons par ailleurs décidé de geler la fiscalité carbone. Ce qui en fait, appelons un chat un chat, une dotation budgétaire... Ce qui pose la question de savoir sur quelles dépenses, aujourd'hui financées par la TICPE, il va falloir rogner. La solution que nous avons trouvée permet d'attribuer une ressource dynamique et l'écart sera d'autant plus important en faveur des intercommunalités les plus fragiles. De surcroît, cela évite de réfléchir à une réaffectation de ressources, donc, à l'arrêt de telle ou telle politique.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, nous votons des budgets depuis un certain nombre d'années et, effectivement, vous avez raison : la suppression d'une partie de la TICPE impliquerait une réduction du train de vie de l'État dans d'autres domaines. Mais il en est de même avec la TVA. Vous ne souhaitez donc pas réduire ce train de vie et la TVA étant plus dynamique qu'une TICPE gelée, vous comptez sur le dynamisme de la consommation nationale afin de répartir la recette au bénéfice des collectivités organisatrices de transports.

J'ajoute que vous avez calculé la fraction affectée de TVA à partir d'une consommation dynamique. Qu'en sera-t-il si une récession survient ? Vos 3,2 % seront vite revus à la baisse. Qui plus est, cela ne tient pas du tout compte de l'évolution d'un territoire : la TVA étant nationale, sa répartition l'est également, et non par collectivités. La décorrélation sera donc totale entre l'action de la collectivité et la recette fiscale qu'elle recevra, puisqu'elle n'en maîtrisera ni le taux ni la base.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

C'est précisément le principe même de la péréquation que nous souhaitons au profit de ces territoires. De tels mécanismes existent, notamment, pour les régions, dont les ressources reposent pour une part sur une fraction de TVA. En l'occurrence, en intégrant les dégrèvements, l'assiette évoluerait conformément à la dynamique de la TVA.

Je précise que le programme du Président de la République ne proposait pas une augmentation du taux de TVA, à la différence de celui d'autres candidats : il n'est donc pas question d'un prélèvement sur la consommation des ménages. Nous ne prélevons pas des ressources sur la TICPE qui servent, par exemple, à financer la transition énergétique dans le cadre du compte d'affectation spéciale (CAS) « Transition énergétique » – ce qui ne réglerait pas le problème puisqu'il faudrait trouver de nouvelles ressources pour cette dernière. Nous nous fondons sur la dynamique, que les régions bénéficiant d'une part de TVA vous confirmeront, afin d'apporter une ressource effectivement dynamique qui ne provienne pas de prélèvements sur les ressources de territoires parfois fragiles, conformément à ce que nous ont demandé les représentants des collectivités et en particulier des intercommunalités.

Je vous confirme que nous avons voulu une péréquation tout en nous assurant que les intercommunalités, y compris les plus petites, qui ne souhaiteront pas créer de services de transports réguliers, disposeront bien de la ressource nécessaire pour mettre en place le transport à la demande, l'auto-partage des véhicules électriques, le soutien au covoiturage, les plateformes de mobilités.

La commission rejette l'amendement CD815 et l'article 2 bis demeure supprimé.

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 CD834 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Yves Bony. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Cet article d'habilitation permettra la concertation, qui a d'ailleurs commencé : j'ai demandé aux préfets de prendre l'attache des acteurs concernés. L'accord sur la philosophie de ce qui est proposé étant large, je vous propose de retirer cet amendement, sinon, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite l'article 3 sans modification.

Chapitre II
**Renforcement de la coordination des autorités organisatrices de mobilité
au service de l'intermodalité**

Section 1
Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité

Article 4 (chapitre V [nouveau] du titre premier du livre II de la première partie et articles L. 1231-5 [nouveau], L. 1231-10, L. 1231-11 et L. 1241-1 du code des transports, articles L. 1111-9, chapitre VII [nouveau] du titre II du livre IV de la première partie et article 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 CD39 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Le présent amendement vise à établir clairement les distinctions entre les acteurs de la mobilité en proposant que soient associés au comité des partenaires les représentants des acteurs professionnels de la mobilité définis par voie réglementaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il est satisfait. Le Gouvernement n'a pas l'intention de remettre en cause les équilibres au sein du secteur du transport public particulier de personnes (T3P). Le renforcement des compétences des autorités organisatrices ne menace en rien les taxis. Celles-ci seront tenues de respecter la loi, notamment la réglementation de ce secteur.

Je vous suggère de retirer votre amendement ; sinon, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Évitions les redondances !

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD536 de M. Martial Saddier.

M. Jean-Yves Bony. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement est satisfait. Je vous suggère de le retirer ; sinon, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques CD43 de M. Vincent Descoeur et CD389 de Mme Valérie Rabault ainsi que l'amendement CD794 de Mme Valérie Lacroute.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD43 vise à s'assurer qu'il est inutile d'engager une procédure de cartographie dès lors qu'elle aurait été effectuée sur l'ensemble du territoire régional à la date de promulgation de la loi. Il s'agit tout simplement d'éviter de refaire un travail qui a déjà été conduit.

M. Christophe Bouillon. L'amendement identique CD389 est défendu.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD794 vise également à éviter que les régions ne soient contraintes à refaire cet exercice. M. Bruno Millienne a appelé à plusieurs reprises à faciliter le travail des collectivités ; mon amendement va dans ce sens !

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Dans la rédaction issue de la première lecture, la procédure est vraiment réduite à l'essentiel, c'est-à-dire à la concertation avec les autorités concernées. Si tout le travail a été effectué en amont, une concertation n'en reste pas moins nécessaire. Il me paraît donc utile de maintenir cette obligation.

Vos amendements sont largement satisfaits car il n'est pas question d'obliger les collectivités à se lancer dans des procédures lourdes. Je demande un retrait ; sinon, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons longuement discuté de cette question en première lecture. Il n'est pas question de demander aux collectivités de refaire ce travail de cartographie, mais il est normal de maintenir une concertation. C'est là un moindre mal qui ne compliquera pas terriblement les choses. Avis défavorable.

La commission rejette les amendements CD43 et CD389, puis l'amendement CD794.

Elle adopte l'amendement de coordination CD93 du rapporteur.

La commission examine ensuite l'amendement CD390 de Mme Valérie Rabault.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il est satisfait.

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

La commission rejette l'amendement.

La commission examine l'amendement CD2 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit de préciser les nominations au comité des partenaires en ajoutant une condition de représentativité pour les acteurs professionnels et les associations d'usagers.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement a voulu créer un cadre de dialogue avec les usagers et les employeurs mais il souhaite laisser la composition et les règles de fonctionnement à l'initiative locale sans normer outre mesure la procédure de représentation. Il faut faire confiance aux territoires quant à la composition de ces instances de concertation.

Je vous suggère de retirer votre amendement, sinon, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. Faisons confiance aux élus territoriaux, s'il vous plaît !

M. Vincent Descoeur. J'aime à entendre M. Bruno Millienne dire qu'il fait confiance aux élus territoriaux... Je suis donc satisfait par son intervention, mais je le maintiens !

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD41.

M. Vincent Descoeur. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis défavorable ou retrait. Il faut laisser l'initiative aux élus territoriaux, qui sauront trouver la bonne composition des comités de partenaires.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je vous serai désagréable, monsieur Vincent Descoeur, en donnant un avis défavorable et en ne répétant pas mon propos précédent !

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD550 de M. Bertrand Pancher et CD796 de Mme Valérie Lacroute.

M. François-Michel Lambert. Dans sa rédaction précédente, l'alinéa 18 prévoyait de réunir le comité des partenaires avant toute « évolution substantielle » de l'offre de transport. Cette formulation insuffisamment précise sur le plan juridique peut donner lieu à différentes interprétations. Pour être très clairs, notre amendement CD550 propose que la réunion soit annuelle.

Mme Valérie Lacroute. Mon amendement CD796 va dans le même sens.

Il est important que le comité des partenaires se réunisse : de ce point de vue, il n'y a pas de discussion. Néanmoins, une obligation de réunion pour toute « évolution substantielle » n'est pas opportune. Vous qui avez présidé la RATP, madame la ministre, savez très bien qu'une « évolution substantielle » ni précisée ni quantifiée ne signifie pas grand-chose. Mieux vaut supprimer cette formulation et, en contrepartie, demander au comité de partenaires de se réunir une fois par an pour échanger. En matière de transports, nous devrions nous entendre là-dessus...

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Je comprends votre souhait de simplification. Cela étant, le comité des partenaires serait vidé de son sens si, finalement, il ne se réunissait pas nécessairement avant la décision de l'autorité organisatrice. Les offres de transports n'évoluent tout de même pas en permanence : si l'autorité souhaite procéder à des évolutions importantes et que l'on veut maintenir toute sa portée au comité des partenaires, il est souhaitable de maintenir le principe d'une consultation. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis. La rédaction de l'alinéa 20 avait été clarifiée en première lecture pour établir que la consultation du comité des partenaires aura lieu au moins une fois par an et qu'une consultation supplémentaire devra avoir lieu avant toute « évolution substantielle », ce que vous contestez. La consultation annuelle est bel et bien déjà prévue. Avis défavorable.

Mme Valérie Lacroute. D'un côté, j'en suis satisfaite, d'un autre côté, j'insiste : qu'est-ce qu'une « évolution substantielle » ? Cette formulation, très vague, ne permettra pas aux comités des partenaires de savoir quand ils doivent se réunir, si ce n'est une fois par an.

La commission rejette successivement les amendements CD550 et CD796.

Elle examine ensuite, en discussion commune, l'amendement CD797 de Mme Valérie Lacroute et l'amendement CD478 de M. Martial Saddier.

Mme Valérie Lacroute. En sa qualité de chef de file en matière d'intermodalité, il semble essentiel que la région puisse à sa demande être représentée au sein de chaque syndicat mixte de type « loi SRU » existant sur son territoire.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD478, pratiquement identique, est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Le texte prévoit déjà que la région peut être membre de ce syndicat mixte. Dans le cadre du principe de libre association des collectivités, il me semble préférable d'en rester là sans créer une obligation, pour les collectivités, d'accepter la région à sa demande. Il me semble que cela va de soi et il me paraîtrait un peu gênant de l'écrire sous cette forme.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette successivement les amendements CD797 et CD478.

La commission adopte l'article 4 modifié.

Section 2

Planification en matière de mobilité des personnes et de transport des marchandises

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. 1214-24-1 [nouveau], 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], L. 1214-36-2 [nouveau] et L. 1214-38 [nouveau] du code des transports, articles L. 4251-1, L. 4251-5 et L. 4424-9 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 est saisie de l'amendement CD259 de M. Jean-Pierre Vigier.

Mme Valérie Beauvais. Cet amendement vise à intégrer l'accessibilité dans les plans de mobilité, ce qui est essentiel pour l'inclusion des personnes en difficulté.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. C'est effectivement essentiel, mais l'accessibilité des réseaux de transport pour tous et en tous lieux est déjà un des enjeux prioritaires de ce projet de loi. Votre demande est donc largement satisfaite ; c'est d'ailleurs l'un des premiers objectifs du plan de mobilité que de répondre aux besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Retrait ou avis défavorable, cette demande étant déjà satisfaite.

L'amendement CD259 est retiré.

La commission examine l'amendement CD391 de Mme Hélène Vainqueur-Christophe.

M. Christophe Bouillon. Mme Hélène Vainqueur-Christophe a souhaité déposer cet amendement afin que les plans de mobilité puissent prendre en compte les caractéristiques topographiques et géographiques des territoires. Cela me semble particulièrement pertinent compte tenu, notamment, des particularités des territoires d'outre-mer.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Cet amendement est satisfait puisqu'il est d'ores et déjà prévu que le plan de mobilité prend en compte la diversité des composantes du territoire. Retrait, ou avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

M. Christophe Bouillon. N'étant pas le premier signataire de cet amendement, je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD392 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. J'imagine la satisfaction de Mme la ministre et de M. le rapporteur ! Permettez-moi malgré tout d'insister sur l'aspect innovant des mobilités.

Vous avez confié à notre collègue M. Jean-Marc Zulesi et à d'autres collègues un travail sur les nouvelles mobilités et les enjeux de l'innovation en la matière. Intégrer clairement cette dimension dans la loi – vous me direz que cela se fait déjà – permettrait de la prendre en compte dans toutes les politiques de mobilité que vous souhaitez voir mettre en œuvre par les collectivités et par l'État. Tout ce qui relève de solutions innovantes doit être exploité. Une inscription dans la loi permettrait de montrer le chemin et les efforts qui doivent y être consacrés.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Je vous remercie d'avoir salué le travail effectué par M. Jean-Marc Zulesi, notamment, afin de soutenir la démarche de France Mobilités qui, précisément, vise à répondre aux besoins non satisfaits en tirant parti de l'innovation. Je vous rappelle également que nous avons simplifié les démarches relatives aux marchés publics innovants en relevant fortement les seuils. Votre demande est donc pleinement satisfaite. Mais ne confondons pas les objectifs et les moyens : oui, nous nous appuyerons sur des solutions de mobilités innovantes, c'est bien le sens de notre action, mais il n'est pas utile de l'inscrire parmi les objectifs du plan de mobilité.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Bien des objectifs ont été déjà assignés aux plans de mobilité, mais nous ne voulons pas en dicter le contenu.

J'entends bien vos propos, mais je suis d'avis de laisser les AOM intégrer ce qui leur paraît pertinent. N'oublions pas que cette loi, d'une certaine manière, est aussi une loi de décentralisation et que les élus territoriaux doivent prendre leurs responsabilités sans que l'État intervienne systématiquement de manière par trop jacobine.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD94 du rapporteur.

Ensuite de quoi, elle se saisit de l'amendement CD310 de M. Ian Boucard.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de supprimer l'alinéa 8 concernant l'étalement urbain, l'article 5 disposant que ce dernier est nécessairement pris en compte dans la réflexion des différents travaux.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Dans la continuité du débat que nous avons eu à ce propos, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD477 de M. Martial Saddier.

M. Jean-Yves Bony. L'objet de cet amendement est de prendre en compte l'accessibilité des services de mobilité aux habitants des territoires enclavés ou isolés.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il est satisfait puisque le nouvel article L. 1214-2 prévoit que le plan de mobilité assure le renforcement de la cohésion sociale et territoriale.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

La commission adopte successivement les amendements CD109, CD563 et CD564, rédactionnels, et l'amendement de coordination CD95, tous du rapporteur.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD793 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement revient sur la notion d'échange entre les collectivités, les autorités organisatrices de la mobilité et les établissements scolaires. Comme nous en avons discuté avant l'été, il s'agit de s'assurer que l'AOM veille à ce que les gestionnaires de transports collectifs adaptent leurs services aux horaires de ces établissements.

J'espère que le fameux décret prendra en compte cette discussion indispensable entre les autorités organisatrices de la mobilité, les entreprises de transport et les établissements scolaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'autorité organisatrice doit s'assurer que l'offre est adaptée pour les transports scolaires et tous les autres – cela fait totalement partie de son rôle. Le préciser relèverait de la tautologie.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Les autorités organisatrices peuvent en effet déjà le faire sans qu'aucune disposition législative ne le rende obligatoire. Je vois bien où vous voulez en venir, mais nous en avons déjà parlé tout à l'heure.

Mme Valérie Lacroute. C'est pourquoi j'insiste. Ce n'est pas la même chose de « veiller » et d'« obliger » à ce qu'il y ait un temps d'échange. Il est nécessaire de se mettre autour de la table et de discuter.

C'est une façon de le dire et de l'écrire différemment dans la loi, mais l'objectif reste le même : la nécessité d'une concertation entre les établissements scolaires et les entreprises de transport lorsqu'ils modifient leurs horaires. Je l'ai vécu dans mon département avec la SNCF, dont les nouveaux horaires n'étaient plus du tout adaptés à ceux des établissements scolaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. La concertation entre les autorités organisatrices et les établissements scolaires relève d'un décret que M. Jean-Michel Blanquer ne tardera pas à modifier.

Par ailleurs, l'exposé des motifs de votre amendement fait état de la coordination entre les horaires de TER et ceux des établissements scolaires ou des transports interurbains, or, en l'occurrence, ce n'est pas la SNCF qui, seule, les définit : cela relève du contrat opérationnel de mobilité afin que les offres soient coordonnées entre autorités organisatrices. Votre amendement est donc satisfait. Au-delà des publics scolaires, les offres de transports urbains doivent être coordonnées avec celles des transports interurbains : c'est tout le sens du contrat opérationnel de mobilité.

La commission rejette l'amendement.

Mme Valérie Lacroute. Je précise que cet amendement avait été repris par mes collègues de La République en Marche... Il aurait été de bon ton de le voter avec nous !

La commission adopte successivement l'amendement rédactionnel CD96 et l'amendement de coordination CD97, tous deux du rapporteur.

Elle examine ensuite l'amendement CD571 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement de cohérence permet de localiser les parcs de rabattement et les emplacements de stationnements sécurisés pour vélos.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous pourrions revenir sur cette question lors de l'examen du titre III, dont les objectifs quant au développement des mobilités actives, notamment, du vélo, ont été considérablement enrichis. Toutes les dispositions souhaitables y figurent. Retrait, sinon avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement CD571 est retiré.

La commission adopte l'amendement de coordination CD98 du rapporteur.

En conséquence, l'amendement CD393 tombe.

La commission adopte l'amendement de correction d'une erreur de référence CD560 du rapporteur.

Elle en vient à l'amendement CD570 rectifié du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le projet de loi transforme les « plans de déplacements urbains » (PDU) en « plans de mobilité », et le « plan de déplacements urbains d'Île-de-France » en « plan de mobilité d'Île-de-France » car les enjeux de la planification des mobilités ne se limitent pas aux territoires urbains. En conséquence, il est proposé de remplacer également, s'agissant de l'Île-de-France, les « plans locaux de déplacements urbains » par des « plans locaux de mobilité ».

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte successivement l'amendement rédactionnel CD100 et l'amendement de coordination CD562, tous deux du rapporteur.

La commission examine alors, en discussion commune, les amendements CD44 de M. Vincent Descoeur et CD344 de M. Jean-Yves Bony, identiques, les amendements CD45 de M. Vincent Descoeur et CD339 de M. Jean-Yves Bony, également identiques, ainsi que l'amendement CD289 de Mme Annie Genevard.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD44 complète le titre de la section du code des transports relative aux plans de mobilité rurale pour y ajouter la notion de plan de mobilité de montagne. C'est d'autant plus logique que la section en question reconnaît l'existence de ce dernier. Il convient de distinguer ces deux notions. L'amendement CD45 a un objet similaire.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD344 est défendu, de même que l'amendement CD339.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD289 de notre collègue Mme Annie Genevard, qui préside l'Association nationale des élus de la montagne, ajoute à l'alinéa 68, après le mot « mobilité », les mots « rurale ou de montagne ». Les situations de ces territoires sont très spécifiques : problèmes

d'accessibilité des stations de ski, fermeture de cols, saisonnalité... La notion de plan de mobilité de montagne est donc importante.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Il s'agirait de revenir sur une évolution introduite en première lecture visant à remplacer le plan de mobilité rurale en le complétant – plan de mobilité rurale, de montagne, de ville moyenne. Or, la rédaction actuelle du texte me semble la meilleure puisque les plans de mobilité « simplifiés » s'appliqueront aux territoires ruraux, de montagne, littoraux, de villes moyennes. Elle vise donc l'ensemble des territoires, dans toute leur diversité. Retrait, sinon, avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'avantage de remplacer « rurale » par « simplifié » est de permettre en effet d'englober l'ensemble des territoires sans qu'il soit utile de spécifier s'ils sont ultramarins, ruraux ou autres. Cet amendement est donc satisfait. Retrait, ou avis défavorable.

La commission rejette successivement les amendements identiques CD44 et CD344, les amendements identiques CD45 et CD 339, puis l'amendement CD289.

Elle se saisit de l'amendement CD101 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement propose, à l'alinéa 73, de supprimer les mots : « et les plans de mobilité scolaire », ce qui revient à supprimer la prise en compte des plans de mobilité scolaire par le plan de mobilité simplifié, par cohérence avec la suppression de cette notion dans les dispositions relatives au plan de mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD527 de M. Martial Saddier.

M. Jean-Yves Bony. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement y est défavorable : le principe des plans de mobilité simplifiés est précisément de ne pas faire peser trop d'exigences sur les petites autorités organisatrices.

Il n'est donc pas souhaitable que la loi ajoute des relations de cohérence obligatoires, d'autant plus qu'elles s'imposeront dans la pratique si les itinéraires concernés sont pertinents du point de vue des mobilités du quotidien.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD102 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il s'agit en fait d'un amendement de coordination concernant l'entrée en vigueur de la loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD394 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il est à mon sens satisfait.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement est retiré.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD395 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Il est également défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il est également satisfait.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD103 du rapporteur.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD791 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement vise à intégrer la localisation des activités logistiques au sein du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Il ne s'agit pas de le faire immédiatement, mais de saisir l'occasion offerte soit par ses révisions, soit par son examen actuel par les régions pour y intégrer la localisation de ces activités.

Une telle évolution serait assez pertinente dans la mesure où ce sujet est régulièrement abordé et où disposer d'une vision à l'échelle régionale de l'implantation de ces mêmes activités serait à mon sens judicieux.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je partage l'objectif de disposer d'une vision cohérente, à l'échelle régionale, des implantations des activités logistiques ; mais l'introduire sous cette forme dans le SRADDET pourrait être compris comme une démarche prescriptive qui s'apparenterait à une forme de tutelle des régions sur les autres collectivités territoriales.

Je pense donc qu'il est effectivement souhaitable que les régions procèdent à cet exercice, mais sans nécessairement l'écrire sous cette forme dans les dispositions du SRADDET.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis du même avis, car je suis assez défavorable, comme je l'ai dit lors de l'examen du projet de loi en première lecture, à toute forme d'alourdissement des SRADDET.

M. François-Michel Lambert. Il est clair que la logistique constitue un des bras armés, si ce n'est le principal bras armé, du développement économique des territoires. Lorsque l'on confie aux régions le développement économique de leurs territoires, il faut aller jusqu'au bout. Je soutiens l'amendement de ma collègue Mme Valérie Lacroute.

La commission rejette l'amendement.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD788 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement vise, un peu sur le même principe que le précédent, à intégrer les équipements logistiques dans les outils d'urbanisme, qu'il s'agisse des plans locaux d'urbanisme, des schémas de cohérence territoriale ou des plans et documents établis par la Métropole du Grand Paris.

Je reviens sur mon amendement précédent. J'ai bien entendu la remarque du rapporteur : évidemment, l'idée n'est pas que la région impose une localisation des activités logistiques. Je n'ai pas le sentiment que mon amendement ait été rédigé ainsi. Il s'agissait seulement de prendre en compte, et je remercie mon collègue M. François-Michel Lambert d'en avoir souligné l'importance, la localisation des équipements logistiques dans l'ensemble des outils de planification urbaine. Le but est d'amener les collectivités à prendre la main dans ce domaine. Mon amendement a été rédigé de façon suffisamment légère pour ne pas fixer d'obligation précise ; je trouve en tout cas bien regrettable que la logistique ne soit pas clairement intégrée dans les outils d'urbanisme.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Votre amendement est, s'agissant de la Métropole du Grand Paris, satisfait puisque l'article L. 5219-1 du code général des collectivités territoriales qui définit ses compétences lui donne notamment le pouvoir de créer des zones d'activités qui peuvent inclure des activités logistiques.

La commission rejette l'amendement.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD789 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement procède de la même logique, cette fois dans le domaine de la voirie : son objectif est en effet de prévoir que les porteurs de projets immobiliers d'une surface supérieure à 5 000 m² prévoient des espaces de livraison et d'expédition adaptés aux besoins logistiques des bâtiments concernés afin d'éviter que toutes ces opérations ne se déroulent sur la voirie et que les autres usagers se retrouvent bloqués derrière des camions en cours de déchargement. Il est regrettable que de telles contraintes ne puissent pas être prises en compte.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Le projet de loi répond déjà à mon sens déjà à cet objectif, mais sous une forme différente, à l'alinéa 94 de l'article 5. En outre, la rédaction proposée pourrait se heurter à des difficultés de mise en œuvre tenant notamment au contexte local ou à l'évaluation objective des besoins : je vous propose donc de retirer votre amendement, faute de quoi le Gouvernement y sera défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Dans le même ordre d'idée, madame Valérie Lacroute, nous vous l'avions déjà indiqué lors de l'examen du projet de loi en première lecture, votre amendement introduirait une obligation contraignante dont le caractère automatique ne serait pas forcément pertinent partout sur le territoire. Pour toutes ces raisons, je suis défavorable à l'amendement.

La commission rejette l'amendement.

L'amendement CD790 de Mme Valérie Lacroute est retiré.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD600 de M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. L'article 5 prévoit qu'en l'absence d'un plan de mobilité, 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.

Mon amendement précise que ce diagnostic doit également prévoir les conditions de sécurité de ces franchissements : cet ajout me paraît particulièrement important car on déplore encore et toujours trop d'accidents sur ces passages à niveau : pour mémoire, on aura enregistré seize décès en 2018.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Cet amendement vise, s'agissant des territoires situés hors du champ d'application d'un plan de mobilité, à insérer dans le PLU un état des lieux des conditions de sécurité des franchissements de passages à niveau.

Cette obligation complète l'obligation de réaliser une analyse des flux de circulation prévisibles destinés à franchir ces passages à niveau. L'accidentologie de ces derniers est bien entendu une préoccupation forte du Gouvernement : c'est la raison pour laquelle j'ai présenté le 3 mai dernier un plan d'action visant à améliorer la sécurisation des passages à niveau.

Je suis sensible à la réalisation d'états des lieux de sécurité pour tous les passages à niveau : ils vont d'ailleurs devenir obligatoires en vertu de l'article 33 *quater* du projet de loi et devront être réalisés conjointement par le gestionnaire d'infrastructure et par le gestionnaire de voirie.

Je crains donc que la rédaction de l'amendement fasse en définitive double emploi entre la collectivité compétente en matière de PLU et le gestionnaire de voirie. La voie retenue à ce stade dans le projet de loi consiste à responsabiliser ce dernier. Par conséquent, je suggère le retrait de cet amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis du même avis. L'article 33 *quater*, monsieur Stéphane Demilly, répond quasiment point par point, me semble-t-il, à vos préoccupations, du reste tout à fait légitimes. Je vous demande donc de retirer votre amendement. À défaut, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement

Elle adopte enfin l'article 5 modifié.

Article 5 bis : (article L. 423-1 du code de l'urbanisme) : Consultation des AOM sur les projets de construction de plus de deux cents nouveaux logements en habitat collectif

La commission est saisie de l'amendement CD84 de Mme Zivka Park.

Mme Zivka Park. En première lecture, nous avons adopté au cours de la séance publique un amendement permettant à l'autorité compétente en matière de délivrance du permis de construire de recueillir l'avis de l'autorité organisatrice de la mobilité en cas de construction de programmes de plus de 1 000 logements afin de savoir si ceux-ci risquaient ou non de conduire à la saturation des infrastructures de transport existantes.

Je vous propose de faire preuve de plus d'ambition en permettant le recueil de cet avis dès lors que ces programmes comptent plus de 200 logements.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je pense qu'effectivement le seuil retenu de 1 000 logements prive quelque peu cet article de sa portée. Du reste, en l'abaissant à 200 logements, la disposition ne concernerait que moins d'une centaine de permis de construire par an. Or ce sont les permis les plus importants qui nécessitent une bonne coordination avec les autorités organisatrices : je suis donc favorable à cette évolution du seuil.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'y suis également favorable, au vu notamment du nombre de permis de construire concernés, qui est inférieur à cent : une telle disposition paraît donc plus cohérente et plus efficiente que celle que vous aviez, chère collègue, proposée en première lecture.

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

*La commission **adopte** ensuite l'amendement de coordination CD104 du rapporteur.*

*Enfin, elle **adopte** l'article 5 bis **modifié**.*

2. Réunion du lundi 2 septembre 2019 à 21 heures 30

Chapitre III Mobilité solidaire

Article 6 (section 2 [nouvelle] du chapitre V du titre premier du livre II de la première partie, et articles L. 1 215-3 [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 adopte l'amendement rédactionnel CD105 du rapporteur.

Puis elle examine les amendements identiques CD247 de Mme Valérie Beauvais et CD340 de M. Jean-Yves Bony.

Mme Valérie Beauvais. L'amendement CD247, que j'ai déjà eu l'occasion de présenter en première lecture, tend à favoriser les tarifs sociaux solidaires plutôt que des mesures générales de gratuité.

La gratuité des transports, régulièrement évoquée, me semble être une fausse bonne idée, et même contre-productive par le fait qu'elle leurre les passagers sur le coût réel des transports. À ce titre, il n'est pas inutile de rappeler que l'intégralité du service rendu n'est pas couverte puisqu'une part importante – entre 40 et 60 % du coût réel – reste à la charge de l'autorité organisatrice. Favoriser la gratuité ne ferait qu'alourdir cette charge financière, empêchant notamment les investissements dans les secteurs clés.

Il est donc préférable de favoriser les tarifs sociaux ou solidaires, mieux adaptés à la situation réelle des passagers, qui évitent les effets d'aubaine liés à la gratuité ainsi que des conséquences organisationnelles et logistiques, difficiles à gérer.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD340 est défendu. Je n'ai rien à ajouter aux arguments de Mme Valérie Beauvais.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Les politiques de tarification des autorités organisatrices doivent tout à la fois garantir le droit au transport pour tous, favoriser une politique de report modal et de fidélisation des usagers et couvrir une partie des coûts de production du service.

Si la gratuité n'est pas nécessairement la meilleure solution et si la mise en place d'une tarification solidaire peut être une solution plus intéressante, nous n'en devons pas moins respecter la liberté des autorités organisatrices de la mobilité, en matière de politique tarifaire, au nom du principe constitutionnel de libre administration des collectivités auquel je suis certaine que cette commission est attachée.

Je vous propose de retirer ces amendements. Sinon, j'y donnerai un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons déjà débattu ce point précédemment avec Mme Valérie Lacroute, qui avait présenté des amendements similaires. La gratuité peut fonctionner dans certaines collectivités et être acceptée par la population, même si, pour ma part, je ne suis pas nécessairement favorable à sa systématisation. Laissons les collectivités en décider, en fonction de leur territoire. C'est pourquoi je demanderai le retrait de ces amendements. Sinon, l'avis sera défavorable.

La commission rejette les amendements identiques CD247 et CD340.

Puis elle adopte l'article 6 modifié.

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 examine en discussion commune les amendements CD807 et CD785 de Mme Valérie Lacroute.

M. Jean-Marie Sermier. Ces deux amendements de Mme Valérie Lacroute apportent une précision rédactionnelle afin de lever une ambiguïté sur les publics visés par les mesures tarifaires, telles que les personnes handicapées ou à mobilité réduite, ainsi que leurs accompagnateurs.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Sous des dehors apparemment techniques, ces amendements réduiraient très notablement la portée de l'article 7, adopté à l'unanimité en première lecture, notamment en restreignant la cible aux seuls titulaires de la carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité », autrement dit aux personnes dont le taux d'incapacité est supérieur à 80 %. Une telle restriction ne me paraissant pas souhaitable, j'émet un avis défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis très défavorable à ces amendements, qui suppriment les avancées introduites en première lecture au bénéfice des personnes à mobilité réduite et de leurs accompagnateurs. Ils ne vont donc pas dans le sens que nous souhaitons pour ce projet de loi d'orientation des mobilités. Je suggère donc leur retrait ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

La commission rejette successivement les amendements CD807 et CD785.

Puis elle se saisit de l'amendement CD396 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement pourra être retiré si Mme la ministre précise ce qu'elle entend par « places pré-équipées ». Le pré-équipement des places ne semble pas être une notion très précise.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. La notion de pré-équipement des places de stationnement est définie très précisément par l'article R. 111-14-3 du code de la construction et de l'habitation : il s'agit d'installer les gaines techniques de câblage et les dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge.

En conséquence, il convient de garder ces dispositions en l'état.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis.

L'amendement CD396 est retiré.

La commission adopte l'article 7 modifié.

Article 7 bis A (article L. 3122-4 du code des transports) : *Voitures de transport avec chauffeur (VTC) adaptées aux personnes à mobilité réduite*

La commission adopte l'article 7 bis A sans modification.

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 adopte l'article 7 bis sans modification.

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 et article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales) : *Application outre-mer des modifications apportées à la gouvernance de la mobilité*

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD106 et CD107 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 8 modifié.

Article 8 ter : *Territoires ultramarins : obligation de mise en place d'une politique de continuité territoriale inter-îles ou inter-rades*

La commission adopte l'article 8 ter sans modification.

Article 8 quater : *Extension aux salariés du passeport pour la mobilité de la formation professionnelle*

La commission examine l'amendement de suppression CD108 du rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mon exposé sommaire pourra paraître lapidaire, puisqu'il n'en réfère qu'au coût de cet article, sur lequel nous ne sommes évidemment pas tous d'accord. Nous en estimons l'impact à environ 80 millions d'euros pour l'ensemble des territoires d'outre-mer, et à 500 000 euros pour la seule Polynésie française. Pour ce territoire, l'objet de cet article n'est pas du ressort de l'État mais bien de la collectivité polynésienne.

Nous proposons donc, après avoir supprimé l'article 8 *quater*, de poursuivre le dialogue, et de travailler, territoire par territoire, pour obtenir une idée précise des besoins réels de chacun d'entre eux. Nous ne voulons pas introduire dans ce projet de loi des dispositions entraînant un coût exorbitant pour l'État, sans savoir réellement ce qu'elles représentent, territoire par territoire.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Si je comprends la préoccupation ayant conduit au vote de cet article, je note que ses dispositions sont très éloignées de l'objet du projet de loi : il s'agit en réalité de traiter des enjeux relatifs à la formation professionnelle.

Ce sujet, M. le rapporteur l'a dit, devrait faire l'objet d'une concertation avec les partenaires sociaux, en prenant en compte les responsabilités, qui peuvent être différentes selon les territoires, et en ciblant de façon appropriée les acteurs concernés. Je suis donc favorable à la suppression de l'article 8 *quater*.

Mme Maina Sage. Premièrement, si l'on s'en tient à la logique des chiffres, estimer les coûts de cette mesure à 500 000 euros pour un territoire de moins de 300 000 habitants, et à 80 millions d'euros pour les 3 millions d'habitants que compte l'ensemble des territoires d'outre-mer est tout à fait grotesque. Nous sommes loin de tels montants. J'ai pu échanger à ce sujet avec les ministères concernés.

Deuxièmement, l'ordonnance portant adaptation des dispositions de la loi du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel aux collectivités d'outre-mer régies par l'article 73 de la Constitution et à Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre-et-Miquelon, qui vient d'être présentée en conseil des ministres, prévoit le soutien à la mobilité dans le cadre de la formation des salariés du privé, ce qui répond à notre demande initiale. Nous approuvons qu'une initiative des collectivités du Pacifique soit ainsi reprise pour les départements d'outre-mer. Mais l'appliquer aux DOM en laissant purement et simplement de côté les territoires du Pacifique est une énormité !

Troisièmement, sachant que l'ordonnance adoptée en conseil des ministres répond d'ores et déjà aux attentes des DOM, il suffisait de restreindre le dispositif de l'article 8 *quater* aux seuls territoires du Pacifique.

Plutôt que de supprimer l'article 8 *quater* ce soir, je vous demande de le maintenir jusqu'à la discussion en séance. Si l'on manque cette opportunité avec l'ordonnance – qui en l'état, je le redis, se limite aux DOM –, le projet s'en trouvera encore retardé, alors qu'il date déjà de trois ans et qu'il a toujours reçu un avis favorable de principe : il s'agit, je l'ai expliqué en séance, d'adapter un dispositif existant. C'est pourquoi les approches financières transmises par le rapporteur ne tiennent pas la route.

Je vous demande donc de surseoir à cette suppression, afin de trouver un accord d'ici à la discussion en séance, ou de résoudre cette question via l'ordonnance. Mais laissez-nous au moins ce délai.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Madame Maina Sage, vos propos illustrent combien les dispositions de cet article sortent totalement du champ du projet de loi puisque ce sujet, comme vous le soulignez, a fait l'objet d'avancées dans le cadre d'une ordonnance.

La situation et les responsabilités, en particulier en matière de formation professionnelle, varient considérablement selon les territoires. C'est pourquoi la rédaction actuelle ne semble pas appropriée. Je pourrai en discuter avec ma collègue dès le prochain conseil des ministres, afin que la situation des collectivités d'outre-mer non visées par l'ordonnance, soit traitée. Mais gardons-nous d'introduire dans cette loi des dispositions qui n'auraient pas été étudiées par les partenaires sociaux ou par des spécialistes de ces questions : ce n'est pas le bon cadre.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends votre position et vos attentes, madame Maina Sage. Mais, comme l'a indiqué Mme la ministre, ce projet de loi ne semble pas constituer le bon véhicule pour cette proposition, sur laquelle nous devons vraiment travailler. De nombreux sujets sont en effet apparus, qui concernent les outre-mer. Avec MM. Gabriel Serville et Serge Letchimy, nous sommes tombés d'accord sur le fait que ces questions devaient être abordées territoire par territoire.

S'agissant des coûts de formation, vous fondez vos estimations sur les réalités de la Polynésie française. Mais ceux de la Guyane, que je connais mieux, sont autrement plus élevés dans la mesure où tout doit y être construit. Vous voyez donc que, d'un territoire à l'autre, tout doit être repensé, et que l'on ne peut introduire de dispositions générales, *a fortiori* dans ce texte.

Cela étant, vous avez tout mon soutien, toute mon attention. Si je peux vous aider à faire avancer de tels sujets, je le ferai, car ces questions me préoccupent. Mais il est certain que les lois que l'on vote en métropole ont des difficultés à s'appliquer sur ces territoires si spécifiques.

C'est pourquoi je vous propose d'accepter cette suppression, afin que nous repartions sur quelque chose de plus cohérent.

Mme Maina Sage. Je vous remercie de votre écoute et de votre attention. Je sais que vous comprenez cette problématique. Nous suivrons avec attention la façon dont l'ordonnance intégrera ces sujets.

Je vous demande toutefois de relayer notre appel car ce sera la dernière fenêtre de tir avant longtemps. Si nous n'y parvenons pas maintenant, nous allons encore retarder un très beau projet qui est en cours en Polynésie et pour lequel cette adaptation s'impose. J'espère donc que vous pourrez vous engager dans ce sens, ce sera déjà cela...

Mme la présidente Barbara Pompili. L'engagement est confirmé et figurera au compte rendu.

La commission adopte l'amendement CD108 du rapporteur.

En conséquence, l'article 8 quater est supprimé.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous vous remercions, monsieur le rapporteur, pour votre excellent travail.

TITRE II **RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS**

Chapitre I^{er}

Accélérer l'ouverture des données et le développement des services numériques

Section 1

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. 1262-5 [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 examine l'amendement CD741 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'article 9 porte sur l'ouverture des données, laquelle est primordiale pour aboutir à une politique de transport qui s'adapte le mieux possible aux usagers. Il faut cependant s'assurer d'une réciprocité, notamment de la part des voitures de transport avec chauffeur (VTC) ou des opérateurs de covoiturage.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Le projet de loi étend en effet l'ouverture des données prévue par le règlement européen délégué à l'ensemble des services de partage de véhicules sans conducteur, y compris aux engins de déplacement personnel (EDP). Il précise que les données concernées portent notamment sur la localisation des véhicules disponibles.

Or le régime juridique des VTC impose qu'une réservation préalable soit effectuée. La notion de disponibilité immédiate n'étant pas pertinente dans le cas des VTC, l'extension proposée à ces plateformes ne semble pas opérante.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'avis est défavorable pour les mêmes raisons que celles évoquées en première lecture. Il n'est pas nécessaire d'ouvrir les données des VTC car elles sont d'une nature différente de celles prévues par le règlement européen délégué. L'information relative à la réservation d'un VTC ne peut être obtenue qu'en procédant à une requête sur un déplacement précis, à une date et un horaire donnés. Il ne s'agit donc plus de données relatives à la disponibilité, mais de réservations. L'ouverture de la billettique des centrales de réservation étant déjà autorisée et encadrée à l'article 11 du projet de loi, l'objectif visé par votre amendement, monsieur Jean-Marie Sermier, est satisfait. C'est pourquoi je vous suggère de le retirer.

La commission rejette l'amendement CD741.

Puis elle adopte l'amendement de précision CD599 de la rapporteure.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD740 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Dans la même logique d'efficacité, cet amendement vise à permettre aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'accéder aux données des dispositifs mobiles connectés. Les géants du numérique auront accès à ces données ; il doit en aller de même pour tous les opérateurs, notamment les régions.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

C'est en effet essentiel, mais votre objectif est déjà satisfait par l'alinéa 15 de l'article 13. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'article 13 du projet de loi prévoit effectivement de faire remonter aux autorités organisatrices les données sur le trafic routier produites par les services numériques d'assistance aux déplacements. Ces données devront toutefois être agrégées dans la mesure où il s'agit de données personnelles – ce que prévoit l'article 13, contrairement à l'article 9.

Je vous demande donc, monsieur Jean-Marie Sermier, de retirer votre amendement qui n'apporte pas ces garanties s'agissant de données personnelles. À défaut, j'y serai défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Si le texte, que je n'avais pas étudié sous cet angle, poursuit la même logique, je retire mon amendement. Je revérifierai ce point, qui est effectivement très important.

L'amendement CD740 est retiré.

La commission adopte les amendements rédactionnels CD112 et CD113 de la rapporteure.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD739 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Si une autorité organisatrice de la mobilité doit ouvrir ses données, il est toutefois nécessaire qu'elle puisse être informée de l'usage qui en est fait, et ce afin d'organiser au mieux les politiques de transport sur le territoire relevant de sa compétence.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il n'est pas nécessaire que les autorités organisatrices restreignent fortement ou, du moins, posent des contraintes sur l'ouverture des données dans le cadre de l'exercice de leur mission, alors même que le règlement européen délégué prévoit que les dispositions nationales ne doivent pas introduire de contraintes supplémentaires en matière de réutilisation des données ; or c'est précisément ce que fait votre amendement, qui conduirait à complexifier le point d'accès national dans des conditions qui ne seraient sans doute pas compatibles avec le règlement européen délégué.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il n'est en effet pas nécessaire de préciser que le point d'accès national aux données fournit des informations aux utilisateurs des données ; cela figurera, le cas échéant, dans les accords de licence prévus par le règlement européen délégué, et par l'article 9.

L'amendement CD739 me semble donc déjà satisfait. C'est pourquoi, monsieur Jean-Marie Sermier, je vous en demande le retrait. À défaut, j'y serai défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Même si j'entends vos propos, on peut ne pas être d'accord et souhaiter que les AOM soient tenues informées de l'utilisation qui est faite des données pour mener d'éventuels projets. On risque de voir se développer une concurrence entre les projets d'acteurs privés, comme les GAFA qui détiendront des données et pourront les vendre aux transporteurs, et des collectivités qui s'interrogeront sur les services à mettre en place.

Je maintiens que mon amendement CD739 n'est pas satisfait et je ne partage pas votre position selon laquelle l'AOM ne devrait pas être tenue informée de l'utilisation faite des données.

La commission rejette l'amendement CD739.

Elle examine ensuite l'amendement CD742 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à garantir la confidentialité des informations agrégées, transmises pour chaque opérateur, afin d'éviter qu'un acteur en concurrence directe ne puisse analyser ces données.

On comprend bien l'intérêt pour les AOM et les transporteurs de détenir de telles données, ou, pour les GAFAs, de vendre ces données aux transporteurs. Mais il faut veiller à ce que les GAFAs ne se retrouvent pas en position par trop dominante et que les entreprises de transport ne puissent développer une ingénierie capable de garantir une valeur ajoutée sur le terrain.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Ne nous méprenons pas sur la nature des données en question : il s'agit seulement des données nécessaires à l'information des voyageurs, qui touchent, par exemple, aux horaires ou aux fréquences, et non des données confidentielles portant, par exemple, sur la fréquentation de certaines lignes ou comportant des informations de nature commerciale, dont on pourrait craindre qu'elles ne profitent à un concurrent. Les problèmes de confidentialité ne se posent donc pas et je vous propose, monsieur Jean-Marie Sermier, de retirer votre amendement.

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. Cet amendement introduit un principe de confidentialité des données fournies. Or l'objectif du règlement européen délégué est de prévoir l'ouverture de ces données via le point d'accès national. Il ne s'agit pas ici de données confidentielles : l'inscription d'un tel principe de confidentialité serait contraire au règlement européen délégué.

Cela ne signifie cependant pas que ces données seront ouvertes sans condition, puisque des accords de licence pourront venir encadrer leur réutilisation. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement CD742.

Elle examine ensuite l'amendement CD666 de la rapporteure.

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. Cet amendement vise à renommer l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) en Autorité de régulation des transports à compter du 1^{er} octobre 2019, en application de l'ordonnance du 24 juillet 2019 relative au régulateur des redevances aéroportuaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je confirme que tel est bien le nouveau nom de l'ARAFER... Avis favorable.

La commission adopte l'amendement CD666.

Elle en vient à l'amendement CD743 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à s'assurer que l'accès aux données agrégées ne permet pas à un opérateur de construire une situation dominante sur le marché – c'est l'objectif qui sous-tend l'ensemble des amendements que notre groupe a déposés.

En effet, compte tenu des ambitions des géants du numérique, acteurs le plus souvent non européens, dans le domaine des mobilités, il est essentiel de donner l'opportunité aux régions et autres métropoles de refuser l'accès à un acteur qui chercherait à consolider sa position dominante ou qui disposerait de moyens techniques ou financiers de traitement lui offrant une position quasi monopolistique.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il ne paraît pas envisageable de donner à une collectivité un tel rôle de régulation. C'est l'Autorité de régulation des transports qui aura vocation à contrôler le respect des exigences posées par le règlement européen délégué en matière d'ouverture des données de transport.

Il faut bien voir que cette ouverture facilitera la concurrence entre les acteurs. L'expérience montre en effet que plus on ouvre les données, plus on permet aux start-up de développer de nouveaux services. Les acteurs auxquels vous faites référence, monsieur Jean-Marie Sermier, arrivent de toute façon par la voie contractuelle à avoir accès à ces informations.

Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. Effectivement, en ce domaine, de nombreuses start-up ont été lancées par de jeunes Français pleins d'idées, mais ne nous leurrions pas : ces idées, les géants du numérique les reprennent. L'ouverture des données, pour positive qu'elle soit, n'est pas sans risque et il serait bon que le Gouvernement réfléchisse à un suivi très précis de ce processus dans les années à venir.

Cela dit, je retire mon amendement.

L'amendement CD743 est retiré.

La commission adopte ensuite successivement les amendements CD114, CD296, de coordination, CD115, rédactionnel, et CD297, de coordination, tous de la rapporteure.

Elle en vient à l'amendement CD559 de M. François-Michel Lambert.

M. Bertrand Pancher. Vous pouvez considérer cet amendement comme défendu, madame la présidente.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre amendement vise à interdire toute transmission de données issues d'un service numérique de mobilité à une puissance étrangère. La préoccupation que vous manifestez pour la souveraineté de la France est légitime, mais le domaine des transports ne comporte pas de spécificités sur ce plan ; une telle disposition n'a pas sa place dans un projet de loi propre aux transports.

En outre, je le répète, les données couvertes par l'article 9 ne sont ni confidentielles ni stratégiques. L'objectif est d'assurer une visibilité sur l'ensemble des services de transport.

Enfin, la notion de « puissance étrangère » incluant les États membres de l'Union européenne, cet amendement est incompatible avec le droit européen.

Pour toutes ces raisons, je vous demande de le retirer.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il n'existe pas de définition juridique de la « puissance étrangère ». Et, de toute façon, une interdiction d'accès aux entreprises étrangères serait trop restrictive au regard du droit européen. L'utilisation de ces données passera, si besoin est, par un accord de licence qui prévoira leurs modalités de réutilisation.

M. Bertrand Pancher. Nous aurions dû travailler davantage cet amendement pendant nos vacances, madame la ministre... Nous le retirons.

L'amendement CD559 est retiré.

La commission examine ensuite l'amendement CD601 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Le règlement européen délégué prévoit déjà l'ouverture des données statiques de niveau de service I mentionné à son annexe pour le 1^{er} décembre 2019. Ces dispositions étant d'application directe, il n'est pas nécessaire d'inscrire cette date dans la loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 9 modifié.

Article 9 bis (articles L. 2132-7, L. 3111-24 et L. 3114-11 du code des transports) : *Modalités de collecte de données par l’Autorité de régulation des transports*

La commission adopte l’article 9 bis sans modification.

Article 10 (section 2 [nouvelle] du chapitre V du titre premier du livre premier de la première partie du code des transports, article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales, section 6 [nouvelle] du titre IV du code de la voirie routière 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 adopte successivement l’amendement rédactionnel CD116 de la rapporteure puis son amendement CD111 qui procède à la correction d’une erreur de référence.

Elle examine ensuite l’amendement CD276 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement propose, pour plus de lisibilité, de ne retenir qu’une seule date d’entrée en vigueur pour la fourniture – et non la collecte – des données issues des balises numériques déjà installées, quel que soit le producteur de la donnée, à savoir le 1^{er} décembre 2021.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable à cette clarification.

La commission adopte l’amendement.

Puis elle adopte l’article 10 modifié.

Section 2

Services d’information et de billettique multimodales

Article 11 (section 3 [nouvelle] du chapitre V du titre premier du livre premier 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 l’amendement de précision CD118 et les amendements rédactionnels CD119, CD120 et CD117, tous de la rapporteure.

Elle examine l’amendement CD618 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. La notion de « catégorie de services » mérite d’être précisée afin d’éviter que les plateformes ne choisissent de ne renseigner que les services rentables en délaissant ceux qui le sont moins.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable à cette précision utile.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD122 de la rapporteure.

Elle en vient à l'amendement CD747 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à garantir un principe de non-discrimination dans la mise en place des services numériques multimodaux. Nous proposons de supprimer une disposition qui viendrait limiter le choix des consommateurs dans le panier des solutions de mobilité proposées par ces plateformes.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Selon le texte actuel, un groupe exploitant plusieurs services de transport peut vendre ses propres services et uniquement ceux-ci. Il a paru en effet légitime de laisser la possibilité à un groupe de rester positionné sur son métier d'exploitant de services de transport. Si la deuxième phrase de l'alinéa 17 était supprimée, ce groupe devrait vendre les services de ses concurrents directs ou tout au moins procéder à une sélection non discriminatoire. Cela ne me semble pas constituer une mesure proportionnée au sens où la jurisprudence l'entend pour satisfaire un objectif d'intérêt général en cas d'atteinte à la liberté d'entreprendre. En revanche, dès lors que ce groupe quitterait la stricte activité d'opérateur de transport pour vendre des services de mobilité qu'il n'opère pas, il devrait appliquer la clause de sélection non discriminatoire des services.

Le dispositif actuel paraît équilibré. Il impose aux opérateurs de choisir entre deux options : soit rester concentrés sur leur métier d'opérateur de transport en vendant leurs propres services et uniquement ceux-là, soit étendre leurs activités à la vente d'autres services en respectant la clause de sélection non discriminatoire. Je suggère le retrait ; sinon, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Les dispositions que vous souhaitez supprimer sont essentielles à l'équilibre de l'article 11. En effet, un groupe qui opère lui-même tous ses services de transport va naturellement fournir un service numérique reposant sur les modes de transport qu'il organise. Tant qu'il reste dans ce champ, il n'a pas d'obligation de vendre les services de transport d'autres opérateurs. En ce sens, il n'est pas considéré comme un MAAS (*Mobility as a Service*) mais comme un simple opérateur de transport qui propose la vente de ses propres services. S'il décide de vendre d'autres services de transport que les siens, il devra procéder à une sélection non discriminatoire sur la plateforme. Avis défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Mme la ministre et Mme la rapporteure invoquent l'équilibre du marché quand nous voulons élargir les choix offerts aux consommateurs. Chacun son truc... Je maintiens mon amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite successivement l'amendement rédactionnel CD123 et l'amendement de précision CD866 de la rapporteure.

Elle en vient à l'amendement CD806 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement vise à clarifier la nature des services de mobilité qui pourront demain être délivrés par un fournisseur de service numérique multimodal. La modification apportée vise à inclure les services ferroviaires régionaux. Au moment où le Gouvernement s'interroge sur l'avenir des petites lignes ferroviaires et sur la manière de favoriser les mobilités du quotidien, il est important de s'assurer de la bonne intégration des offres ferroviaires régionales dans les applications multimodales qui vont se développer en région.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. C'est effectivement important, madame Valérie Lacroute, mais ces services sont déjà mentionnés à l'alinéa 26. Votre amendement est donc satisfait.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

Mme Valérie Lacroute. Je maintiens mon amendement, le temps de m'assurer d'ici à la séance que ces services sont déjà pris en compte.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD745 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Quand l'offre de transport est non conventionnée, les entreprises doivent avoir le choix de garder la maîtrise de leur réseau de distribution. Il est notamment important que les services librement organisés de transport par autocar ne soient pas soumis à l'obligation inscrite dans le texte. C'est pourquoi il est proposé de supprimer l'alinéa 28.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Les services visés sont uniquement ceux qui sont organisés à l'échelle de la région, dont on peut considérer qu'ils participent à l'offre de transports dont bénéficient les habitants de ces territoires. Cela me semble être une mesure justifiée et proportionnée. Avis défavorable à la suppression de cet alinéa.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Pour qu'un service numérique multimodal soit efficace pour l'utilisateur, il faut qu'il recense l'ensemble des modes de transport présents sur le territoire qu'il couvre. Il doit bien sûr respecter toutes les garanties que l'article 11 prévoit afin de ne pas désintermédier les

opérateurs de transport, dont font partie les opérateurs de transport non conventionnés comme les autocars dits « Macron ». Et si ces garanties sont respectées, il n’y a pas de raison d’empêcher ces opérateurs d’accéder aux systèmes de vente dans la mesure où l’objectif est de développer des plateformes réellement multimodales.

La commission rejette l’amendement.

*La commission **adopte** ensuite l’amendement CD121 rectifié de la rapporteure, qui procède à une clarification rédactionnelle.*

*En conséquence, l’amendement CD854 de M. Jean-Marie Sermier **tombe**.*

Elle examine l’amendement CD744 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L’article 11 couvre uniquement les transports de courte distance comme les trains express régionaux (TER) ou les cars régionaux ; il nous semble important d’en élargir le champ aux transports de longue distance. Il ne nous paraît en effet pas logique qu’un régime différent s’applique à la vente d’un billet de TGV – train à grande vitesse – selon que le trajet est inférieur ou supérieur à 100 kilomètres. Pour renforcer l’attractivité de nos territoires, il faut en faciliter l’accès, donc simplifier la réservation des places dans les divers moyens de transport qui le desservent. Si les modalités contractuelles changent dès qu’un voyageur doit prendre une correspondance, toute la cohérence du dispositif s’en trouvera altérée.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je ne comprends pas bien votre logique : dans un amendement précédent, vous souhaitiez supprimer la prise en compte des services librement organisés à l’échelle régionale ; dans celui-ci, vous voulez intégrer les services librement organisés à l’échelle nationale, qui ne sont pas ceux qui sont utilisés dans la mobilité du quotidien... Votre amendement, s’il était adopté, modifierait l’équilibre issu d’une large concertation entre tous les acteurs. Avis défavorable.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Avis défavorable également.

La commission rejette l’amendement.

*Elle **adopte** ensuite successivement les amendements de coordination CD293 et CD125, l’amendement de conséquence CD670, l’amendement rédactionnel CD126 et les amendements de coordination CD298 et CD299 de la rapporteure.*

*Enfin, elle **adopte** l’article 11 **modifié**.*

Article 11 bis A (article L. 1215-5 [nouveau] du code des transports) : *Information sur les aides financières à la mobilité*

La commission est saisie de l'amendement CD127 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement insère les dispositions de l'article 11 bis A dans les dispositions du code des transports relatives aux actions en faveur d'une mobilité solidaire et procède à des modifications d'ordre rédactionnel.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 11 bis A est ainsi rédigé.

Article 11 bis (section 4 [nouvelle] du chapitre V du titre premier du livre premier de la première partie du code des transports) : *Information des passagers en cas d'annulation ou de retard*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD128 de la rapporteure.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD746 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement propose d'introduire davantage de cohérence dans le dispositif. Les services numériques multimodaux n'assurent pas le service après-vente. Une fois les tickets achetés, ils ne peuvent pas indiquer aux voyageurs ayant subi un retard ou une annulation le montant des indemnités de remboursement auquel ils ont droit. Il faudrait qu'ils puissent avoir accès à ces informations.

Notons que les formalités pour obtenir un remboursement en cas de retard ou d'annulation sont tellement longues que la plupart des usagers renoncent à aller au bout de la démarche.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je comprends votre préoccupation, monsieur Jean-Marie Sermier, mais je crains que la disposition que vous proposez n'aille à l'encontre de l'objectif recherché. Elle imposerait aux opérateurs de transport de communiquer aux vendeurs des titres de transport les informations sur les retards susceptibles d'ouvrir des droits aux voyageurs alors que le texte prévoit qu'ils les publient par voie électronique. Les vendeurs seraient ainsi placés en position privilégiée pour monnayer ces informations, soit directement auprès des clients, soit auprès d'entreprises tierces proposant aux clients d'agir à leur place pour obtenir une indemnisation contre le versement d'une commission. L'article 11 bis vise à informer directement les voyageurs de leurs droits et à leur permettre d'agir sans

intermédiaire. Nous préférons en rester à l'équilibre actuel. Avis défavorable ou retrait.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Même avis. L'article 11 *bis* prévoit la publication par voie électronique des informations relatives à un retard ou une annulation afin que les voyageurs puissent faire valoir leurs droits. Les intermédiaires ayant vendu le titre de transport y auront donc accès. En outre, il précise que l'opérateur communiquera directement ces informations au client s'il dispose de ses coordonnées. La rédaction actuelle satisfait donc l'objet de votre amendement qui, de surcroît, comporte effectivement certains risques.

La commission rejette l'amendement.

Enfin, elle adopte l'article 11 bis modifié.

Chapitre II

Encourager les innovations en matière de mobilité

Section I

Véhicules autonomes et véhicules connectés

Article 12 : *Définition d'un cadre juridique pérenne applicable aux véhicules autonomes : habilitation à légiférer par ordonnance*

La commission est saisie de l'amendement CD311 de M. Ian Boucard.

M. Jean-Marie Sermier. Vous pouvez considérer cet amendement comme défendu, madame la présidente.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'article 12 propose d'habiliter le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour définir le cadre législatif permettant la circulation des véhicules à délégation de conduite. Il impose par ailleurs la fourniture d'une information ou d'une formation appropriée en direction des personnes qui utiliseront ces véhicules en cas de vente ou de location. Autrement dit, cet article vise à s'assurer que la France prenne de l'avance dans le domaine des véhicules autonomes qui constituent une filière d'avenir. Je ne puis donc qu'être défavorable à sa suppression.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Au cours des auditions que j'ai menées au printemps dernier, de nombreux acteurs se sont montrés favorables à une telle habilitation afin que le cadre juridique applicable aux véhicules autonomes puisse s'adapter rapidement aux évolutions technologiques. Il serait prématuré de le définir dans la loi dès aujourd'hui. Le Parlement encadre l'ordonnance par l'habilitation que nous examinons et un projet de loi de ratification devra être déposé dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance. J'é mets donc, comme en première lecture, un avis défavorable à la suppression de l'article 12.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite l'article 12 sans modification.

Article 13 : *Modalités d'accès aux données des véhicules routiers connectés : habilitation à légiférer par ordonnance*

La commission est saisie de l'amendement CD706 de Mme Christine Hennion.

Mme Christine Hennion. Cet amendement propose de revenir à la rédaction adoptée par notre assemblée en première lecture et donc de supprimer les alinéas qui concernent les assurances. Ceux-ci prévoient, en cas d'accident de la route, de rendre disponibles les données concernant l'état de délégation de conduite aux entreprises d'assurance et au Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO).

Cela me paraît poser problème.

Pour commencer, les régimes de responsabilité ne sont pas encore bien définis et nous n'avons pas encore une vision claire des droits et obligations attachés à l'intelligence artificielle. Tous ces sujets mériteraient d'être débattus avec les citoyens et au sein du Parlement.

En outre, l'article mentionne les « données strictement nécessaires » sans circonscrire leur champ et les informations manquent sur l'homologation des véhicules.

Enfin, le cadre légal pose question car on ne sait pas de quelle manière ces données seraient transmises et de quel régime elles relèveraient – règlement général sur la protection des données (RGPD) ou directive « Vie privée et communications électroniques ».

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Si j'ai bien compris, c'est plutôt au texte de la commission que vous souhaitez revenir et non sur le texte adopté par l'Assemblée en première lecture, sur lequel nous travaillons. Le développement de systèmes de conduite autonome rend plus complexe la détermination des responsabilités dans les procédures liées aux indemnisations. L'accès aux données permettant de déterminer l'état de délégation de conduite du véhicule sera nécessaire aux assureurs pour identifier rapidement et objectivement qui était responsable de la conduite. Il n'y a, de fait, pas d'autres moyens rapides et objectifs pour accéder à cette information. Le traitement de ces données apparaît nécessaire à l'exécution du contrat d'assurance – cela renvoie aux principes généraux des contrats d'assurance selon lesquels l'assureur doit pouvoir accéder à l'ensemble des données concernant les circonstances de l'accident. C'est l'une des possibilités de traitement prévues par le RGPD.

Précisons que l'ordonnance sera prise après avoir recueilli l'avis obligatoire de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), selon une disposition introduite lors des débats en première lecture. La conformité de l'ordonnance au RGPD et à la directive « Vie privée et communications électroniques » sera donc assurée.

Je comprends les préoccupations que vous exprimez, mais le texte actuel me paraît y répondre.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'ajout de ces alinéas au texte de la commission me paraît important : en cas d'accident impliquant un véhicule autonome, la connaissance de l'état de délégation de conduite pendant la période précédant l'accident est en effet essentielle pour déterminer la responsabilité du conducteur ou du système de délégation de conduite.

Précisons, en outre, que l'habilitation restreint les données concernées aux seules données nécessaires pour caractériser l'activation de la délégation de conduite pendant la période précédant l'accident et ce, uniquement dans le but d'indemniser les victimes.

Enfin, comme l'a souligné Mme la ministre, la CNIL émettra un avis sur le projet d'ordonnance afin de s'assurer que ses dispositions sont conformes au droit français et européen en vigueur.

Avis défavorable.

Mme Christine Hennion. Je conçois que les assurances aient besoin d'accéder à certaines informations. Cependant, compte tenu de l'état des discussions sur les niveaux de responsabilité et le droit des logiciels, je considère que certaines notions ne sont pas encore clairement définies.

Il faut bien voir que c'est d'un rapport fortement déséquilibré que nous traitons. Il ne s'agit pas du cas de deux particuliers dont les compagnies d'assurance respectives discuteraient entre elles mais d'un particulier face à de très grosses entreprises, celles des assurances et de la construction automobile.

Il faut débattre de ces questions avant de décider quelles données pourront être ouvertes aux assurances. C'est la raison pour laquelle je propose de trouver un autre moyen que l'ordonnance pour en traiter.

La commission rejette l'amendement.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD707 de Mme Christine Hennion.

Mme Christine Hennion. Cet amendement propose que les données visées par le 5° de l'article 13 soient accessibles sous forme agrégée et non sous forme individualisée. Cette modalité a été retenue pour les acteurs publics, mais pas pour les acteurs privés.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'accès aux données mentionnées à ces alinéas tend à favoriser l'innovation en matière de services liés à l'utilisation des véhicules. Il sera organisé dans le respect du RGPD et le projet d'ordonnance sera soumis à l'avis de la CNIL. En outre, il sera conditionné au consentement de la personne concernée. La rédaction actuelle permet un bon équilibre entre le respect des droits individuels et le soutien aux nouveaux services personnalisés qui, par définition, ne peuvent se développer à partir de données agrégées. Compte tenu des précautions que nous prenons, je ne pense pas que le fait que les données soient transmises sous forme non agrégée pose problème.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

Mme Christine Hennion. Je retire mon amendement.

L'amendement CD707 est retiré.

La commission adopte l'article 13 sans modification.

Section 2

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 examine l'amendement CD312 de M. Ian Boucard.

M. Jean-Marie Sermier. Notre collègue M. Ian Boucard souhaite que le Parlement puisse délibérer sur les propositions qui sont faites, plutôt que de passer par voie d'ordonnance. Il propose donc la suppression de cet article.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je suis tout à fait défavorable à la suppression de cet article, qui vise à permettre des expérimentations de services innovants dans les zones peu denses. Je pense qu'il répond à un besoin fort de nos territoires, notamment de nos territoires ruraux. Cette habilitation me paraît indispensable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je pense également qu'il est essentiel de permettre l'expérimentation de nouvelles formes de mobilité, notamment dans les zones peu denses. C'est l'objectif des dispositifs France expérimentation et French Mobility, en faisant remonter des projets innovants qui nécessitent des dérogations législatives, afin de cibler les lois à faire évoluer. Cela procède d'une démarche expérimentale, afin de mesurer à petite échelle l'effet de ces dérogations, avant de les évaluer et d'envisager une généralisation.

Pour cette raison, je suis défavorable à la suppression de cette habilitation, dont le champ a par ailleurs été précisé en première lecture à l'Assemblée.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD716 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement ne vise pas à supprimer l'habilitation du Gouvernement à légiférer par ordonnance sur l'expérimentation, mais plutôt à préciser le champ d'application de l'expérimentation dans les zones peu denses, en indiquant que les expérimentations de solutions nouvelles de transport routier pourraient être menées dans des communes peu denses et très peu denses, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), de façon à pouvoir bien cibler le type de collectivités concernées.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je comprends bien votre préoccupation, mais cette délimitation trop précise et purement statistique pourrait écarter un certain nombre de territoires. Par exemple, la commune de Commercy serait exclue du dispositif...

M. Bertrand Pancher. Ah !

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cela ne me paraît pas être le but recherché... Cette définition de l'INSEE est vraiment trop générale et ne rend pas compte des spécificités d'étendue des communes. Je comprends bien l'idée de préciser quelles sont les communes visées, mais, en l'occurrence, je ne pense pas que ce soit le bon critère.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis. Il serait dommage de se priver d'expérimentation sur certains territoires n'entrant pas dans la nomenclature des territoires de l'INSEE, si des difficultés en termes de mobilité existent et que des solutions sont proposées pour y répondre. À défaut de retrait, je serai au regret d'émettre un avis défavorable.

M. Bertrand Pancher. Je suis très sensible au fait que vous puissiez vos exemples dans ma circonscription, madame la ministre. Par conséquent, je retire bien volontiers cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD129 de la rapporteure.

Enfin, elle adopte l'article 14 modifié.

Article 14 bis (article L. 1221-4 du code des transports) : *Développement de solutions de mobilités innovantes*

La commission examine l'amendement CD46 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. L'article 14 bis propose d'autoriser, à titre expérimental, des particuliers à transporter des personnes, en percevant pour cela une contribution financière qui pourrait aller au-delà du strict partage de frais. S'il peut être bon de rechercher des solutions de nature à satisfaire les personnes en

situation d'isolement, encore faut-il veiller à ce que cette rémunération d'une activité de covoiturage n'introduise pas de concurrence déloyale vis-à-vis des professionnels du secteur. Tel est le but de mon amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'article 14 *bis* vise uniquement à inciter les autorités organisatrices à favoriser l'innovation dans le cadre de la loi ; je ne pense pas qu'il y ait de risque de concurrence déloyale. La précision me semble inutile. Je suggère le retrait ; sinon, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Les contrats de délégation des services de transport des autorités organisatrices, objet de l'article 14 *bis*, étant sans lien avec le transport public particulier de personnes (T3P), il n'y a pas lieu d'adopter la modification que vous proposez. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 14 bis sans modification.

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 ; article 81 du code général des impôts ; 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 adopte successivement les amendements de coordination CD130, CD131 et CD132, ainsi que l'amendement rédactionnel CD133, tous de la rapporteure.

Puis elle se saisit des amendements CD399 et CD400 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Ces deux amendements visent à favoriser l'autopartage en boucle : pour l'un, en termes d'emplacement et, pour l'autre, en offrant la possibilité d'attribuer aux véhicules concernés une vignette spécifique.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre amendement CD399 est satisfait, car le droit actuel répond à votre attente, monsieur Christophe Bouillon : il est d'ores et déjà possible à une collectivité gestionnaire du domaine public de délivrer à un opérateur particulier un titre d'occupation du domaine incluant des places réservées aux véhicules exploités par ce dernier, qu'ils soient d'ailleurs labellisés ou non.

S'agissant de l'amendement CD400, les véhicules en autopartage peuvent ne pas être à très faibles émissions et n'être utilisés que par une seule personne : la mise en œuvre opérationnelle et le contrôle de cette mesure seraient complexes. Le

label n'est qu'une possibilité : il existe d'autres formes d'autopartage. Il faudrait également tenir compte des véhicules labellisés par chacune des AOM.

Je suggère le retrait de ces amendements ; à défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'article 18 soumet les véhicules, cycles et engins mis à disposition sur la voie publique à l'obtention d'un titre d'occupation du domaine public. Ces véhicules ne seront bien évidemment pas soumis aux redevances de stationnement prévues à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales. Ce titre d'occupation précisera les conditions de déploiement des véhicules, ce qui englobe les espaces de stationnement de ces véhicules. Vos amendements me semblent donc déjà satisfaits.

M. Christophe Bouillon. Je retire l'amendement CD399 après les explications de madame la ministre. Madame la rapporteure, je maintiens en revanche l'amendement CD400, quitte à en revoir le dispositif d'ici à la séance publique.

L'amendement CD399 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD400.

Puis elle examine l'amendement CD748 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement a pour but de clarifier le rôle de chacun dans l'utilisation des voies de circulation réservées, compte tenu du nombre de possibilités qui peuvent se présenter, notamment dans le cadre de du covoiturage. Souvent, les AOM n'ont pas de pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, de sorte qu'on peut observer des situations où une AOM a décidé de mettre en place des voies réservées sur un itinéraire passant sur plusieurs communes, alors que leurs maires, titulaires des pouvoirs de police, peuvent ne pas accepter sa décision de la réserver à tels ou tels véhicules de transport.

C'est pourquoi je vous propose d'ajouter à l'alinéa 24 que, dans le cas où l'autorité organisatrice de la mobilité n'est pas dépositaire des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, elle est informée en amont par le maire et donne son accord à la création ou au partage des voies de circulation dédiées. La même réflexion sous-tend l'amendement CD749, à l'alinéa 29.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement a pour objectif de développer des voies réservées sur des axes qui sont soumis à une congestion récurrente, pour promouvoir des mobilités propres et partagées, tout en préservant la performance des transports en commun, points sur lesquels les arrêtés de police de la circulation devront être motivés.

Même si les autorités organisatrices ont vocation à être associés à ces projets de voies réservées, imposer un avis conforme de l'autorité organisatrice de la mobilité risque de freiner le développement des voies réservées ouvertes au covoiturage et aux véhicules à très faibles émissions. Cela ne me paraît pas souhaitable. Je suis donc défavorable à l'amendement CD748, de même qu'à l'amendement CD749.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. La possibilité de créer des voies réservées à certains véhicules sur les voies communales appartient au maire ou au président de l'EPCI compétent, puisque c'est lui qui dispose des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement. Dès lors qu'il est souverain lorsqu'il prend une telle décision, il n'est pas souhaitable de conditionner la création de telles voies à l'accord de l'AOM. Avis défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Je maintiens cet amendement, parce que je note que les argumentaires de Mme la ministre et de Mme la rapporteure ne sont pas du tout les mêmes...

Je pense qu'on ne peut pas considérer que, parce que le maire a les pouvoirs de police, on va favoriser les nouvelles formes de mobilité en lui demandant de prendre des décisions pour mettre en place des voies réservées et, en même temps, accepter que l'autorité de la mobilité concernée ne soit pas consultée et ne puisse pas donner son avis. C'est surprenant.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Votre amendement précise que la création des voies dédiées est conditionnée à l'accord de l'AOM, alors que nous parlons d'une simple consultation.

Subordonner cette décision à l'accord de l'AOM, alors que cette question ne relève pas du champ de ses responsabilités, porterait atteinte aux prérogatives du maire ou du président de l'EPCI concerné. Voilà pourquoi nous ne voulons pas rendre la consultation obligatoire, mais simplement associer les AOM à la décision.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD401 de M. Christophe Bouillon.

M. Guillaume Garot. On assiste à une évolution très sensible et très nette des formes de commerce, mais aussi des modes de transport. Il faut donc que les pouvoirs d'un maire puissent s'y adapter. Les zones de livraison, telles qu'elles existent, ne répondent plus exactement à la réalité du commerce moderne : diminution des stocks, stratégie du flux tendu, livraison du dernier kilomètre, etc.

Premièrement, il faut sans doute prévoir la création d'espaces logistiques dédiés et pouvoir adapter en conséquence les pouvoirs de police du maire. Deuxièmement, il faut être capable, par rapport à cette nouvelle façon de se

déplacer et de commercer, de voir comment on peut adapter les pouvoirs de police du maire vis-à-vis des véhicules en partage.

Nos amendements visent à adapter à ces nouvelles formes de mobilité les contraintes qui pèsent désormais sur les épaules des maires.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Votre amendement évoque trois sujets distincts.

La première est la question des livraisons, pour lesquelles il nous apparaît préférable de traiter des transbordements entre véhicules dans des lieux adaptés plutôt que sur la voie publique, ce qui peut provoquer un encombrement supplémentaire de la voirie, sans parler des risques pour la sécurité des personnes ; sur ce premier point, je ne suis donc pas favorable à votre amendement.

S'agissant des deux roues, l'objectif de votre amendement est d'ores et déjà satisfait par le droit actuel. Enfin, pour ce qui est des services de *free-floating* ou des engins de déplacement personnel, tout est d'ores et déjà prévu à l'article 18 de la présente loi.

Pour toutes ces raisons, je vous propose le retrait de votre amendement. Sinon, avis défavorable.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. S'agissant des espaces logistiques urbains, le maire peut déjà aujourd'hui réserver des emplacements sur les voies publiques pour faciliter la circulation et l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises. Sur ce point, votre amendement est satisfait : les opérations de transbordement, qui peuvent créer de l'encombrement, ne doivent quant à elles pas être réalisées sur la voie publique.

S'agissant de la circulation et du stationnement des cycles, le maire peut d'ores et déjà créer des emplacements en agglomération qui leur sont dédiés.

Enfin, la réglementation relative au stationnement des véhicules et engins en *free-floating* fait partie du décret que le Gouvernement va prendre concernant les engins de déplacement personnel. La question de leur régulation est également traitée à l'article 18 du projet de loi.

Je vous propose donc de retirer votre amendement ; sinon, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle rejette l'amendement CD749, précédemment défendu, de M. Jean-Marie Sermier

Elle adopte ensuite l'amendement de coordination CD124 de la rapporteure.

Enfin, la commission adopte l'article 15 modifié.

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 maintient la suppression de l'article 15 bis A.

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 CD712 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Madame la ministre, est-ce qu'on pourrait s'attarder quelques instants sur le retour possible à la limite maximale de 90 kilomètres/heure ? Une souplesse heureuse a été introduite en première lecture, et saluée par la grande majorité de nos concitoyens, en permettant aux départements de rétablir la possibilité de circuler à 90 kilomètres/heure sur les axes qui posent le moins de problèmes. Les départements ont tous envie de s'engager rapidement dans cette voie, mais attendent évidemment le vote de la loi en nouvelle lecture.

Se posent néanmoins deux types de problèmes. Le premier est celui de la coordination entre certains départements. Le second est celui des routes nationales : il paraîtrait incohérent que les départements puissent rétablir les 90 kilomètres/heure sur certains axes, alors que la chose resterait impossible sur certaines routes nationales où cela poserait moins de difficultés. Mais ce n'est pas l'objet de cet amendement.

Mon amendement CD712 tend à garantir une certaine cohérence entre les départements. Je prendrai, à titre d'exemple, le cas des départements de la Meuse et de la Meurthe-et-Moselle. Mon département de la Meuse est séparé, à l'est, de celui de la Moselle par une bande de 20 à 30 kilomètres correspondant au département de Meurthe-et-Moselle. Or le président du conseil départemental de la Meurthe-et-Moselle a fait savoir qu'il ne souhaitait pas revenir sur la limitation de vitesse à 80 kilomètres/heure, contrairement aux deux autres départements. Les automobilistes risquent de n'y rien comprendre : sur la D901, ou encore sur la D958, on pourra de nouveau rouler à 90 kilomètres/heure, mais, dès qu'on passera en Meurthe-et-Moselle, la limitation baisse à 80 kilomètres/heure, pour quelques dizaines de kilomètres, avant de repasser à 90 kilomètres/heure en Moselle... C'est réellement incompréhensible pour nos concitoyens. Un automobiliste m'a encore interpellé ce matin sur ce sujet.

Cet amendement vise à s'assurer que les commissions départementales de la sécurité routière (CDSR) limitrophes se consultent avant de rendre leur avis au président du conseil départemental afin de garantir une certaine continuité dans les limitations de vitesse.

Au-delà se pose la question de l'évolution de ce texte de loi sur la question des 90 kilomètres/heure dans notre pays.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Nous avons déjà eu ce débat en première lecture. Le Gouvernement a entendu la demande d'un certain nombre de présidents de conseil départemental qui voulaient adapter la limitation de vitesse sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central. Il a souhaité donner la possibilité à chaque président de conseil départemental de relever la vitesse maximale autorisée, dans la limite de 10 kilomètres/heure, après avis de la commission départementale de la sécurité routière.

Il ne me paraît pas souhaitable de brouiller la portée de cette disposition en imposant une concertation entre les différentes CDSR. Si nos concitoyens expriment une attente de continuité des limitations de vitesse sur certains axes, c'est plutôt aux présidents de conseil départemental qu'il revient, me semble-t-il, de prendre en compte cette préoccupation. La CDSR a quant à elle pour rôle d'éclairer sur les risques routiers, non de faire la politique en termes de limitation de vitesse sur les différentes routes départementales.

Je ne suis pas favorable à ce qui pourrait être perçu, par les présidents de conseil départemental, comme une complication, alors que nous avons souhaité prendre une mesure claire : les présidents de conseil départemental ou, le cas échéant, les EPCI ou les maires peuvent, sur les voiries qui les concernent, relever la vitesse sous leur responsabilité, après avis de la commission départementale de la sécurité routière. Je crois préférable de s'en tenir à ces dispositions. Avis défavorable.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Je pense moi aussi qu'il n'est pas nécessaire d'aller compliquer davantage les choses. Les présidents de conseil départemental peuvent discuter entre eux, lorsqu'un tronçon de route concerne deux départements. À défaut de retrait, je serai au regret d'émettre un avis défavorable.

M. Bertrand Pancher. Moi qui suis par nature très décentralisateur, je ne verrais pour une fois aucune objection à ce que les autorités préfectorales aient leur mot à dire sur ce sujet. Car ces changements incessants de limitation de vitesse sur des axes à grand passage vont devenir vraiment très compliqués pour les automobilistes.

Alors que les automobilistes ont considéré que le Gouvernement témoignait vraiment de compréhension sur cette problématique, je trouve que cela va troubler la perception de cette loi, qui est plutôt une bonne loi. Tant pis... Je maintiens évidemment cet amendement.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques CD3 de M. Vincent Descoeur et CD770 de M. Jean-Marie Sermier, ainsi que l'amendement CD771 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement propose que la faculté d'adapter la limitation de vitesse et de la relever à 90 kilomètres/heure soit ouverte aux représentants de l'État et puisse s'appliquer aux routes nationales. En effet, exclure ces axes reviendrait à pénaliser ceux qui circulent sur des nationales à deux voies sans séparateur, parce qu'ils n'ont pas la chance de bénéficier d'un réseau à deux fois deux voies – autrement dit, ceux qui sont déjà les plus mal desservis... Cela est d'autant plus regrettable que le linéaire concerné, à ma connaissance, est relativement faible.

Je souhaiterais d'ailleurs, à ce propos, madame la ministre, que, d'ici la séance publique, les services de votre ministère puissent nous indiquer combien de kilomètres de routes nationales seraient concernés par cette exclusion. Car on a beaucoup parlé de la sécurité sur les 400 000 kilomètres du réseau départemental, mais je crains que quelques centaines ou quelques milliers de kilomètres n'aient été purement et simplement oubliés.

Je souhaiterais profiter de l'examen de cet amendement pour évoquer devant vous les préconisations du Conseil national de la sécurité routière (CNSR). Elles sont, je le dis tout net, de nature à rendre inapplicable, sur le terrain, l'adaptation prévue par la loi en première lecture. C'est pourquoi je souhaiterais connaître les intentions du Gouvernement en la matière. J'espère que vous allez pouvoir nous rassurer, faute de quoi nous devons en déduire que le Gouvernement pourrait, par décret, revenir sur le vote du Parlement...

Je résume, très brièvement : le Conseil national de la sécurité routière – et le délégué interministériel a fait siennes ses recommandations – imagine que ne pourraient être concernés par un relèvement de la vitesse que des tronçons de dix kilomètres ne comportant pas d'intersection et non utilisés par des véhicules ou des engins agricoles – ce qui élimine d'ores et déjà un certain nombre de territoires. Mais le comble est que les portions ouvertes à 90 kilomètres/heure n'offriraient pas aux automobilistes la possibilité de dépassement !

Depuis maintenant plusieurs mois, nous plaidons pour que l'on puisse, sur certains itinéraires, rouler à 90 kilomètres/heure, de façon à pouvoir justement dépasser les véhicules lents dans des territoires où l'on a besoin de gagner du temps pour rejoindre les axes principaux, c'est-à-dire les autoroutes. Je souhaiterais savoir comment sont reçues par le Gouvernement ces préconisations du CNSR. Car il va de soi que si, d'aventure, un décret d'application venait à reprendre certaines d'entre elles, ce serait tout le travail de l'Assemblée nationale qui serait réduit à néant.

M. Jean-Marie Sermier. Cette affaire de limitation à 80 kilomètres/heure ou 90 kilomètres/heure a tout l'air de se transformer en traversée de la Bérézina pour le Gouvernement... Vous avez, par oukase, imposé la limite de 80 kilomètres/heure. Puis, devant la grogne qui montait et l'exaspération de nos concitoyens, au vu des arguments que nous avons aussi pu défendre, vous avez accepté, dans un premier temps, de trouver une solution pour repasser à 90 kilomètres/heure sur les routes communales ou intercommunales, par décision du maire ou du président de l'EPCI concerné, ou par décision du président du conseil départemental sur les routes départementales.

Ce qui nous inquiète grandement, c'est que les Français ont compris que la limite de 90 kilomètres/heure allait revenir et les 80 kilomètres/heure plus ou moins disparaître. Mais, aujourd'hui, on nourrit des inquiétudes très fortes quant à la possibilité des maires et des présidents d'EPCI ou des présidents de conseil départemental de pouvoir revenir, s'ils le souhaitent, aux 90 kilomètres/heure, tant elle sera conditionnée à des obligations précises, que mon collègue M. Vincent Descoeur vient de résumer. De fait, aucune route nationale ni aucune route départementale ne pourra revenir à 90 kilomètres/heure, ne serait-ce que parce que la quasi-totalité des routes départementales sont par définition empruntées par les engins agricoles...

Se pose également le problème de la cohérence. Sur un même territoire et sur un même itinéraire, on ne va pas passer de 80 kilomètres/heure sur une route nationale à 90 kilomètres/heure sur une route départementale, puis revenir à 80 kilomètres/heure et ainsi de suite... Quand nous l'avions évoqué en séance publique, vous m'aviez répondu, madame la ministre, que les routes nationales qui n'avaient pas été transférées étaient, pour l'essentiel, en deux fois deux voies. Mais je puis vous assurer que, dans le Jura, bon nombre de routes sont loin d'être en deux fois deux voies ! C'est même l'inverse : entre Lons-le-Saunier et Besançon, on va pouvoir repasser à 90 kilomètres/heure sur une route départementale sans aucun problème, mais, à la sortie de l'autoroute A36-A39, la route nationale sera limitée à 80 kilomètres/heure... Les automobilistes n'y comprendront plus rien du tout. M. Vincent Descoeur vient de nous l'expliquer : sur les itinéraires départementaux et nationaux, il est essentiel que les automobilistes puissent rouler effectivement à la même vitesse – et, si on le souhaite, à 90 kilomètres/heure.

Je souhaite en tout cas que vous nous donniez une position claire du Gouvernement sur cette possibilité d'un retour à 90 kilomètres/heure, que les Français, qui ne sont pas nécessairement des spécialistes du travail parlementaire, tiennent pour une bonne part comme acquis depuis l'adoption de ces dispositions en première lecture... Mais il faut qu'ils sachent que rien n'est fait ! C'est pourquoi je souhaiterais que le Gouvernement s'exprime clairement sur le sujet.

Quant à mon amendement CD771, il est de repli. L'amendement CD770 vise à permettre au représentant de l'État dans le département, autrement dit le préfet, de revenir, par arrêté motivé, aux 90 kilomètres/heure sur les routes

nationales ; à défaut, l'amendement CD771 prévoit que le président du conseil départemental pourra demander au préfet de relever cette vitesse maximale sur ces axes.

En séance publique, vous m'avez répondu qu'il n'était pas tout à fait logique que les préfets puissent prendre des décisions allant à l'encontre des positions du Premier ministre. Dont acte. À défaut de donner la possibilité au Premier ministre lui-même de prendre cette décision, mes amendements proposent donc une solution plus simple et plus aisée : permettre aux préfets ou, si vous n'en êtes pas d'accord, aux présidents de conseil départemental de prendre leurs responsabilités.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Sur ce sujet, la position du Gouvernement est cohérente et constante. Pour renforcer la sécurité routière, le Premier ministre a décidé d'abaisser la vitesse maximale autorisée sur les routes sans séparateur central, hors agglomération, à 80 kilomètres/heure, une mesure dont les chiffres de la sécurité routière pour 2018 ont montré la pertinence. Entendant les demandes des présidents de conseil départemental, le Gouvernement a indiqué qu'il était favorable à leur permettre, s'ils le souhaitent, de relever la vitesse maximale autorisée de 10 kilomètres/heure, après avis de la commission départementale de la sécurité routière.

Demander l'avis des CDSR voisines serait de nature à compliquer la démarche. Par ailleurs, comme je l'ai expliqué lors de la première lecture, en commission puis en séance, il est inenvisageable que le préfet déroge à la décision du Premier ministre : sur les routes nationales bidirectionnelles sans séparateur central, la vitesse maximale autorisée sera maintenue à 80 kilomètres/heure.

La situation est simple et claire : chaque gestionnaire de voirie – maire, président de conseil départemental ou président d'intercommunalité – peut décider de relever la vitesse maximale autorisée sur certaines sections de route ; l'État, pour sa part, maintiendra la vitesse maximale autorisée à 80 kilomètres/heure sur les routes nationales.

Je pense avoir déjà donné les chiffres : il existe 11 000 kilomètres de routes nationales non concédées, dont un tiers sont bidirectionnelles sans séparateur central. Ces dernières sont concernées par le plan de désenclavement, qui vise notamment à installer des créneaux de dépassement. Ces aménagements permettront d'améliorer tout à la fois la sécurité routière et le confort des usagers.

La position du Gouvernement n'a pas changé.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'avis de la rapporteure n'a pas changé non plus : il ne serait pas logique que le représentant de l'État, en la personne du préfet, prenne des décisions qui aillent à l'encontre des règles nationales fixées par le Gouvernement. S'il peut être pertinent qu'une autorité politique décide de déroger à ces règles, dans la limite de 10 kilomètres/heure, ce ne peut être le cas du représentant de l'État.

Le Premier ministre a rappelé que le Gouvernement n'était pas tenu par les recommandations du CNSR. Il s'agit bien de recommandations, en aucun cas d'obligations qui s'imposeraient aux présidents de conseil départemental, lesquels conservent leur libre appréciation.

M. Bertrand Pancher. Introduire davantage de souplesse dans ce dispositif permettrait d'arranger les choses, madame la ministre. Je comprends et je défends le fait que chacun est responsable de ses itinéraires, les communes pour les routes communales, les départements pour les routes départementales et l'État pour les routes nationales. Il conviendrait d'ailleurs, et j'ai suggéré que cela se fasse par le biais du préfet de région, de rendre plus cohérentes entre elles les politiques suivies par les départements.

S'agissant des routes nationales, personne ne souhaite une généralisation de la vitesse maximale autorisée à 90 kilomètres/heure sur les tronçons sans séparateur, où l'on sait que l'accidentalité peut être particulièrement élevée. Mais nos concitoyens ne comprendront pas que les présidents de conseil départemental relèvent la vitesse maximale autorisée à 90 kilomètres/heure sur des routes départementales plus étroites, tandis que l'État ne le fera pas sur des routes nationales *a priori* moins dangereuses.

M. Vincent Descoeur. Si j'ai bien compris, madame la ministre, on dénombre 11 000 kilomètres de routes nationales non concédées, dont un tiers sont dépourvus de séparateur central : nous parlons donc de moins de 4 000 kilomètres de routes où la vitesse maximale autorisée, pour des raisons inexplicables, restera limitée à 80 kilomètres/heure.

Je vous sais gré de prêter une attention particulière à l'amélioration de la RN122, qui traverse le Cantal d'est en ouest, mais convenez avec moi que le jour où elle sera dotée de deux fois deux voies avec séparateur, vous comme moi n'exercerons plus nos fonctions ! L'application ViaMichelin m'indique qu'il faut deux heures vingt pour parcourir ce trajet de 120 kilomètres. Je ne demande pas que l'on puisse rouler à 90 kilomètres/heure sur les parties sinueuses, mais que l'on puisse atteindre cette vitesse lorsque l'on double les véhicules lents - lorsque se termine l'estive, les nombreuses bétailières circulent et vous êtes obligés de rester derrière à 45 kilomètres/heure !

Si les routes nationales ne sont pas concernées par cet assouplissement, il ne s'agira alors que d'une demi-mesure, en trompe-l'œil. Elle placera les départements qui ont le malheur d'être traversés par ces routes où les temps de trajet n'ont pas évolué depuis les années 1980 dans une situation plus compliquée qu'auparavant.

Je ne souhaite pas que les préfets excèdent leurs responsabilités, mais que nous, parlementaires, prenions la décision politique de les autoriser à déroger.

Vous avez dit, madame la rapporteure, que le Premier ministre ne ferait pas siennes les recommandations du CNSR. Me voilà rassuré ! J'ai toutefois entendu le délégué interministériel à la sécurité routière dire qu'il les faisait siennes, et je serai attentif aux préconisations des CDSR. Je vous mets en garde contre une désillusion, qui pourrait laisser place à la colère, si d'aventure des dispositions de ce type devaient être reprises, même partiellement.

Ainsi, les gens, qui roulent déjà à une vitesse moyenne de 60 kilomètres/heure, ne pourront pas doubler sur les routes où la vitesse autorisée sera portée à 90 kilomètres/heure ? Quelle idée ! Les bras m'en tombent ! Ce sera encore pire qu'avant. Vous avez le droit de rouler à 90 kilomètres/heure, mais si vous vous retrouvez derrière trois vélos de front, une voiturette ou un engin agricole, vous serez contraint de les suivre à 25 kilomètres/heure ? Mais dans quels esprits peuvent naître de telles âneries ? Je n'en dirai pas plus, j'en garde un peu pour la séance.

Encore une fois, prenez garde à la désillusion qui pourrait se faire jour ! Les Français ont cru comprendre que l'adaptation était possible. En marge de mon amendement, j'ai soulevé la question des modalités de cette adaptation. Je redoute qu'elles ne réduisent à néant tout le travail que nous avons mené ensemble – car la majorité, elle aussi, a soutenu cette mesure.

Pour ce qui est des routes nationales, je ne vois pas comment expliquer à ceux qui ne comptent pas un seul kilomètre de route en deux fois deux voies chez eux que la vitesse maximale autorisée restera limitée à 80 kilomètres/heure. La mobilité avance pour tous, sauf pour eux. Aujourd'hui, cela n'est pas entendable !

Nous reprendrons cette discussion dans l'hémicycle. Le Premier ministre a consenti à reculer d'un pas. Mais il semble que cela ne soit pas de bonne grâce et que les présidents de conseil départemental éprouveront les plus grandes difficultés à adapter la vitesse maximale autorisée. Cela entraînera de la désillusion et une grande colère chez les usagers du réseau.

M. Jean-Marc Zulesi. On ne peut pas laisser croire à une trajectoire du vide, dire que l'on entretient le flou ! Mme la ministre a tenu des propos on ne peut plus clairs et l'amendement que j'ai défendu au nom de notre groupe nous a donné l'occasion d'explicitier le dispositif.

Je tiens à préciser que siègent à la CDSR, présidée par le préfet, des représentants des associations d'usagers, des élus locaux, et même des conseillers départementaux. Tous pourront donner leur point de vue sur la dérogation à la règle des 80 kilomètres/heure. De grâce, ne relayez pas de fausses informations laissant à croire que ce dispositif serait vide !

Mme Valérie Lacroute. Il est important que nous ayons ce débat et nous souhaiterions, madame la ministre, que vous vérifiiez auprès du Premier ministre la position du Gouvernement sur un certain nombre de points.

Lorsqu'il y a quelques mois, entendant que la mesure des 80 kilomètres/heure n'était pas forcément acceptée par l'ensemble des usagers, le Premier ministre est revenu sur sa décision, les Français ont pensé que la vitesse maximale autorisée pourrait être relevée à 90 kilomètres/heure. Une majorité d'entre eux a bien compris qu'elle le serait, non pas sur l'ensemble du réseau, mais sur les routes qui permettent de le faire en toute sécurité, sans faire la distinction entre le réseau national et le réseau départemental. C'était un faux espoir et les Français, notamment ceux qui habitent les territoires ruraux, seront déçus lorsque la mesure entrera en application.

Au mois de juillet, le CNSR a rendu publiques des recommandations. J'étais moi-même membre de ce conseil et je crois savoir qu'il ne s'était pas réuni depuis deux ans. N'ayant pas été conviée à la séance plénière de juillet, j'imagine que sa composition a changé depuis les élections législatives. Comme l'a précisé M. Vincent Descoeur, certaines de ces recommandations sont impossibles à mettre en œuvre : choisir des tronçons homogènes de longueur supérieure à dix kilomètres ; choisir des tronçons qui ne sont pas empruntés par des engins agricoles ; protéger les intersections – pas de traversées ni de tourne à gauche ; définir les mesures compensatoires à adopter pour limiter, notamment, les risques de choc frontal.

Madame la ministre, pouvez-vous nous assurer que les CDSR qui se réuniront cette année ne se prévaudront pas des recommandations du CNSR pour refuser les propositions faites par les présidents de conseil départemental ?

Je donnerai un seul exemple : en Seine-et-Marne, le président du conseil départemental, après avoir effectué un travail très précis avec les services du département, a proposé que 500 kilomètres seulement sur les 3 500 kilomètres envisagés fassent l'objet d'un relèvement de la vitesse maximale autorisée. Mais si les recommandations du CNSR devaient être prises en compte, ces 500 kilomètres seraient ramenés à zéro !

Pouvez-vous nous donner, dans la semaine qui vient, l'assurance que la responsabilité juridique du département ne sera pas engagée en cas d'avis défavorable de la CDSR ? Dans le cas contraire, aucun département ne prendra le risque de revenir à une vitesse maximale autorisée de 90 kilomètres/heure sur certains tronçons, quand bien même les services du département les considèrent comme sûrs.

Toujours en Seine-et-Marne, nous notons même, depuis la mise en œuvre de la réduction à 80 kilomètres/heure, une légère hausse de la mortalité et une augmentation de la vitesse sur les routes concernées. Vous voyez que cette mesure produit des effets inverses à ceux escomptés !

Mme Nathalie Sarles. La mesure n'en est pas forcément la cause !

Mme Valérie Lacroute. Ce sont les chiffres, que vous pouvez contester, madame Nathalie Sarles. Je vous invite à venir voir comment cela se passe en Seine-et-Marne !

Nous allons écrire au Premier ministre – ce sera plus simple – pour obtenir l’assurance que les recommandations du CNSR ne seront pas de nature à empêcher le relèvement de la vitesse maximale autorisée à 90 kilomètres/heure sur les tronçons des routes départementales concernés.

M. Vincent Descoeur. Monsieur Jean-Marc Zulesi, personne n’a parlé de politique du vide. J’ai moi-même salué publiquement cet assouplissement, et je m’en félicite à nouveau. Mais, je le répète, laisser de côté les routes nationales, c’est oublier des territoires entiers. J’ose espérer que d’ici la séance, vous trouverez une solution pour revenir sur cette disposition. Nous ne nous plaignons pas à alimenter des craintes infondées, nous nous appuyons sur des documents, ainsi que sur les propos tenus par le délégué interministériel à la sécurité routière. Nous savons que cette loi fera l’objet d’un décret d’application...

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. C’est faux.

M. Vincent Descoeur. Je voudrais que vous nous rassuriez sur le fait que ces préconisations, dont certaines pourraient être qualifiées de farfelues, ne viendront pas interdire les adaptations que l’Assemblée nationale, unanime, a autorisées.

C’est essentiel, car s’il s’agit d’un abus de confiance, si le décret n’est pas conforme à la tenue de nos débats et à l’idée que nous nous faisons de ce que doit être une adaptation, alors des territoires entiers tomberont des nues. Nos concitoyens ne seront pas seulement déçus, ils désespéreront de la parole politique.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur Vincent Descoeur, mes propos sont habituellement modérés, mais lorsque l’on me dit « abus de confiance », je peux répondre « procès d’intention » !

Nous avons longuement évoqué le sujet, et dès le départ, l’expression du Gouvernement a été claire : le Premier ministre a dit que la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales resterait fixée à 80 kilomètres/heure. Il a expliqué qu’il entendait la demande des présidents de conseil départemental, des présidents d’intercommunalité et des maires. C’est on ne peut plus clair. Ne laissez pas croire qu’il y aurait de l’ambiguïté ou de l’abus de confiance – les mots ont un sens !

Madame Valérie Lacroute, vous avez été membre du CNSR. Vous savez qu'il s'agit d'une instance indépendante, qui fait des recommandations au Gouvernement, sous sa responsabilité. Ses recommandations n'engagent pas le Gouvernement. C'est ce que le Premier ministre a rappelé au Sénat en réponse à une question d'actualité.

La procédure sera celle prévue par le projet de loi, dans sa version adoptée par l'Assemblée nationale en première lecture. Le président du conseil départemental pourra relever la vitesse maximale autorisée, après avis de la CDSR.

Compte tenu des confusions qui peuvent exister, parfois même être entretenues, il n'est pas souhaitable d'ajouter de la complexité au dispositif, monsieur Bertrand Pancher : le président du conseil départemental pourra utilement discuter avec ses homologues pour que la vitesse maximale autorisée ne varie pas sur un même itinéraire. Mais de même qu'un président de conseil départemental n'envisagerait pas de déléguer cette mesure à son directeur général des services, vous comprendrez que le Gouvernement ne délègue pas ce genre de décision aux préfets.

Je le répète, monsieur Vincent Descoeur : le plan de désenclavement, doté de 1 milliard d'euros sur dix ans, vise à effectuer des aménagements, attendus depuis des décennies, tels que des créneaux de dépassement qui permettront d'améliorer le confort tout en augmentant la sécurité des automobilistes. C'est le sens de la politique que nous menons.

Enfin, ne commencez pas à faire l'exégèse d'un texte qui n'existe pas : aucun décret n'est prévu !

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, vous dites que le CNSR fait des recommandations au Gouvernement qui n'engagent pas ce dernier. Nous vous en donnons acte. Mais ce que nous souhaiterions connaître, c'est la position du Gouvernement : suivra-t-il ou non ces recommandations ? Par ailleurs, vous expliquez que le Premier ministre a toujours affirmé que la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales resterait limitée à 80 kilomètres/heure. Nous pouvons en débattre, puisque nous sommes en train de discuter et d'amender un projet de loi d'orientation des mobilités.

En confirmant qu'il souhaite rester à une vitesse maximale autorisée de 80 kilomètres/heure, le Gouvernement assume un choix politique. De notre côté, nous soutenons que c'est ajouter à la complexité que de permettre que, sur un même itinéraire, sans que la voirie change de nature, la vitesse maximale autorisée soit de 90 kilomètres/heure sur certains tronçons et reste à 80 kilomètres/heure sur d'autres, le président du conseil départemental ayant décidé de relever la vitesse sur la départementale tandis que l'État maintenait la limitation sur les nationales. La cohérence est plutôt de notre côté !

Enfin, vous comparez la relation entre l'État et les préfets aux rapports entre un président de conseil départemental et son DGS. Vous savez pourtant que le préfet est le représentant de l'État dans le département, et qu'il existe de nombreux cas où la loi autorise le préfet à déroger à une règle nationale. Nous ne demandons pas que le préfet prenne une décision qui aille à l'encontre de celles prises par le Premier ministre, mais qu'il soit autorisé à y déroger. C'était le sens de mon premier amendement. Si vous n'acceptez pas cette solution, mon amendement de repli vise à autoriser le président du conseil départemental à prendre ces décisions. C'est tordu, j'en conviens...

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Je confirme !

M. Jean-Marie Sermier. La bonne solution serait que le préfet puisse prendre des décisions, mais au nom du Premier ministre. C'est toujours ainsi que cela fonctionne dans une république !

La commission rejette les amendements identiques CD3 et CD770, puis l'amendement CD771.

Elle adopte ensuite l'article 15 bis B sans modification.

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'article 15 bis sans modification.

Article 15 ter (article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales) : *Institution des redevances de stationnement en Île-de-France*

La commission adopte l'article 15 ter sans modification.

Article 16 (article L. 130-9-1 [nouveau] du code la route) : *Contrôle des voies réservées*

La commission examine l'amendement CD402 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Vous souhaitez ouvrir les voies réservées aux véhicules en autopartage qui ne sont pas nécessairement des véhicules propres. Dans la mesure où nous souhaitons promouvoir le covoiturage et les véhicules à très faibles émissions, je ne suis pas favorable à ouvrir ces voies par principe aux véhicules en autopartage.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Cet amendement est une conséquence de votre amendement CD400 à l'article 15 qui n'a pas été adopté. Il n'a donc plus d'objet. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle étudie l'amendement CD295 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement précise que les campagnes d'information du public devront être préalables à la mise en place de dispositifs de contrôle automatisé des voies réservées.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je suis favorable à cet amendement qui précise les modalités d'information du public préalablement à la mise en place des dispositifs de contrôle sanction automatisé.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 16 modifié.

Article 17 (articles L. 3132-1 et L. 3232-1 [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 CD403 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement vise à établir une égalité de traitement entre les actuels commissionnaires de transport et les plateformes numériques qui agissent dans le même champ mais ne sont pas soumises à la même réglementation. C'est pourquoi il est proposé que les plateformes numériques officiant en tant qu'opérateurs de transport de marchandises soient reconnues comme commissionnaires de transport.

Autrement dit, puisque les activités exercées par les plateformes numériques de fret sont en tous points similaires à celles des commissionnaires de transport, notre amendement propose de leur appliquer ce statut. Cela permettrait de mieux encadrer leurs activités au travers d'un dispositif existant et déjà opérant auquel se soumettent l'ensemble des professionnels du secteur de la livraison, et de mieux traiter toutes les actions relatives à ce qu'on appelle le dernier kilomètre dans les agglomérations.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Ce sujet a fait l'objet d'un important travail en amont.

Le rôle des plateformes n'est pas du tout analogue à celui des commissionnaires de transport. Le commissionnaire de transport organise en son nom le transport de marchandises pour le compte de tiers, tandis que les plateformes d'intermédiation mettent en relation un donneur d'ordres et un transporteur en vue de la conclusion d'un contrat entre eux.

Cette assimilation des plateformes au rôle du commissionnaire n'est donc pas adaptée. Avis défavorable.

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

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 17 sans modification.

Article 18 (articles L. 1231-17 et L. 1231-18 [nouveaux] du code des transports) : *Encadrement des services de mobilité en free-floating*

La commission examine l'amendement CD225 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Cet amendement propose que les communes qui font face à l'émergence de nouveaux services de partage de véhicules – trottinettes, vélos, scooters – qui envahissent l'espace public étudient la pertinence de la municipalisation de ces services.

Paris compte déjà plus de 15 000 scooters, vélos et trottinettes électriques ; selon la mairie, 40 000 nouveaux services de partage de véhicules sont annoncés dans les prochains mois. Cette explosion concernera également beaucoup d'autres agglomérations. Or ces services, notamment les trottinettes électriques, posent de nombreux problèmes, tout particulièrement de sécurité. Depuis 2017, date à laquelle les trottinettes électriques ont été mises en service aux États-Unis, au moins 1 500 personnes ont été victimes d'accidents. Le nombre d'accidents avec des trottinettes et des rollers a bondi de 23 % en un an pour atteindre les chiffres de 284 blessés et cinq tués.

Ce modèle économique nous semble par ailleurs inacceptable socialement : les personnes qui chargent les trottinettes ne bénéficient pas du statut de salarié, collectent et rechargent les trottinettes la nuit pour quelques dizaines d'euros, sans avoir bénéficié de formation ou d'un équipement.

Enfin, ce modèle n'a pas de soutenabilité économique ni écologique. La durée de vie moyenne constatée aux États-Unis pour une trottinette est de vingt-huit jours. Comme on l'a vu avec Uber ou des services de livraison à vélo, on va assister à une guerre de communication et des prix pour aboutir à une hausse des prix pour les utilisateurs.

Nous considérons qu'un service de transport collectif public et intégré est mieux à même de répondre aux besoins des citoyens sans privatisation de l'espace public.

Enfin, ces nouveaux services de partage de véhicules rendent la vie très difficile aux personnes à mobilité réduite, aux cyclistes, aux personnes avec des poussettes, etc.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Nous partageons nombre de vos préoccupations, en particulier la nécessité de mieux réguler les services en *free-floating*, ou d'éviter les déplacements en trottinette sur les trottoirs. Comme je l'ai indiqué en première lecture, un décret est en cours d'examen par le Conseil d'État.

Il est nécessaire de donner de nouveaux outils aux collectivités pour veiller à une utilisation harmonieuse de l'espace public qui ne doit pas être effectivement occupé de façon anarchique par ces engins en *free-floating*. L'ensemble des dispositions contenues dans l'article 18 répondent largement à ces préoccupations.

Je ne pense pas que la municipalisation de ces services soit la seule solution. En particulier, des collectivités pourront très bien faire un appel à manifestation d'intérêt, puis sélectionner les opérateurs qui pourront proposer leurs services.

Tout en partageant nombre des préoccupations que vous avez exprimées auxquelles répond précisément cet article 18, je ne suis pas favorable à cet amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Madame Mathilde Panot, l'article 18 répond à nombre de vos craintes. En fait, vous nous avez exposé votre position sur l'ensemble de l'article 18 ; je vous répondrai plus précisément sur votre amendement CD225 dans lequel vous proposez la municipalisation ou l'interdiction de ces services, ce qui me semble peu pertinent. L'essor du *free-floating* est au contraire à encourager, car il permet un report modal intéressant et l'émergence de solutions de mobilités plus propres. L'enjeu n'est donc pas d'interdire ou de municipaliser ces services, mais de les encadrer afin de concilier l'essor de formes de mobilités plus propres et la préservation de la sécurité et de la tranquillité publiques. Il convient donc de donner aux collectivités les outils pour réguler ces pratiques, ce que fait pleinement l'article 18. Avis défavorable donc.

Mme Mathilde Panot. C'est en fait le problème du modèle qui est posé... Madame la ministre, vous n'avez pas répondu au problème social que j'ai évoqué, notamment à l'uberisation des travailleurs et à leur précarisation qui va s'accroître dans les mois et les années à venir si l'on se borne à réguler. Nous voulons que le service public organise des transports qui soient adaptés aux besoins des citoyens et des citoyennes. Nous pensons que la régulation est insuffisante et que ce n'est pas le bon modèle. Pour notre part, nous continuerons à défendre celui que j'ai exposé.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD135 et CD136, l'amendement de précision CD137, et l'amendement rédactionnel CD138, tous de la rapporteure.

La commission en vient à l'amendement CD404 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis défavorable. Vous souhaitez définir des conditions très précises de gestion des services en *free-floating*. Pour l'essentiel, je considère que les dispositions contenues dans l'article 18 permettent d'assurer une bonne régulation, sans passer par des dispositifs de modulation *a posteriori* de la redevance, ce qui n'apparaît pas possible au titre des règles régissant l'occupation du domaine public.

Par ailleurs, imposer des critères trop précis en termes de couverture pourrait s'apparenter à des obligations de service public ; ce pourrait effectivement être une possibilité, mais qui n'est pas celle dans laquelle s'inscrit nécessairement l'article 18.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

La commission **rejette** l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD405 de M. Luc Carvounas.

M. Christophe Bouillon. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je pense que cet amendement est satisfait, l'article 9 prévoyant déjà l'ouverture des données de disponibilité en temps réel des trottinettes et engins en *free-floating*.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je pense également que l'amendement est déjà satisfait.

M. Christophe Bouillon. Je le retire.

L'amendement est **retiré**.

La commission étudie l'amendement CD406 de M. Luc Carvounas.

M. Christophe Bouillon. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Vous proposez que la redevance soit affectée à la mise en œuvre de places de stationnement dédiées aux nouvelles mobilités. La redevance sera instaurée mais

la collectivité en fera ce qu'elle souhaite en faire : il faut laisser cette marge de manœuvre aux collectivités. À défaut d'un retrait, j'émettrais un avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Votre amendement instaure une participation financière des opérateurs de *free-floating* à la mise en œuvre de places de stationnement. Si la régulation du stationnement de ces engins est essentielle, les collectivités pourront déjà mettre en place une redevance d'occupation du domaine public. Dès lors, il n'y a pas lieu de soumettre les opérateurs à une double taxation qui découragerait leur activité. Avis défavorable.

M. Christophe Bouillon. Je retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD324 de M. Julien Dive.

M. Jean-Yves Bony. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement étant d'ores et déjà satisfait, je vous propose de le retirer.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Jean-Yves Bony. Je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD572 de M. François-Michel Lambert.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à autoriser les AOM à soumettre les opérateurs de services en *free-floating* au paiement d'une redevance pour l'occupation du domaine public qu'ils pratiquent directement par l'intermédiaire de leurs clients usagers.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Comme vous le savez, un gros travail de concertation a eu lieu pour déterminer qui, de l'autorité organisatrice ou de la commune, était le mieux à même d'organiser les services en *free-floating*. Il y avait un intérêt à associer cette possibilité à la responsabilité générale de l'autorité organisatrice en termes de mobilités. Mais s'agissant d'une occupation du domaine public, on est vraiment dans le champ de responsabilité des communes. Le choix a donc été fait que la redevance soit perçue au profit des communes. Je pense que c'est le bon équilibre.

Je propose donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'y suis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis. La soumission des opérateurs de *free-floating* à une redevance d'occupation du domaine public est déjà prévue par l'article 18 tel qu'il a été adopté en séance publique à l'Assemblée. Sur ce point, votre amendement est donc déjà satisfait.

Je comprends votre souhait que le titre d'occupation du domaine public soit délivré par l'autorité organisatrice de la mobilité, mais dans de nombreux cas, ce n'est pas elle qui est gestionnaire du domaine public. Il convient donc ici de respecter les règles régissant la propriété des personnes publiques tout en favorisant la coordination au niveau de l'autorité organisatrice de la mobilité, s'agissant de la nature des prescriptions fixées ou du montant de la redevance. C'est ce que prévoit l'article 18.

M. Bertrand Pancher. Je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD294 de la rapporteure.

Elle adopte enfin l'article 18 modifié.

Article 18 bis (articles L. 317-1 et L. 317-5 du code 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 examine l'amendement CD750 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement concerne les sanctions imposées aux professionnels qui ont procédé au débridage des engins de déplacement personnel et des cycles à pédalage assisté. Or il y a une différence fondamentale entre les cyclomoteurs et les cycles à pédalage assisté puisque, dans la pratique, on ne peut pas vérifier autrement que par l'essai routier si l'engin à pédalage assisté a été débridé. Il n'est donc pas normal de faire porter la sanction sur le professionnel ; elle devrait plutôt l'être sur le propriétaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je ne comprends pas très bien votre proposition. Des entreprises peuvent tout à fait disposer d'une flotte de livraison par vélo à assistance électrique, et chercher à débrider les véhicules en question. Cela doit pouvoir faire l'objet de sanctions, ce qui permettra de tarir la diffusion de kits de débridage. La disposition contenue dans le projet de loi me paraît donc devoir être maintenue.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis. Par ailleurs, il ne me semble pas pertinent d'instaurer un régime juridique différent pour le débridage des engins de déplacement personnel et celui des vélos à assistance électrique, comme le propose l'amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, vous avez raison : il faut sanctionner les grandes flottes qui ont débridé leurs engins. Mais un particulier peut très bien acheter un kit et débrider son vélo. S'il le fait entretenir par un professionnel, celui-ci ne peut pas voir s'il est débridé, à moins d'utiliser ledit vélo.

En fait, il s'agit d'un amendement d'appel qui vise à engager une réflexion pour éviter que des professionnels soient sanctionnés lorsqu'ils entretiennent un vélo débridé, mais qu'ils n'ont pas débridé eux-mêmes. Cela dit, je retire l'amendement, mais j'appelle à poursuivre la réflexion sur le sujet, pour éviter les sanctions inappropriées.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 18 bis sans modification.

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 premier de la troisième partie du code des transports) : *Encadrement de l'activité des vélotaxis*

La commission est saisie de l'amendement CD407 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement vise à élargir le champ de la réglementation des cycles à pédalage assisté aux cyclomoteurs. Or l'utilisation des cyclomoteurs est déjà soumise à la même réglementation que celle applicable aux véhicules motorisés à deux ou trois roues. Les véhicules thermiques autorisés doivent avoir une puissance supérieure à 40 kilowatts. L'application de l'article 19 doit rester limitée aux seuls cycles à pédalage assisté dont le régime allégé se justifie notamment par le caractère essentiellement saisonnier de l'activité. Avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle étudie l'amendement CD326 de M. Julien Dive.

M. Jean-Yves Bony. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il ne semble pas nécessaire d'introduire dans la loi un registre annuel mentionnant l'état et l'entretien des véhicules. Ces véhicules doivent répondre, comme le propose le projet de loi, à

des conditions techniques à même d'en garantir le bon état de fonctionnement. Il n'est pas nécessaire d'aller plus loin. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 19 sans modification.

Article 20 (chapitre VI [nouveau] du titre II du livre III de la première partie du code des transports ; articles L. 7342-3 et L. 7342-4 et section 2 [nouvelle] du chapitre II du titre IV du livre III de la septième partie du code du travail) : *Renforcement de la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique*

La commission est saisie de l'amendement CD227 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Il s'agit d'un amendement qui revient, une fois de plus, sur la situation des travailleurs dits uberisés. Il vise à assurer un salaire minimum qui ne peut être inférieur au SMIC horaire en vigueur aux travailleurs des plateformes numériques – chauffeurs VTC, livreurs à vélo, chargeurs de trottinettes électriques, etc. – et de mettre ainsi un terme à leur exploitation par les plateformes numériques. Au Royaume-Uni, une décision de justice a imposé à la société Uber le paiement de ses chauffeurs au salaire minimum, reconnaissant *de facto* leur lien de subordination. En France, la précarité des travailleurs faussement indépendants s'aggrave à mesure que les tarifs, fixés unilatéralement par la plateforme, baissent. Souvent, ce sont des travailleurs qui se sont endettés pour acheter leur outil de travail et se retrouvent piégés dans une structure sans bénéficier des droits dont disposent aujourd'hui les salariés dans notre pays.

Il est plus que temps que nous fassions évoluer notre législation pour reconnaître la situation de subordination dans laquelle se trouvent aujourd'hui ces travailleurs, et leur permettre de faire valoir leurs droits.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Là encore, si nous partageons votre préoccupation d'améliorer les droits des travailleurs des plateformes, nous divergerons sur le chemin pour y parvenir.

Dans votre amendement, vous partez de l'idée qu'il s'agit de salariés. Or les travailleurs des plateformes sont des travailleurs indépendants. Certes, cela peut effectivement vous interpeller, mais la plupart d'entre eux ne souhaitent pas être salariés et revendiquent ce statut d'indépendant.

L'article 20 a fait l'objet d'un travail approfondi, grâce notamment à un amendement de M. Aurélien Taché dans le cadre d'un texte de loi porté par la ministre du travail Mme Muriel Pénicaud. Il s'agissait de trouver la façon d'assurer des droits, des protections aux travailleurs des plateformes sans se calquer sur le régime du salariat qui n'est pas celui souhaité par les travailleurs des plateformes. C'est le sens des chartes proposées dans cet article et des dispositions

prévoyant que les chauffeurs pourront avoir connaissance du prix de la course avant de l'accepter.

J'ajoute que l'ordonnance prévue sur les modalités de représentation des travailleurs indépendants permettra également de mieux les associer à la définition des différentes règles de fonctionnement de ces plateformes. Avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Madame Mathilde Panot, je partage votre avis d'assurer un revenu décent aux chauffeurs VTC et aux livreurs, qui est l'objectif de l'article 20. Celui-ci permettra notamment aux chauffeurs de connaître le prix minimum qu'ils pourront percevoir pour une prestation et de pouvoir refuser la course. Si les prix sont trop faibles, l'augmentation des refus de course qui pénalisera les plateformes conduira mécaniquement, on peut l'imaginer, à une hausse des prix. De plus, l'instauration d'un tarif minimum de course me semble complexe au regard de disparités régionales du modèle économique de certaines plateformes qui empêchent la fixation d'un barème horokilométrique, comme cela existe pour les taxis.

Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrais un avis défavorable.

Mme Mathilde Panot. Je le répète, ce sont de faux indépendants. En fait, ils sont dans un lien de subordination avec les plateformes qui les paient. Contrairement à ce que vous dites, tous ne veulent pas être des travailleurs indépendants. Je pense, par exemple, à un collectif de travailleurs à vélo qui mène une longue bataille pour se voir reconnaître le lien de subordination et donc leur statut de salarié, avec les droits afférents.

Madame la rapporteure, vous venez de dire à l'instant que les chauffeurs pourront refuser une course. Or, ces travailleurs étant dans des situations extrêmement précaires, le plus souvent ils ne pourront pas la refuser.

J'ajoute que les plateformes se livrent à d'intenses guerres de communication et de baisse des prix. Voilà pourquoi nous croyons à une régulation. Il convient de reconnaître le lien de subordination qui existe et d'en finir avec ces statuts indignes en termes de conditions de travail.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie, en discussion commune, des amendements identiques CD200 de M. Vincent Descoeur et CD713 de M. Bertrand Pancher, et de l'amendement CD589 de M. François-Michel Lambert.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD200, qui concerne le transport routier de marchandises, relaie une préoccupation des professionnels du transport s'agissant de l'obligation de posséder une capacité de transporteur.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD713 vise à rétablir le régime d'attestation de capacité de transport de marchandises pour les coursiers utilisant un véhicule motorisé, afin d'éviter une rupture d'égalité entre les livreurs indépendants travaillant pour les plateformes et les entreprises traditionnelles de transport.

Quant à l'amendement CD589, il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le code des transports prévoit d'ores et déjà qu'une entreprise effectuant du transport de marchandises pour autrui et utilisant des véhicules motorisés doit être inscrite au registre national des transporteurs. Ce n'est pas une autorisation en tant que telle, mais cette inscription est conditionnée au respect des conditions de capacités financières et professionnelles d'établissement et d'honorabilité. Ainsi, les règles sur l'accès à la profession sont les mêmes, que l'on exerce son activité par l'intermédiaire d'une plateforme ou non. Ces dispositions sont d'ores et déjà prévues dans la partie réglementaire du code des transports, et il n'y a pas lieu de rajouter des dispositions au niveau législatif.

Je vous propose le retrait de ces amendements. À défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Vos amendements sont satisfaits par la rédaction actuelle de l'article 20 qui n'exonère pas les transporteurs de marchandises utilisant des deux ou trois roues motorisées des conditions d'aptitude professionnelle. Le droit en vigueur leur est applicable, au même titre que pour les autres chauffeurs. C'est également le cas des chauffeurs VTC : lorsqu'ils travaillent avec une plateforme, ils sont soumis aux dispositions de l'article 20 et à des conditions d'aptitude – examen VTC par exemple. Je vous demanderai de bien vouloir retirer votre amendement. Sinon, mon avis sera défavorable.

La commission rejette les amendements identiques CD200 et CD713, puis l'amendement CD589.

Puis elle examine l'amendement CD201 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. L'article 20 introduit un socle d'obligations. Cet amendement propose d'y intégrer la rémunération du temps d'attente, déjà prévue pour les entreprises de transport de marchandises.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre amendement propose que le prix minimal inclue le paiement du temps d'attente préalable à la réalisation de la prestation, par parallélisme avec l'interdiction du paiement à l'acte dans le transport de marchandises. Mais rien n'interdit à une plateforme de recourir au paiement à l'acte pour les travailleurs indépendants, tant que le contrat commercial ne prévoit pas de clauses contraires à la sécurité du travailleur.

Prévoir un paiement supplémentaire pour les temps d'attente ne répond pas à cette motivation. Les plateformes n'ont pas forcément connaissance du temps d'attente du travailleur, celui-ci ayant la possibilité de travailler pour plusieurs plateformes. Cette disposition serait en pratique très complexe à mettre en œuvre.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Le temps d'attente des travailleurs ne fait pas partie de la prestation qu'ils délivrent et ne peut donc être pris en compte dans leur rémunération. En outre, cela serait en pratique impossible, dans la mesure où de nombreux travailleurs sont multiplateformes. Il ne serait donc pas possible de déterminer quelle plateforme devrait rémunérer le temps d'attente. Mon avis sera défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle passe à l'amendement CD768 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il est satisfait.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD818 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Le présent amendement vise à obliger les plateformes à communiquer aux travailleurs les critères de notation et l'impact de ces notes sur les mises en relation ou les niveaux de prix, ainsi que les critères de connexion, de déconnexion, de déréférencement et d'attribution des missions sur lesquels se basent leurs algorithmes.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'amendement vise à obliger les plateformes à communiquer aux travailleurs les critères utilisés par leurs algorithmes. L'article 20 prévoit déjà des avancées : introduction de la liberté pour le travailleur de choisir ses plages d'activité, information avant chaque proposition de prestation sur le prix minimal garanti et la distance de la course proposée, publication d'indicateurs de durée et de revenus d'activité, sans oublier des chartes de responsabilité sociale incluant les règles de mise en relation avec les utilisateurs ou les modalités d'information sur les conditions d'activité. Je vous propose donc de retirer votre amendement, sinon mon avis sera défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis. L'article 20 sanctionne certaines pratiques actuelles des plateformes – sanction du refus d'une proposition de prestation ou du fait de la déconnexion du travailleur. Ces pratiques

seront désormais interdites dans le cadre du management algorithmique des plateformes. D'autres sont des indices de requalification de contrat de travail.

Je comprends l'objectif de l'amendement, mais dès lors que les pratiques répréhensibles sont interdites, il n'est pas nécessaire d'adopter cet amendement, qui consisterait à transmettre des informations sur des pratiques illégales.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD202 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle se saisit ensuite de l'amendement CD711 de M. Sylvain Maillard.

M. Sylvain Maillard. Cet amendement vise à préciser certains des items de la charte qui détermine les conditions d'exercice de la responsabilité sociale des plateformes. Afin d'assurer des revenus satisfaisants aux travailleurs, certaines plateformes mettent en place des mécanismes visant à réguler le nombre de connexions simultanées, dès lors que la demande de prestations de la part des utilisateurs est insuffisante par rapport au nombre de travailleurs souhaitant se connecter.

Cet amendement vise à s'assurer que les dispositions du présent article ne rendent impossibles de tels mécanismes, établis dans l'intérêt des travailleurs.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je partage votre préoccupation : en période de faible demande, il est préférable de répartir le volume de prestations sur un nombre limité de travailleurs, afin que chacun d'entre eux bénéficie d'un revenu satisfaisant. La précision est utile.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Enfin, elle adopte l'article 20 modifié.

Article 20 bis (article 23 du code de l'artisanat) : *Organisation de l'examen évaluant les conditions d'aptitude professionnelle des conducteurs de transport public particulier de personnes*

La commission adopte les amendements rédactionnels CD139 et CD140 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 20 bis modifié.

Article 20 ter (article L. 3120-7 [nouveau] du code des transports) : *Création d'une base de données sur le transport public particulier de personnes et dématérialisation des procédures*

La commission examine l'amendement CD769 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. À l'heure du tout numérique, il est essentiel de laisser les plateformes effectuer les vérifications par le biais de procédures dématérialisées. C'est le sens de l'amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. En l'état actuel du droit, en application de l'article 1^{er} de la loi du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes dite « loi Grandguillaume », les conducteurs du secteur du transport public particulier de personnes (T3P) doivent se présenter physiquement à la plateforme avant la première mise en relation avec un client et transmettre à cette occasion divers documents – carte professionnelle ou permis de conduire. Les vérifications ultérieures peuvent être dématérialisées. Il est nécessaire de conserver cet équilibre mis en place à la suite de constats de fraudes importantes. Mon avis sera défavorable.

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 20 ter sans modification.

Article 20 quater (article L. 7342-6-1 [nouveau] du code du travail) : *Droit d'accès aux données les concernant des travailleurs indépendants recourant à des plateformes de mise en relation par voie électronique*

La commission adopte l'amendement de coordination CD134 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 20 quater modifié.

Article 20 quinquies : *Vérification de l'aptitude professionnelle des conducteurs du T3P et représentation des travailleurs indépendants ayant recours à des plateformes : habilitation à légiférer par ordonnance*

La commission adopte l'article 20 quinquies sans modification.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je remercie Mme Bérangère Couillard, rapporteure, pour son excellent travail, et j'invite M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour le titre III, à prendre place.

TITRE III DÉVELOPPER DES MOBILITÉS PLUS PROPRES ET PLUS ACTIVES

Chapitre I^{er}

Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités quotidiennes

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

La commission maintient la suppression de l'article 21 A.

Article 21 BA (article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques) : *Exception à l'usage de la servitude de marchepied pour la préservation de la biodiversité*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD163 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 21 BA ainsi modifié.

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 maintient la suppression de l'article 21 B.

Article 21 C (article L. 4311-2 du code des transports) : *Compétence de Voies navigables de France en matière d'ouverture aux cyclistes des chemins de halage*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD164 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 21 C ainsi modifié.

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 adopte l'article 21 sans modification.

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

La commission examine l'amendement CD4 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'interdiction d'aménager des emplacements de stationnement cinq mètres en amont des passages piétons permet d'améliorer la sécurité de ces derniers. En effet, la visibilité est susceptible d'être compromise lorsque des véhicules de gabarit important stationnent en amont de ces passages. Je suis donc défavorable à la suppression de cet article.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Mon avis sera également défavorable. L'amendement a déjà été examiné en première lecture et nous avons expliqué pourquoi nous souhaitons insérer ces dispositions. S'agissant de la date, j'y reviendrai ultérieurement.

La commission rejette l'amendement.

Elle passe à l'amendement CD656 de M. Vincent Rolland.

M. Jean-Marie Sermier. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Mon avis est défavorable, pour les raisons exposées précédemment.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Mon avis est également défavorable. Il me semble totalement irréaliste de vouloir réaliser la mise aux normes des passages piétons d'ici à 2021, d'autant que l'amendement précédent proposait la suppression de la disposition !

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD165 du rapporteur.

La commission en vient à l'amendement CD634 de M. Vincent Rolland.

M. Jean-Marie Sermier. Il est défendu. Monsieur le rapporteur, votre réponse sur le précédent amendement devait plutôt concerner cet amendement CD634, qui propose, à l'alinéa 3, de substituer à l'année 2026 l'année 2021...

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD656 le prévoyait de manière sous-jacente, monsieur Jean-Marie Sermier, même si c'est effectivement explicite dans le présent amendement. La date de 2026 avait été choisie en

fonction des prochains mandats municipaux. L'avancer de cinq ans est totalement irréaliste, mais laisser dix ans reviendrait à reporter la responsabilité sur les élus du mandat suivant... Le choix retenu en juin est réaliste et permettra à toutes les équipes municipales de programmer les travaux au cours du prochain mandat.

Ces différents amendements ne sont pas cohérents ; ils disent tout et son contraire... Et ils sont parfois cosignés par les mêmes députés ! Si je puis me permettre un conseil, choisissez soigneusement l'amendement que vous souhaitez défendre en séance, même si nous sommes tous attachés à la biodiversité !

La commission rejette l'amendement.

Enfin, elle adopte l'article 21 bis modifié.

Article 22 (titre VII [nouveau] du livre II de la première partie et articles L. 1272-2, L. 1272-3, L. 1272-4 et 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, et articles L. 151-30 et L. 151-47 du code de l'urbanisme) : *Lutte contre les vols de vélos et promotion de l'intermodalité au bénéfice du vélo*

La commission examine en discussion commune les amendements CD655 et CD654 de M. Vincent Rolland.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD655 vise à étendre la liste des éléments que devra préciser le décret d'application des dispositions relatives à l'identification des cycles. L'amendement CD654 est de repli.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Concernant l'amendement CD655, je vous confirme que ces préoccupations seront bien prises en compte dans le décret que nous allons élaborer. Il n'est pas nécessaire d'alourdir le projet de loi en y intégrant ces éléments. Si je comprends l'intérêt d'une vision statistique du phénomène des vols, il s'agit d'un sujet distinct de celui du fichier de marquage des vélos visé par cet article. Je vous demanderai de bien vouloir retirer votre amendement. Sinon, mon avis sera défavorable.

Dans le même esprit, l'amendement CD654 intègre dans la loi tous les critères que devra prendre en compte le décret. Mon avis sera identique.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons déjà discuté en première lecture de l'intégration de la géolocalisation dans ces fichiers. Une telle collecte serait disproportionnée au regard de la jurisprudence constitutionnelle et de la protection des libertés publiques. Elle aurait toutes les chances d'être censurée par le Conseil constitutionnel. Je suis donc défavorable à l'amendement CD655.

Quant à l'amendement CD654, de repli, il risque d'alourdir les fichiers. Certains opérateurs gèrent déjà des fichiers de vélos marqués ; ce n'est donc pas la peine d'en rajouter. Je vous propose de le retirer, sinon mon avis sera défavorable.

La commission rejette successivement les deux amendements.

La commission passe à l'amendement CD516 de M. Martial Saddier.

M. Jean-Yves Bony. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Pour les raisons déjà évoquées en première lecture, il n'est pas nécessaire d'intégrer les gares du Grand Paris Express dans la mesure où le dimensionnement des stationnements sécurisés a déjà été défini après concertation avec les collectivités, en cohérence avec le plan de déplacement d'Île-de-France Mobilités. Je vous demanderai de bien vouloir retirer cet amendement. Sinon, mon avis sera défavorable.

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

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD47 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre amendement supprimerait l'obligation d'équipement de dispositifs d'emport pour les vélos dans les autocars. Le Gouvernement souhaitant promouvoir l'utilisation du vélo, il y est défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cette disposition est un ajout du Sénat que nous avons conservé car c'est une bonne mesure, qui ne porte que sur les cars neufs. Les lignes urbaines sont exclues. Qui plus est, elle n'entrera en vigueur qu'en 2021. Je vous demanderai de bien vouloir retirer l'amendement. Sinon, mon avis sera défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD544 du rapporteur.

Mme la présidente Barbara Pompili. Il s'agit de décaler l'entrée en vigueur de ces dispositions du fait de l'échec de la commission mixte paritaire (CMP), c'est bien cela ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Oui, nous avons perdu six mois...

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Malheureusement, compte tenu de l'échec de la CMP, ce décalage est nécessaire.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 22 ainsi modifié.

Article 22 bis AAA (article 24 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis) : *Conditions de majorité au sein des copropriétés pour les infrastructures de stationnement sécurisé des vélos*

La commission examine l'amendement CD726 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. En première lecture, nous avons voulu simplifier les modalités de prise de décision pour les travaux d'aménagement de stationnements sécurisés pour les vélos dans les copropriétés, en ne retenant plus que la majorité simple. Mais, en l'état actuel de leur rédaction, ces dispositions ne concerneraient que les travaux réalisés par un copropriétaire à ses frais, ce qui réduit considérablement l'ambition initiale. Or ces travaux sont beaucoup moins importants que ceux normalement votés à la majorité qualifiée – remplacement d'ascenseurs, travaux d'accessibilité, etc. Mon amendement CD726 propose une rédaction qui permettra d'inclure la majorité des cas.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Bien évidemment, le Gouvernement partage l'objectif poursuivi par votre amendement : favoriser le développement de moyens de transport écologiques, notamment le vélo. Mais l'assouplissement de la majorité de vote pour les travaux de création de stationnements pour les vélos que vous proposez apparaît extrêmement fragile au regard des contraintes constitutionnelles.

En outre, l'ordonnance de réforme de la copropriété, qui entrera en vigueur en 2020, facilitera la prise de décision pour certains travaux, notamment les stationnements pour les vélos. Le Gouvernement préfère que l'assemblée des copropriétaires autorise un copropriétaire à réaliser l'installation à ses frais, plutôt que de faire peser une obligation sur l'ensemble des copropriétaires sans passer par les règles de majorité requises.

Je vous demanderai de bien vouloir retirer l'amendement. Sinon, mon avis sera défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement revient à permettre la création d'un local à vélos par un vote de la majorité des copropriétaires présents à la réunion de copropriété, et non de la majorité des copropriétaires. Ce serait une dérogation au droit actuel de la copropriété : les travaux sur les parties communes, financés par tous les copropriétaires, doivent être votés à la majorité de tous les copropriétaires. Restons-en à la rédaction équilibrée de l'article 22 bis AAA. Mon avis est défavorable.

M. Matthieu Orphelin. Je maintiens mon amendement. Bien sûr, c'est l'état actuel du droit, mais nous sommes là pour le faire évoluer... La rédaction actuelle, sympathique, ne changera rien. Chaque cas particulier posera problème : celui qui financera des travaux à ses frais sera-t-il seul à pouvoir utiliser les équipements installés ? C'est d'ailleurs l'objet des trois amendements qui suivent.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD767 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement est dans le droit fil de celui que vient de défendre M. Matthieu Orphelin. Dans la rédaction actuelle de l'article, les travaux d'aménagement de stationnements sécurisés pour les vélos sont à la charge exclusive du copropriétaire qui en fait la demande. Mais cela pourrait conduire à des situations absurdes : les autres copropriétaires, qu'ils aient accepté ou refusé les travaux, et qui ne les ont pas financés, pourraient occuper les stationnements réalisés ! Nous vous proposons de revenir à une situation classique : ou bien les travaux sont validés par la copropriété en assemblée générale, ou bien le stationnement réalisé aux frais du copropriétaire est réservé à son usage exclusif.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre amendement précise que seul le copropriétaire ayant financé les travaux pourra utiliser le stationnement sécurisé. En application de la loi du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, l'équipement d'une place de stationnement pour vélo sur les parties communes est réputé partie commune par incorporation. Dès lors, son appropriation privative ne peut être votée qu'à la majorité renforcée dite de l'article 26 de la loi précitée.

Tout le monde souhaiterait accélérer la réalisation de stationnements pour les vélos dans les copropriétés. Mais il faut tenir compte du droit de la copropriété : on ne peut pas imposer des travaux sans un vote de la majorité des copropriétaires. Cela ne saurait non plus conduire, y compris pour de bonnes raisons, à privatiser des parties communes sans tenir compte des règles de majorité requises. En effet, ces principes liés au droit de propriété sont protégés par la Constitution.

En outre, de tels travaux pourraient mettre en difficulté certaines copropriétés qui ont déjà du mal à assumer les charges courantes. Mon avis sera donc défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En l'état actuel du droit, la construction de locaux à vélo dans les copropriétés peut être votée par l'assemblée générale des copropriétaires à la majorité absolue ; auquel cas tous les copropriétaires participent à leur financement à proportion de leurs tantièmes. Si l'assemblée générale refuse les travaux, l'article 22 *bis* AAA ouvre une nouvelle possibilité, sur le modèle du droit à la prise pour les bornes de recharge : les copropriétaires intéressés peuvent proposer de prendre en charge la création de ce local. Dans ce

cas, ils bénéficient d'une condition de majorité facilitée – la décision pouvant être prise à la majorité des copropriétaires présents.

Il va de soi qu'ils bénéficieront de l'accès au local, mais faut-il en empêcher l'accès à un autre copropriétaire ? Votre proposition conduirait à une privatisation de l'espace commun. Mon avis sera défavorable.

M. Matthieu Orphelin. Je ne vais pas polémiquer, mais si nous n'arrivons même pas à régler ce type de problèmes, nous n'allons pas avancer... Ainsi, dans ma copropriété, beaucoup d'occupants voudraient faire du vélo. Mais nous sommes cinq cents et les stationnements pour vélos se comptent sur les doigts d'une main ! J'ai du mal à comprendre pourquoi nous nous résignons. J'entends les arguments, mais je ne saisis pas pourquoi nous n'arrivons pas, collectivement, à régler de tels problèmes.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Dès lors que l'on s'assoit sur le droit...

M. Matthieu Orphelin. Ce n'est pas ce que j'ai dit !

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Cela revient à cela, je suis désolée ! Si la majorité des copropriétaires souhaitent développer l'aménagement de stationnements pour vélos, il n'y a pas de problème. Mais nous connaissons les difficultés auxquelles sont confrontées nombre de copropriétés. Certes, on peut toujours les ignorer et voter, dans la bonne humeur, des travaux dont le coût sera supporté par des copropriétaires qui, éventuellement, ne parviennent pas à payer leurs charges... De fait, certaines copropriétés ne partagent pas notre volonté de faciliter la réalisation de stationnements sécurisés pour les vélos ou de bornes de recharge. Mais c'est une donnée du problème : la vie des copropriétés n'est pas simple, et nous ne pouvons pas imposer des charges aux copropriétaires sans respecter les règles de majorité.

Mme Valérie Lacroute. Peut-être ai-je mal compris mais, en l'espèce, il s'agit, me semble-t-il, non pas d'imposer des charges à l'ensemble des copropriétaires, mais de donner la possibilité à celui qui le souhaite de réaliser des travaux pour son propre usage en assumant seul les frais. Je comprends que l'utilisation des parties communes puisse poser problème, mais il nous faut tout de même avancer sur ce sujet.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
La loi permet d'ores et déjà à un copropriétaire de réaliser un garage à vélos à ses frais. Mais cet amendement – et, sur ce point, nous ne pouvons pas vous suivre – reviendrait à l'autoriser à privatiser ainsi les parties communes, ce que ne permet pas le droit général des copropriétés. En effet, ce type de décisions doit respecter des règles de majorité très strictes. Encore une fois, si un copropriétaire veut réaliser les travaux à ses frais, la loi lui en donne le droit, mais pas celui de privatiser les parties communes.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci, madame la ministre. Je crois que les choses sont claires.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 22 bis AAA sans modification.

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

La commission examine l'amendement CD548 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il s'agit, là encore, de tirer les conséquences de l'échec de la commission mixte paritaire en reportant de six mois l'entrée en vigueur de l'article 22 bis AA.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 22 bis AA modifié.

Article 22 bis AB : *Rapport annuel sur les vols de vélos*

La commission est saisie de l'amendement CD166 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il est utile que le Gouvernement remette au Parlement un rapport annuel sur la progression du marquage des vélos afin que celui-ci soit informé de la mise en œuvre de cette mesure et de ses effets sur l'évolution des vols de vélos, dont le nombre est estimé, si ma mémoire est bonne, à 400 000 par an. Le présent amendement précise cependant qu'un rapport sera remis en 2022, soit un an après l'entrée en vigueur de l'obligation de marquage des vélos d'occasion, puis en 2023 et en 2024. Par la suite, la transmission au Parlement d'informations sur ce sujet pourrait prendre une autre forme que celle d'un rapport annuel.

Je précise que cet amendement, qui aurait dû être adopté en CMP, est le fruit d'une collaboration avec le sénateur M. Didier Mandelli.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 22 bis AB modifié.

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 l'amendement CD348 de M. Michel Vialay.

M. Jean-Marie Sermier. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. L'adoption de cet amendement aboutirait, en effet, à exclure la possibilité, pour les acteurs associatifs, de prendre en charge le « savoir rouler ». Or on sait que ceux-ci sont très actifs dans ce domaine. Il serait donc dommage de s'en priver.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD167 du rapporteur.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD313 de M. Ian Boucard.

M. Jean-Marie Sermier. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Cet amendement a pour objet de rendre facultative la mesure sur l'apprentissage du « savoir rouler à vélo » et de revenir ainsi sur une avancée essentielle de cet article. Même s'il est important que chaque territoire définisse les modalités les plus appropriées pour accompagner tous les élèves, l'adoption de cet amendement marquerait un recul. Avis défavorable, donc.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il est sous-entendu que ceux des enfants qui manient bien leur vélo pourraient se passer de l'apprentissage du « savoir rouler ». Or il est impératif de contrôler également qu'ils savent rouler en toute sécurité. Dès lors, l'adoption de cet amendement marquerait, en effet, un recul. Avis fortement défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD168 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD766 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. La rédaction actuelle est ambiguë, en ce qu'elle ne permet pas de savoir si la délivrance d'une attestation d'apprentissage de l'usage du déplacement à vélo est obligatoire ou purement facultative pour les écoles. Cet amendement a donc pour objet de la préciser.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

L'attestation scolaire de l'éducation à la route est une des compétences du « savoir rouler à vélo » qu'il faut conserver. Les concertations menées avec les différents acteurs nous amènent à penser que les autres apprentissages doivent se faire sur tous les temps de la vie de l'enfant : temps scolaire, périscolaire et extrascolaire. Le bilan prévu à l'article 60 permettra de mesurer concrètement, dans deux ans, la mise en œuvre de l'apprentissage et, le cas échéant, de faire évoluer le dispositif. Dans l'immédiat, mon avis est donc défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ajoute que cet amendement propose de reporter à 2024 la délivrance des attestations. Ce serait beaucoup trop tard. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

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

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 adopte l'article 22 bis C sans modification.

Article 22 bis (section 1 *ter* [nouvelle] du chapitre II du titre premier du livre II de la première partie du code des transports et chapitre IV [nouveau] du titre V du code de la voirie routière) : *Schéma national des véloroutes*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD169 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 22 bis modifié.

Article 22 ter A (article L. 228-2 du code de l'environnement) : *Création d'itinéraires cyclables sur les voies urbaines*

La commission est saisie de l'amendement CD170 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'article 22 *ter* A prévoit que, lorsque la réalisation ou la rénovation d'une voie urbaine consiste à créer une voie dédiée aux transports en commun, l'obligation de réaliser un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie. Afin d'éviter que cette disposition ne conduise à ce que la création de voies dédiées aux transports en commun se fasse au détriment des aménagements cyclables, le présent amendement prévoit que l'obligation de réaliser un itinéraire cyclable n'est satisfaite que si l'emprise est insuffisante pour permettre la réalisation d'une bande cyclable.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Favorable.

Mme la présidente Barbara Pompili. Excellent amendement !

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement de cohérence CD171 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 22 ter A modifié.

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

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD595 du rapporteur.

Elle adopte ensuite l'article 22 ter modifié.

Article 22 quater (article L. 228-3-1 [nouveau] du code de l'environnement) : *Maintien de la continuité des aménagements piétonniers et cyclables*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD596 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 22 quater modifié.

Chapitre II

Développer des infrastructures pour le déploiement de véhicules plus propres

Article 23 (section III [nouvelle] du chapitre IV du titre III du livre III, chapitre VII [nouveau] du titre IV du livre III et section III [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 examine, en discussion commune, les amendements CD172 du rapporteur et CD597 de M. Jean-Yves Bony.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD172 a pour objet de donner davantage de souplesse au raccordement indirect des infrastructures de recharge en prévoyant que l'installation d'un mécanisme de décompte individuel n'est obligatoire qu'en cas de demande expressément formulée.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD597 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je demande le retrait du CD597 au bénéfice de l'amendement CD172. L'esprit est le même, mais la rédaction de ce dernier me paraît plus adaptée.

L'amendement CD597 est retiré.

La commission adopte l'amendement CD172.

Elle **adopte** ensuite l'amendement de clarification CD173 du rapporteur.

Puis elle **adopte** l'article 23 **modifié**.

Article 23 bis A (articles L. 411-1 et L. 442-6-4 du code de la construction et de l'habitation) : *Mutualisation des aires de stationnement des organismes HLM*

La commission **adopte** l'article 23 bis A **sans modification**.

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 **adopte** l'amendement rédactionnel CD174 du rapporteur.

Puis elle se saisit de l'amendement CD591 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement vise, d'une part, à mettre la rédaction de l'article en conformité avec la terminologie utilisée à l'article 12 du décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et, d'autre part, à permettre l'application d'amendes administratives à l'encontre de l'aménageur qui ne respecterait pas les conditions de mise en œuvre de l'interopérabilité de l'infrastructure.

L'objectif est de proposer à tous les usagers un réseau permettant l'itinérance de la recharge ou du ravitaillement.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Favorable.

La commission **adopte** l'amendement.

Elle **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD175 du rapporteur.

Enfin, elle **adopte** l'article 23 ter **modifié**.

Article 23 quater (article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales, section 4 [nouvelle] du chapitre IV du titre III du livre III du code de l'énergie et article L. 1214-2 du code des transports) : *Schémas de développement des infrastructures de recharge pour véhicules*

La commission **adopte** l'amendement de coordination CD176 du rapporteur.

Elle **adopte** ensuite l'article 23 quater **modifié**.

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 articles 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 **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD177, CD537 et CD178, tous du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 24 **modifié**.*

Article 24 bis (article L. 5217-2 du code général des collectivités territoriales) : *Compétence des métropoles en matière de déploiement d'infrastructures de recharge et d'avitaillement*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD179 du rapporteur.*

*En conséquence, l'article 24 bis est **ainsi rédigé**.*

Article 25 (articles L. 121-36, L. 446-1, L. 446-1-1 [nouveau] et L. 446-6 [nouveau], et section 3 [nouvelle] du chapitre VI du titre IV du livre IV du code de l'énergie) : *Développement du gaz et du biogaz dans les transports*

*La commission **adopte** l'article 25 **sans modification**.*

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 est saisie de l'amendement CD481 de M. Martial Saddier.

M. Jean-Yves Bony. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous avons débattu de cette question avant la pause estivale. Il reste préférable aux yeux du Gouvernement que la planification des infrastructures de recharge en carburant alternatif soit prise en compte dans les contrats opérationnels de mobilité et non dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis que Mme la ministre. Il n'est pas souhaitable de rouvrir le débat à ce stade.

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

*En conséquence, la **suppression** de l'article 25 bis A est **maintenue**.*

3. Réunion du mardi 3 septembre 2019 à 14 heures 30

TITRE III (suite)

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 est saisie de l'amendement CD243 de Mme Valérie Beauvais.

Mme Valérie Beauvais. Cet amendement vise à rétablir l'article 25 bis et à inscrire le superéthanol E85 dans la liste des carburants alternatifs qui contribuent à réduire les émissions. Par rapport à l'essence, son utilisation réduit de 50 % les émissions nettes de gaz à effet de serre et de 90 % les émissions de particules. Bien qu'il représente une alternative au carburant fossile, il n'a pas été inscrit dans la liste des carburants alternatifs. Le présent amendement vise donc à corriger cette omission.

Il consiste d'abord à renforcer le maillage des stations-service qui délivrent du biocarburant. Il tend également à inciter les constructeurs automobiles à proposer des véhicules neufs équipés de boîtiers de conversion E85 flexfuel et à maintenir la garantie constructeur sur les véhicules convertis. À l'heure actuelle, lorsqu'une personne achète un véhicule neuf et fait le choix d'y installer un boîtier de conversion à l'éthanol, la garantie constructeur est perdue. Ce serait une bonne chose que le Gouvernement incite les constructeurs à conserver cette garantie.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Tel qu'il est rédigé, votre amendement va au-delà de l'exposé que vous venez de faire, puisqu'il vise à rétablir la mention des certificats d'économies d'énergie (CEE), en les ciblant sur la réduction de la consommation d'énergie fossile. Or cela nous éloignerait de la vocation première des certificats d'économies d'énergie qui est, comme leur nom l'indique, de faire des économies d'énergie. Du reste, nous avons déjà précisé, dans la loi relative à l'énergie et au climat, que les économies d'énergie ne devaient pas conduire à augmenter les émissions de gaz à effet de serre.

J'ajoute que le superéthanol bénéficie déjà d'une fiscalité très favorable et que la transformation des véhicules en vue de l'utilisation de ce carburant fait déjà l'objet d'une fiche et de certificats d'économies d'énergie. Comme en première lecture, j'émettrai donc un avis défavorable sur cet amendement. Outre qu'il ne me paraît pas nécessaire, il risquerait d'entraîner une redéfinition des certificats d'économies d'énergie. Au cours des dernières années, la mobilisation des CEE au profit des transports a largement augmenté, ce qui est normal compte tenu de la part des transports dans la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre. Nous allons évidemment continuer à proposer des fiches et des programmes supplémentaires dans ce domaine.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons déjà eu ce débat en première lecture. Les CEE ont surtout vocation à réduire la consommation d'énergie dans son ensemble ; votre amendement nous ferait donc sortir de ce cadre. Par ailleurs, 12 % des CEE financent aujourd'hui des actions dans le secteur des transports, ce qui n'est pas négligeable. Enfin, et surtout, il me semble que les CEE devraient désormais aller prioritairement à la rénovation énergétique des bâtiments, afin d'atteindre la sobriété énergétique dont nous avons tant besoin. Pour toutes ces raisons, j'émettrai un avis défavorable sur votre amendement, même si le bioéthanol me paraît évidemment intéressant.

M. Stéphane Demilly. Madame la ministre, il me semblerait utile que vous incitez les constructeurs français à produire enfin un véhicule flexfuel roulant au E85, afin que nous ne soyons plus contraints d'équiper nos voitures d'un kit. Parce que ni Renault, ni Peugeot ne produisent de véhicules flexfuel, j'ai été obligé, en tant que maire, d'acheter des Ford. Il serait bon, madame la ministre, que vous preniez publiquement position sur le sujet.

Mme Valérie Beauvais. Je suis exactement dans la même situation : je roule, moi aussi, en Ford parce que c'est le seul constructeur qui produit des véhicules flexfuel.

La commission rejette l'amendement et l'article 25 bis demeure supprimé.

Article 25 ter (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 adopte l'article 25 ter sans modification.

Chapitre III

Dispositions relatives à la promotion des usages les plus propres et à la lutte contre la congestion

Article 26 AA : *Objectifs de décarbonation du secteur des transports terrestres*

La commission discute de l'amendement CD412 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Madame la ministre, vous avez rappelé hier, dans votre propos liminaire, l'importance du secteur des transports en matière de consommation d'énergie, d'empreinte carbone et d'émissions de gaz à effet de serre. Il importe donc d'agir, et le projet de loi que nous examinons comporte de nombreuses dispositions qui vont dans ce sens. Vous proposez notamment, et nous souscrivons pleinement à cette proposition, d'interdire la vente de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers, neufs ou d'occasion, utilisant des énergies fossiles.

Notre seul désaccord porte sur la date d'entrée en vigueur de cette disposition. Compte tenu de l'urgence climatique, c'est dès 2030 ou 2035 que nous devrions avoir accompli un changement radical : les scientifiques ne cessent de le dire, rapport après rapport. C'est pourquoi nous proposons, avec cet amendement, d'avancer à 2030 la disposition introduite par cet article. Cela suppose des mesures d'accompagnement en direction des usagers – je songe aux dispositifs de prime à la conversion, que vous avez déjà améliorés –, mais aussi des constructeurs automobiles. C'est le rôle des pouvoirs publics que d'orienter l'action de ces derniers. C'est parce qu'on a choisi, à un moment donné, de favoriser le diesel, que notre parc automobile fonctionne aujourd'hui majoritairement au diesel. Si les pouvoirs publics souhaitent vraiment faire disparaître les véhicules à énergies fossiles, il faut qu'ils prennent des mesures d'accompagnement adaptées.

Lorsque nous avons abordé cette question dans l'hémicycle, vous m'avez répondu, madame la ministre, qu'il ne fallait pas fragiliser les constructeurs automobiles français. Mais on peut considérer que les constructeurs qui se sont lancés très tôt dans la production de véhicules électriques ou à énergie alternative ont fait le bon choix. C'est ce qui me pousse à proposer un objectif plus ambitieux. Vous me trouverez peut-être trop optimiste, mais puisque la durée de vie moyenne d'un véhicule est de l'ordre de dix à douze ans, l'horizon que je propose n'est pas irréaliste. Il me semble important d'envoyer les bons signaux, pour qu'aucun constructeur ne se détourne de notre objectif, qui est de changer de modèle et de tourner définitivement le dos aux véhicules à énergies fossiles. Il y va de l'avenir de la planète : c'est la seule façon de faire face à l'urgence climatique.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous partageons tous le sentiment de l'urgence climatique, et le prochain rapport thématique du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), relatif aux océans et à la cryosphère, va encore nous rappeler qu'il est urgent d'agir.

Dès le début du quinquennat, le ministre M. Nicolas Hulot a présenté un plan climat, qui annonçait la fin de la vente des véhicules consommant des énergies fossiles à l'horizon 2040. C'est sur cette base qu'un travail a été engagé avec la filière automobile, afin de préparer la conversion du secteur et d'accompagner les transformations de l'emploi, notamment les changements de compétences des salariés. En première lecture, j'ai souhaité que l'objectif d'un arrêt des ventes de véhicules consommant des énergies fossiles à l'horizon 2040 soit inscrit dans la loi – et je souligne que la France est le premier pays à l'avoir fait.

Il ne me paraît pas judicieux de modifier cet objectif au détour de l'examen de ce projet de loi, sans aucune concertation avec la filière et alors même que les règles sont définies à l'échelle européenne. Je ne crois pas que ce soit une bonne méthode. Nous réussirons la transition écologique en nous fixant des

objectifs ambitieux, et même très ambitieux, à la hauteur de l'urgence, et en les réévaluant autant que nécessaire. Mais nous devons le faire en concertation avec tous les acteurs concernés. Je ne souhaite pas qu'au détour de l'examen d'un projet de loi, on vienne « percuter » toutes les discussions qui sont en cours. J'émettrai donc, comme en première lecture, un avis défavorable sur cet amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Prenons les choses à l'envers et imaginons que cet amendement soit adopté. Cela signifie qu'on ne pourra plus, à partir de 2030, vendre des véhicules neufs ou d'occasion utilisant de l'essence ou du diesel. Pour dire les choses autrement, une personne qui aura acheté une voiture fonctionnant à l'essence ou au diesel au cours des années 2020 ne pourra plus la revendre à partir de 2030 : on voit bien le problème économique qui va se poser...

Pour l'éviter, il faudrait que ne soient mis sur le marché, dès 2020, que des véhicules qui ne fonctionnent pas à l'énergie fossile. Or, à voir les chiffres de 2018, le marché n'est pas prêt à cela : 94 % des véhicules neufs vendus fonctionnent au diesel ou à l'essence, 4 % sont à motorisation hybride, 2 % sont électriques et une part négligeable fonctionne au gaz. Les constructeurs ne sont pas prêts ; ils commencent tout juste à s'engager dans cette voie, et ce sera la tâche de la nouvelle génération de réaliser ce changement dans les vingt prochaines années. Notre démarche est à la fois progressive et ambitieuse. La proposition que vous faites paraît tout à fait excessive et aurait pour effet de faire chuter les ventes de véhicules neufs.

J'ajoute qu'un règlement européen du 17 avril 2019 a fixé un objectif de réduction de 37,5 % des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) à l'horizon 2030. Sachant qu'au 1^{er} janvier 2020, les constructeurs devront afficher, pour leurs flottes de voitures neuves, des émissions inférieures à 95 grammes par kilomètre, il s'agit donc d'atteindre 59 grammes par kilomètre en 2030. La diminution des émissions de CO₂ se fera de manière progressive. Il ne faut pas oublier non plus les « co-bénéfices » de ces mesures, à savoir la réduction des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines, qui sont aussi importantes, voire plus importantes que celles de CO₂, d'un point de vue sanitaire.

Même si je comprends votre intention, j'émettrai donc un avis défavorable sur votre amendement, qui ne prend pas assez en compte les réalités économiques.

M. Matthieu Orphelin. Nous devons effectivement, comme Mme la ministre l'a dit, continuer à échanger avec les constructeurs automobiles sur cette question. C'est la date de 2040 que nous allons retenir dans la loi, mais d'autres propositions ont été faites : je mentionnerai seulement l'étude d'Entreprises pour l'environnement (EPE), intitulée « ZEN 2050 ». Menée par de grandes entreprises françaises, parmi lesquelles figurent nos constructeurs automobiles, elle propose un horizon plus proche, autour de 2035. Je ne dis pas qu'il faut modifier le texte

de loi aujourd'hui, mais je pense qu'il faut renforcer le dialogue avec les constructeurs français, pour s'assurer qu'ils s'engagent sur la bonne trajectoire.

Le rapporteur a rappelé l'objectif ambitieux que nous nous sommes fixé d'une limitation des émissions à 95 grammes par kilomètre dès l'année prochaine. Mais nous en sommes loin et il faut que nous nous assurions très vite que nos constructeurs sont engagés dans la bonne direction. Nous devons les aider à produire et à vendre des véhicules propres si nous voulons leur éviter de payer de lourdes pénalités dans les prochains mois. Nous devons aussi, comme nous y invite l'amendement de notre collègue, déterminer si nous devons avoir pour horizon 2030 ou 2040.

La commission rejette l'amendement CD412.

Elle examine ensuite l'amendement CD413 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement, pas plus que le précédent, n'entend remettre en cause l'objectif fixé par cet article ; il vise simplement à le mettre en accord avec l'urgence écologique. Il est désormais établi que c'est à l'horizon 2035 que nous devons avoir enrayé le dérèglement climatique, par un changement radical de nos comportements. En matière de décarbonation des transports, l'horizon 2040 semble à portée de main et c'est pourquoi nous proposons, avec cet amendement, de retenir cette date, plutôt que celle de 2050, qui paraît trop lointaine.

Comme le disait à l'instant M. Matthieu Orphelin, ce qui importe, plus encore que l'horizon, c'est la trajectoire. Vous avez évoqué, madame la ministre, la possibilité d'une réévaluation des objectifs au fil de l'eau, dans le dialogue que vous avez engagé avec les constructeurs automobiles. Mais ce qui manque cruellement dans ce texte, c'est une trajectoire. Même si vous décidez de garder pour horizon l'année 2050 – et vous allez le faire puisque vous êtes majoritaires –, il importe de fixer un objectif pour l'année 2040, afin de dessiner une trajectoire claire et de mobiliser les acteurs concernés. Les industriels ne sont pas opposés au chemin qu'on leur propose, mais ils veulent savoir clairement ce qui les attend. Autrement dit, ils veulent un objectif, une trajectoire et, surtout, de la stabilité, car ce qui les pénalise le plus, c'est l'instabilité, la remise en cause permanente des objectifs.

La rédaction actuelle de mon amendement n'est peut-être pas parfaite et je tâcherai de l'affiner en vue de la séance, mais je suis convaincu qu'il faut dessiner une trajectoire et définir des étapes intermédiaires pour atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Je souhaite préciser que l'objectif de neutralité carbone des transports à l'horizon 2050 est cohérent avec la stratégie nationale bas-carbone, qui fait actuellement l'objet d'une consultation publique et qui fixe, d'une façon générale, l'objectif de neutralité carbone de notre pays à cet horizon. C'est un objectif ambitieux, dont le Haut Conseil pour le climat a confirmé à la fois la pertinence et la cohérence avec les objectifs de l'accord de Paris, dans un avis rendu au mois de juin. Je suis un peu surprise que vous proposiez, au détour d'un amendement, d'avancer de dix ans l'échéance que nous avons fixée et que vous nous reprochiez, en même temps, de ne pas avoir de trajectoire. Il me semble préférable de nous en tenir à une trajectoire qui a été jugée pertinente par le Haut Conseil pour le climat, plutôt que de nous faire plaisir en avançant cette échéance de dix ans, au détour d'un amendement.

Nous avons défini, avec ce projet de loi et dans les plans d'action qui l'accompagnent, une trajectoire cohérente, qui inclut le verdissement des flottes publiques et d'entreprises, le déploiement des infrastructures de recharge pour des carburants alternatifs et le développement de solutions alternatives à l'usage de la voiture dans tous les territoires. L'ensemble de ces dispositifs doit nous permettre d'atteindre notre objectif, et je ne crois donc pas judicieux d'avancer l'échéance de dix ans au détour d'un amendement. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En première lecture, nous avons travaillé sur trois points : le pourquoi, le comment et le suivi. J'ai du mal à comprendre que l'on puisse nous dire qu'il manque une trajectoire dans ce texte. On peut ne pas être d'accord avec celle que nous proposons, mais elle existe, puisque nous avons identifié un point de départ et un point d'arrivée.

Le point de départ, c'est le constat de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique de proximité, d'une part, et les problèmes liés aux émissions de CO₂, d'autre part. Les constructeurs commencent à imaginer des solutions, des métropoles et des agglomérations s'engagent également, en créant des zones à faibles émissions, et l'exigence sociétale en la matière est de plus en plus forte.

Le point d'arrivée, c'est la neutralité carbone en 2050, qui ne concerne pas que les transports, mais à laquelle les transports doivent contribuer. Pour y parvenir, nous avons défini plusieurs étapes : les objectifs européens fixés pour 2030 et la fin de la vente des véhicules fonctionnant au diesel et à l'essence en 2040. Il y a donc bien une trajectoire.

Contrairement à la loi de 2015, qui ne concernait que les flottes publiques, le présent projet de loi fixe des objectifs de verdissement pour les flottes privées, comme pour les flottes publiques. En 2030, c'est 50 % de l'ensemble des flottes de véhicules, privées et publiques – ou captives – qui devront être à faibles, voire à très faibles émissions. Je répète qu'il s'agit d'un seuil minimum : rien n'empêche les collectivités ou les entreprises qui le souhaitent d'aller au-delà.

Il y a donc bien une trajectoire, qui a le mérite d'être réaliste dans la mesure où elle est le fruit d'une discussion avec les acteurs concernés. Pour ma part, je pense que l'on assistera naturellement, entre 2030 et 2035, à la fin des véhicules 100 % diesel et 100 % essence. Il restera à régler la question des hybrides, à l'horizon 2040.

Enfin, nous avons inscrit dans la loi le principe d'un suivi obligatoire tous les cinq ans par l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST), qui réunit les deux chambres du Parlement. Un débat aura lieu sur ces questions en séance publique, à l'Assemblée nationale comme au Sénat : il me semble qu'on ne pourrait pas mieux prendre en compte les représentants du peuple. Nous pourrions, à l'occasion de ces débats, décider d'une éventuelle évolution de notre trajectoire.

Il est certains sujets sur lesquels on ne peut pas se prononcer aujourd'hui. C'est, par exemple, le cas de l'hydrogène, sur lequel il existe un groupe d'études à l'Assemblée nationale, coprésidé par M. Gérard Menuel, ici présent, et dont je suis moi-même vice-président. En tant que chimiste, je fais partie des gens qui pensent que l'hydrogène est une solution intéressante, mais je suis incapable de dire s'il sera le pétrole du XXI^e siècle. On peut l'espérer, le supposer, l'imaginer, mais on ne peut pas l'affirmer. Nous nous apercevrons peut-être, dans dix ans, que nous sommes prêts à produire massivement des véhicules à hydrogène, que ce soit pour la mobilité lourde ou pour la mobilité légère. Mais peut-être en sera-t-il autrement. C'est parce que nous n'avons pas de certitudes sur ces questions que nous avons prévu une évaluation régulière, qui doit nous permettre d'ajuster notre trajectoire, si c'est nécessaire. Nous devons embarquer toute la nouvelle génération dans cette aventure, notamment les constructeurs.

Pour finir, je veux souligner que la trajectoire de verdissement des flottes dans les collectivités et les entreprises va créer un stock de véhicules d'occasion. Je rappelle que 50 % des véhicules neufs qui sont achetés aujourd'hui le sont par des entreprises ou par des collectivités, et non par des particuliers. Nos concitoyens trouveront donc, sur le marché de l'occasion, de plus en plus de véhicules à faibles émissions et ils abandonneront peu à peu leurs anciens véhicules à essence, diesel et hybrides. Tout cela se fera progressivement, selon une trajectoire à la fois ambitieuse et réaliste, qui devrait faire diminuer à la fois la pollution de proximité et les émissions de CO₂ – ce qui était bien notre objectif de départ.

M. Bruno Millienne. Je partage l'avis de la ministre et du rapporteur. Si nous disposions aujourd'hui d'un modèle de moteur pérenne susceptible d'être mis sur le marché de manière uniforme à peu près partout et de nous faire atteindre nos objectifs plus rapidement, nous le mettrions sur le marché – je rappelle, au passage, que nos objectifs sont conformes aux accords de Paris. Mais vous n'ignorez pas, monsieur Christophe Bouillon, que la Chine vient d'abandonner le développement de la voiture électrique. Parce que les batteries nécessitent des métaux rares, elle considère qu'elle n'a pas les ressources nécessaires pour

développer ce modèle et elle se tourne elle aussi, désormais, vers l'hydrogène. Je ne sais pas si l'hydrogène sera finalement la solution, mais ce qui est certain, c'est que nous sommes dans une période d'instabilité technique et qu'il ne serait pas raisonnable, pour l'instant, d'avancer les objectifs que nous nous sommes fixés.

Mme la présidente Barbara Pompili. De nombreux travaux de recherche sont en cours en France sur les batteries au sodium, et je suis sûre que nous arriverons à dépasser les Chinois.

M. Loïc Prud'homme. Je reviendrai sur cette question de la trajectoire lorsque je défendrai mon amendement CD230.

Monsieur le rapporteur, pouvez-vous nous indiquer ce que représentent, en volume, les 50 % de véhicules décarbonés des flottes captives ? J'imagine que c'est une part tout à fait minoritaire du parc roulant français.

Madame la ministre, je m'étonne de la manière dont vous avez répondu à l'intervention, pourtant argumentée, de notre collègue M. Christophe Bouillon. Vous avez dit que nous ne pouvions pas adopter la disposition qu'il proposait « au détour d'un amendement ». Nous sommes ici en commission du développement durable, vous êtes face à des députés et vous ne pouvez pas dire que nous prenons des décisions « au détour » d'un amendement. Nos discussions sont légitimes et argumentées et elles ont lieu entre personnes responsables. Pour ma part, je ne vous fais pas le reproche, lorsque vous avez des discussions dans les couloirs de cette commission, d'agir « au détour » de quoi que ce soit. Le travail des représentants de la nation mérite un minimum de respect.

M. Christophe Bouillon. Madame la ministre, ce n'est pas parce qu'un député de l'opposition exprime un désaccord qu'il formule un reproche à votre encontre. J'ai simplement voulu contribuer au débat et c'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai écouté votre réponse, comme celle du rapporteur. Nos débats ont aussi vocation à éclairer l'opinion publique et il me semble que c'est le cas de celui-ci. Je ne crois pas avoir eu un ton de reproche et je n'avais pas l'intention de faire la leçon à qui que ce soit : j'avais seulement envie d'apporter ma contribution au débat. J'observe d'ailleurs qu'en première lecture, c'est chemin faisant que nous sommes parvenus à avancer ensemble sur certaines questions, comme celle du transport aérien. Je ne voudrais pas qu'il y ait un malentendu sur mes intentions ou sur l'état d'esprit avec lequel j'aborde ce projet de loi d'orientation des mobilités.

Vous avez vous-même indiqué, madame la ministre, que ce projet de loi avait eu pour point de départ les Assises nationales de la mobilité. Or les débats qui s'y sont déroulés ont toujours été courtois et les contributions qui y ont été faites, constructives. Acceptez donc, madame la ministre, que nous soulevions des questions aussi essentielles que celle de l'horizon des réformes, de l'urgence climatique et de la trajectoire adaptée pour y faire face. Le rapporteur a fait une réponse éclairante, qui facilitera le travail en séance, mais il est normal que

l'opposition – pardon si elle existe – s'exprime au sein du Parlement. Tâchons de nous écouter sans nous lancer des invectives. Je n'entendais nullement, je le répète, vous faire des reproches, et je vous remercie à nouveau, monsieur le rapporteur, pour votre réponse argumentée.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Je crois que mes propos ont été mal compris...

Je pense, monsieur Loïc Prud'homme, avoir montré que je respecte pleinement le débat parlementaire, puisque je tâche, autant que possible, de répondre de manière argumentée.

Ce que j'ai voulu dire, monsieur Christophe Bouillon, c'est que la trajectoire que nous proposons ne sort pas de nulle part : elle est le fruit de la concertation que nous avons menée avec la filière de l'industrie automobile sur la reconversion qu'elle va devoir opérer et sur les conversions de compétences qui vont nécessairement l'accompagner. M. le rapporteur a exposé précisément la démarche qui nous a conduits à définir la trajectoire qui rend cet objectif crédible. Je note que, dans nombre de politiques publiques, et spécifiquement dans le domaine de l'écologie, on se fixe parfois des objectifs sans définir de trajectoire. Or ce que nos concitoyens attendent aujourd'hui, c'est que nous crédibilisions nos trajectoires et que nous les accompagnions dans une transition écologique à laquelle ils sont de plus en plus nombreux à adhérer, ce dont je me réjouis.

Mme Barbara Pompili. Je crois que tous les malentendus ont été dissipés et je voudrais que nous nous en tenions aux faits : nous avons débattu de ce projet de loi pendant de longues heures, avec une ministre extrêmement présente, qui a toujours répondu à nos questions et qui a organisé un grand nombre de réunions. Nous pouvons être collectivement fiers du travail que nous avons accompli ; un vrai travail d'échange entre le Parlement et le Gouvernement a eu lieu. Quand on voit comment les choses peuvent se passer ailleurs, on peut s'en réjouir. Je vous propose donc de poursuivre ce beau travail de construction.

La commission rejette l'amendement CD413.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD180 du rapporteur.

Elle examine ensuite l'amendement CD574 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement vise à inscrire clairement dans la loi que la fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs émettant des gaz à effet de serre devra avoir lieu d'ici à 2040.

Il propose également des échéances intermédiaires et une montée en puissance du dispositif, afin d'imposer une dynamique, à la fois aux acteurs économiques – constructeurs automobiles et intermédiaires – et aux différents

types d'acheteurs – particuliers ou non. Il importe d'anticiper l'échéance de 2040 en fixant un calendrier volontariste.

J'ajoute que la définition d'étapes intermédiaires peut nous permettre de peser sur la scène internationale : c'est une stratégie que le Président de la République a l'habitude d'utiliser. La France ne peut pas agir seule et doit, au minimum, travailler au niveau européen. Fixer des échéances à l'échelle même du quinquennat serait la preuve d'un engagement concret et réel de la France sur ce sujet.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Nous sommes d'accord sur l'objectif fixé à l'horizon 2040. En revanche, vous proposez d'intégrer dans la loi les objectifs qui figurent dans le projet de décret de programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). Nous avons déjà eu ce débat lors de l'examen du projet de loi relatif à l'énergie et au climat : il ne semble pas utile de faire remonter dans la loi tous les objectifs inscrits dans la PPE. Par ailleurs, la rédaction que vous proposez supprimerait la mention de l'objectif européen. Or l'échéance de 2030 me semble importante. Pour toutes ces raisons, je vous invite à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je ferai deux remarques. S'agissant d'abord de la question des objectifs, je rappelle que nous débattons d'un projet de loi d'orientation, qui a vocation à définir des trajectoires. Faire référence, comme vous le proposez, à la période 2017-2022, alors que la loi ne sera probablement promulguée qu'au début de l'année 2020, semble donc peu pertinent. Par ailleurs, s'agissant de la rédaction de votre amendement, je préfère à l'expression « gaz à effet de serre » celle d'« énergies fossiles », qui a été retenue en première lecture parce qu'elle permet de prendre en compte la question du biogaz.

Le biogaz émet du CO₂, qui est un gaz à effet de serre, mais il s'inscrit dans une économie circulaire : il ne faut pas des dizaines de millions d'années pour le produire, le fixer et le larguer. Avec le biogaz, on largue le CO₂ qui a été fixé l'année précédente par la matière végétale. Si l'on inscrivait dans la loi, comme vous le proposez, l'interdiction des émissions de gaz à effet de serre, on s'interdirait de vendre des véhicules hybrides ou fonctionnant à 100 % au biogaz. Or le biogaz est une solution intéressante, puisqu'il permet un recyclage du CO₂ et qu'il produit vingt fois moins de poussières et deux fois moins d'oxydes d'azote que l'essence ou le diesel. C'est, enfin, une source de revenus pour nos agriculteurs. Soyons donc prudents, lorsque nous utilisons l'expression « gaz à effet de serre ».

M. François-Michel Lambert. J'entends votre remarque au sujet des gaz à effet de serre. Je ferai seulement remarquer que les accords internationaux font référence aux « gaz à effet de serre », dont il était question dans les années 1990, même s'ils ont été signés quinze ou vingt ans plus tard. Il n'est pas incohérent de se référer à des données passées pour fixer des objectifs pour l'avenir.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD230 de M. Loïc Prud'homme et CD414 de M. Christophe Bouillon.

M. Loïc Prud'homme. L'amendement CD230 vise à préciser la trajectoire qui doit nous conduire à l'arrêt de la vente de véhicules utilisant des énergies fossiles à l'horizon 2040. Vous avez, madame la ministre, évoqué les rapports du GIEC et rappelé que l'urgence climatique nous oblige. Chaque semaine qui passe nous montre à quel point nous continuons à sous-estimer cette urgence. Il paraît donc important de préciser la trajectoire qui doit nous mener à la disparition des voitures particulières utilisant des énergies fossiles d'ici 2040. Nous proposons notamment d'avancer cette échéance à 2035 pour les véhicules neufs de plus de 3,5 tonnes, qui sont les plus polluants. Les constructeurs pourront ainsi tester leurs solutions techniques sur les véhicules les plus lourds, avant de l'appliquer aux voitures particulières.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD414 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Vous proposez d'interdire la vente de véhicules neufs de plus de 3,5 tonnes consommant du diesel ou de l'essence à l'horizon 2035. Vous savez que la France a défendu, au niveau européen, un objectif ambitieux de réduction des émissions de CO₂ des véhicules neufs et notamment, s'agissant des poids lourds, une réduction de 30 % de leurs émissions entre 2020 et 2030, ce qui est une avancée importante. Nous avons, par ailleurs, introduit de nombreux dispositifs pour soutenir le développement, sur ces poids lourds, des énergies alternatives aux énergies fossiles que sont le biogaz, l'hydrogène ou l'électricité. Il ne me semble pas opportun que la France prenne unilatéralement la décision d'interdire certains types de véhicules. Du reste, une telle décision serait inopérante au sein de l'Union européenne. Je vous invite donc à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. D'une part, des travaux sont en cours au niveau européen, dont il faut attendre les résultats – nous disposons déjà, depuis le mois d'avril, d'une directive relative aux véhicules particuliers. D'autre part, nous ne souhaitons pas inscrire dans la loi des dispositions qui n'ont fait l'objet d'aucune concertation avec la profession. Pour ces deux raisons, je vous invite à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable, même si je comprends votre intention.

M. Loïc Prud'homme. Nous sommes en désaccord avec vous sur ce que doit être notre ambition au regard de l'urgence climatique, madame la ministre. Avancer l'objectif de dix ans serait un signal fort envoyé aux constructeurs. En outre, nous avons pu constater par le passé que les avancées technologiques étaient largement stimulées par la contrainte de la loi ou du règlement. L'obligation légale reste donc une bonne option pour susciter un bond

technologique sans attendre le bon vouloir des constructeurs, qui trouveront toujours mille arguments pour le retarder.

*La commission **rejette** successivement les amendements CD230 et CD414.*

*Puis elle **adopte** l'article 26 AA **modifié**.*

Article 26 ABA : *Habilitation du Gouvernement à légiférer par ordonnance en matière de verdissement des flottes publiques*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD188 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 26 ABA **modifié**.*

Article 26 AB (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, les amendements CD228 de M. Loïc Prud'homme, CD415 de M. Régis Juanico et CD229 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud'homme. L'amendement CD228 a pour objectif d'encadrer plus strictement la publicité en faveur des véhicules à énergies fossiles. Lorsque nous avons eu cette discussion en première lecture, madame la ministre, vous aviez reconnu que le système de bonus-malus avait moins d'impact que les publicités financées par les constructeurs, car, même après sa mise en place, les ventes de SUV continuaient de progresser. Peut-on laisser ainsi les constructeurs investir dans la publicité plus de 3,5 millions d'euros par an, soit l'équivalent du budget du Centre national de la recherche scientifique (CNRS), pour vendre des véhicules sans cesse plus lourds et plus consommateurs d'énergies fossiles ? Il faudrait bien plutôt les contraindre à cesser leurs publicités en faveur des véhicules qui nous pourrissent la vie, l'air et la planète.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD415 est défendu.

M. Loïc Prud'homme. L'amendement CD229 a le même objectif que le précédent. Sur le modèle du Nutri-Score, nous souhaiterions contraindre les constructeurs à afficher un « Mobi-Score » reflétant les émissions de gaz à effet de serre ou la consommation d'énergies fossiles des véhicules. Le consommateur pourrait ainsi faire un choix éclairé et les constructeurs ne pourraient plus présenter comme écologiquement vertueux des SUV de deux tonnes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il me semble préférable de nous en tenir à la disposition telle qu'elle figure dans le texte issu de la première lecture, c'est-à-dire d'accompagner les publicités pour les voitures d'un message encourageant l'usage des mobilités actives ou partagées ainsi que des transports en commun. J'avais en effet expliqué que, malgré le malus, les achats portaient surtout sur des véhicules lourds émettant une quantité importante

de CO₂ et qu'il fallait donc agir en termes d'image sur l'attrait des Français pour ce type de véhicules. J'avais toutefois fait remarquer que les constructeurs présentaient souvent, dans leurs publicités, le SUV le plus propre de la gamme, le SUV électrique. La disposition qui a été retenue me paraît donc être la bonne approche.

Le problème dépasse d'ailleurs celui des voitures. Dans le cadre de la préparation du projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et pour une économie solidaire, le Gouvernement a confié une mission, à La fabrique écologique notamment, pour réfléchir à la façon dont les messages publicitaires encouragent les comportements anti-écologiques.

Concernant l'amendement CD229, même si ce n'est pas sous forme graphique, l'information sur les émissions de CO₂ des différents véhicules est déjà communiquée aux consommateurs.

L'avis du Gouvernement sera donc défavorable sur ces amendements.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD415 est satisfait par la rédaction actuelle de l'article 26 AB, qui mentionne les mobilités actives et partagées. L'amendement CD229, lui aussi, est satisfait : sera présentée en concession, outre les informations relatives aux émissions de CO₂, la classe Crit'Air du véhicule, ce qui aidera nos concitoyens dans leur décision d'achat. Je précise à ce propos que les véhicules électriques ne sont pas des véhicules propres ; d'ailleurs, les véhicules propres n'existent pas. Certains ont simplement un impact moins important que d'autres sur l'environnement. Soyons donc tous raisonnables dans nos propos et nos écrits.

L'amendement CD415 est retiré.

M. Loïc Prud'homme. Je n'ai pas saisi votre argument, madame la ministre : l'objet de l'amendement est bien d'interdire la publicité des véhicules à énergies fossiles, qu'il s'agisse ou non de SUV.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La plupart des constructeurs choisissent de montrer dans leurs publicités les véhicules électriques plutôt que les véhicules diesel, même si on vous propose ces derniers modèles chez les concessionnaires. Votre amendement me paraît donc inopérant.

La commission rejette successivement les amendements CD228 et CD229.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD529 du rapporteur.

Puis elle examine les amendements CD417 de M. Dominique Potier et CD416 de Mme Marietta Karamanli.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD417 s'inspire des dispositifs d'encadrement adoptés pour les boissons alcoolisées ou le tabac. Sur ce modèle, un message d'alerte tel que « Nuit gravement au climat » permettrait d'informer

clairement nos concitoyens sur les conséquences environnementales de l'utilisation de véhicules SUV, 4X4 et autres grosses cylindrées. Là encore, il s'agit non pas de contraindre, mais bien d'informer. Au vu de l'augmentation des ventes de SUV, il paraît important d'appeler chacun à la responsabilité par des mesures de ce type.

Quant à l'amendement CD416, il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons, je le répète, déjà inscrit l'obligation de diffuser un message promouvant l'usage des mobilités actives et partagées ou des transports en commun. Trop de messages tuent le message. Les constructeurs contourneraient, d'ailleurs, sans doute la mesure proposée en diffusant des publicités pour des modèles électriques, ce qui la rendrait inopérante. Enfin, une réflexion globale sur les messages publicitaires sera menée préalablement au débat sur le projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il me semble que ces dispositions compliquent les choses : les véhicules électriques mériteraient, eux aussi, la mention « Nuit gravement au climat ». Il faudrait ouvrir un long débat sur l'impact des véhicules électriques, hybrides ou à énergies fossiles en termes d'émissions de CO₂ ou de pollution de proximité. Restons-en plutôt aux messages positifs qui encouragent à se passer de véhicule quand c'est possible. Je demande donc le retrait de ces amendements. À défaut, l'avis sera défavorable.

La commission rejette successivement les amendements CD417 et CD416.

Elle en vient à l'amendement CD814 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Les 3,5 milliards d'euros dépensés chaque année en publicité par les constructeurs visent, évidemment, à orienter l'acte d'achat. Je prendrai deux exemples de spots diffusés cet été : la Mercedes Classe X qui, « citadine, familiale et pourtant si robuste [...] réinvente le pick-up », émet entre 190 et 230 grammes de CO₂, quand la moyenne des ventes se situe à 112 grammes et que l'objectif pour 2020 serait d'atteindre 95 grammes ; la nouvelle BMW X5 à « mille pouvoirs, zéro devoir » émet, quant à elle, entre 200 et 250 grammes de CO₂. Il apparaît donc nécessaire de réorienter progressivement la publicité vers les véhicules les plus économes en énergie.

C'est l'objet du présent amendement, qui propose d'agir de manière très progressive, en onze ans, car la disposition introduite en première lecture, bien qu'intéressante, ne sera sûrement pas suffisante. D'abord, la publicité pour les véhicules très polluants, qui émettent deux fois plus de CO₂ que l'objectif d'émissions fixé pour 2021, serait interdite dès cette date.

M. Adrien Morenas. C'est la dictature de la transition écologique !

M. Matthieu Orphelin. Puis, elle serait limitée, en 2025, à tous les véhicules émettant moins de 120 grammes de CO₂ et, en 2030, à ceux émettant moins de 95 grammes, l'objectif européen étant alors proche de 50 grammes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage votre préoccupation, mais les constructeurs sortent peu à peu des versions électriques de tous leurs modèles, qu'ils pourront ainsi montrer dans leurs publicités. Votre disposition n'aura, dans ces conditions, aucun effet. Il faut poursuivre la réflexion sur les messages publicitaires, et c'est le sens de la mission que le Gouvernement souhaite lancer dans la perspective du débat sur le projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Pour les mêmes raisons que celles évoquées à l'instant par Mme la ministre, je suis défavorable à cet amendement. J'ajoute qu'à partir de l'année prochaine, la pénalité sera de 95 euros par gramme au-delà de la limite des 95 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru, ce qui devrait induire naturellement quelques évolutions du côté des constructeurs.

M. Matthieu Orphelin. Il faut en effet descendre à 95 grammes dès 2021, soit réduire les émissions de CO₂ par kilomètre parcouru de 10 grammes par an, ce qui n'a jamais été accompli auparavant. Je suggère d'auditionner les représentants des constructeurs automobiles nationaux pour nous enquérir de la façon dont ils entendent suivre cette trajectoire vertueuse. Je suis néanmoins tout à fait favorable à ce que le débat soit ouvert sur ce sujet afin d'aboutir à des dispositions dans le cadre du projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 26 AB modifié.

Article 26 AC (article L. 224-7 du code de l'environnement, articles L. 141-5 et L. 152-12 du code de l'énergie et article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte) : *Obligation d'acquérir des véhicules à faibles et à très faibles émissions lors du renouvellement des flottes publiques*

La commission examine l'amendement CD467 de M. Vincent Thiébaud.

M. Vincent Thiébaud. Nous proposons par cet amendement que les obligations fixées pour le renouvellement des flottes de l'État et des collectivités territoriales correspondent à celles inscrites à l'article 26 AA. Ces obligations pourront ainsi être satisfaites par des véhicules déterminés selon un niveau d'émissions lié au cycle carbone de l'énergie utilisée. L'objectif est de promouvoir un mix énergétique intelligent destiné à assurer une réelle transition énergétique. Le présent amendement vise à ce que les obligations puissent être remplies par l'achat de véhicules utilisant soit de l'électricité d'origine décarbonée, soit de

l'hydrogène issu de l'hydrolyse ou encore tout carburant 100 % biosourcé ou tout carburant de synthèse à bilan carbone neutre.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme je l'avais indiqué en première lecture, il n'existe pas encore de méthodologie commune d'analyse des carburants par leur cycle de vie au niveau européen, ce qui constitue une première difficulté. En outre, le critère retenu pour l'achat de véhicules à destination des flottes publiques ne me paraît pas pertinent, car certains véhicules sont dotés de motorisations qui permettent d'utiliser à la fois des carburants à cycle de vie vertueux et d'autres au cycle carbone plus polluant. Je vous demande donc de retirer cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La méthodologie commune sur l'analyse des cycles de vie ne sera, en effet, disponible qu'en 2023. J'avais d'ailleurs insisté pour que les chercheurs et les instituts français, excellents dans ce domaine, soient associés aux travaux menés au niveau européen, qui aboutiront sans doute à des dispositions légales ou réglementaires.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD598 de M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Il s'agit d'un amendement de précision visant à prévoir que les services de secours comme le service d'aide médicale urgente (SAMU) ou la structure mobile d'urgence et de réanimation (SMUR) puissent bénéficier de solutions adaptées à leurs missions pour atteindre l'objectif de verdissement des flottes de véhicules.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est satisfait : les services de secours sont déjà inclus dans les missions opérationnelles visées aux articles R. 224-15-8 et R. 224-15-10 du code de l'environnement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis : l'amendement est satisfait.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD181 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement tend à réintroduire le renvoi à un décret pour définir les véhicules à faibles émissions, ce qui est indispensable pour fixer les seuils d'émissions concernés.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'article 26 AC modifié.

Article 26 A (article L. 224-10 [nouveau] du code de l'environnement et article 37 de la loi n° 992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte) : *Obligation d'acquérir des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes des entreprises*

La commission est saisie de l'amendement CD737 de Mme Natalia Pouzyreff.

Mme Natalia Pouzyreff. Cet amendement vise à proposer le verdissement des flottes de deux-roues des entreprises, notamment des véhicules de livraison, activité qui connaît un essor certain en milieu urbain. Il s'agit à la fois de limiter la pollution atmosphérique et sonore dont sont responsables les deux-roues et d'encourager l'électromobilité en ville. En proscrivant l'utilisation des moteurs thermiques pour les deux-roues, la ville de Shanghai a suscité un changement notable de ce point de vue.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, mais les critères retenus pour définir un véhicule à faibles émissions ne peuvent s'appliquer tels quels aux deux-roues.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le dispositif des vignettes Crit'Air s'appliquant aussi aux deux-roues, il pourrait être judicieux de l'intégrer aux zones à faibles émissions mobilité dont nous parlerons dans quelques instants. Ce serait plus opérant que ce qui est proposé dans cet amendement, dont je demande, par conséquent, le retrait.

Mme Natalia Pouzyreff. Je prends note de la proposition de Mme la ministre de travailler à une définition technique des flottes de deux-roues à faibles émissions pour le parc privé.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD565 de M. François-Michel Lambert.

M. Bertrand Panher. Cet amendement tend à prévoir la possibilité de transformer les moteurs des véhicules à essence en moteurs électriques.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'objectif de verdir les flottes de véhicules est louable, mais il ne me paraît pas pertinent d'introduire un dispositif de transformation dans une mesure qui concerne les achats et les nouvelles locations. Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ce que proposent les auteurs de l'amendement est une bonne idée. Des discussions sont d'ailleurs en cours, y compris au sein du ministère, pour développer la filière du retrofit électrique, qui consiste à transformer un véhicule thermique en véhicule électrique. La rédaction

retenue tendrait toutefois à transformer des véhicules à faibles émissions, ce qui ne me paraît pas correspondre à l'objectif poursuivi. Je demande donc le retrait de cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement de coordination CD182 du rapporteur.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD466 de M. Vincent Thiébaud.

M. Vincent Thiébaud. Cet amendement suit la même logique que celui que j'ai présenté précédemment.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'avis est le même que pour le précédent : je demande le retrait de l'amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. À même logique, même avis.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement de coordination CD183 du rapporteur.

Elle adopte ensuite l'article 26 A modifié.

Article 26 B (article L. 224-11 [nouveau] du code de l'environnement) :
Taux minimal de véhicules à faibles émissions pour les centrales de réservation

La commission adopte l'amendement de coordination CD184 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 26 B modifié.

Article 26 CA (article L. 224-12 [nouveau] du code de l'environnement) :
Publicité des taux d'acquisition de véhicules à faibles et à très faibles émissions

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD186 et CD185, et de précision CD187, tous trois du rapporteur.

Elle adopte ensuite l'article 26 CA modifié.

Article 26 CB (article 37 de la loi n° 992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte): *Dérogation à l'obligation de verdissement des flottes pour les véhicules utilitaires*

La commission examine les amendements de suppression CD578 de M. François-Michel Lambert et CD724 de M. Matthieu Orphelin.

M. François-Michel Lambert. Cet article ralentit la dynamique de conversion écologique. Au sein du groupe Libertés et territoires, nous souhaitons, au contraire, accélérer les mutations. D'où l'amendement CD578.

M. Matthieu Orphelin. Dans sa rédaction actuelle, l'article reporte à 2023 l'obligation pour les entreprises visées d'acquérir 10 % de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement de leur flotte. Ce report de trois ans ne nous semble pas compatible avec l'urgence à agir, d'autant moins que des modèles de véhicules utilitaires légers à faibles émissions, électriques ou à carburant alternatif, qui plus est fabriqués en France, sont d'ores et déjà disponibles. Nous souhaitons, par conséquent, revenir à la version initiale en proposant l'amendement CD724.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je voudrais tout d'abord vous assurer que le Gouvernement met en œuvre tous les outils pour permettre la conversion écologique des véhicules utilitaires légers. Je pense notamment au dispositif de suramortissement introduit depuis le 1^{er} janvier 2019, qui peut être cumulé avec le bonus écologique. L'offre restant toutefois marginale pour les véhicules les plus lourds de cette catégorie, nous avons décidé de décaler le calendrier prévu. L'avis est donc défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Les entreprises souhaitant verdir leur flotte pourront toujours le faire si elles trouvent sur le marché les véhicules utilitaires correspondant à leurs besoins. La proportion de 10 % n'est qu'un plancher à atteindre avant une date donnée. Le report est apparu nécessaire, après concertation avec la profession, pour des raisons de faisabilité, mais la trajectoire reste identique à celle prévue pour les véhicules particuliers. Il est nécessaire de laisser aux constructeurs le temps de s'organiser et de compléter leurs gammes. Il n'est pas impossible que le plancher fixé pour 2023 soit, à cette date, dépassé, ce dont nous ne pourrions que nous satisfaire.

M. Matthieu Orphelin. Si le problème de l'offre ne se pose que pour les véhicules utilitaires légers les plus lourds, le report de trois ans pourrait s'appliquer à cette seule catégorie. Une telle précision permettrait de maintenir le rythme de conversion pour les autres véhicules, d'autant que l'objectif de 10 % en 2023 me paraît déjà peu ambitieux, même s'il ne s'agit que d'un plancher.

M. François-Michel Lambert. Vous dites que les entreprises souhaitant convertir leur flotte plus rapidement pourront le faire, monsieur le rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est la liberté !

M. François-Michel Lambert. Bien sûr ! Le système économique n'incite toutefois pas les acteurs à prendre des décisions qui les affaibliraient par rapport à leurs concurrents. La société Deret, société de transport de marchandises en milieu urbain, a appliqué une politique de conversion volontariste de sa flotte vers des modèles électriques uniquement parce qu'elle pensait que les pouvoirs publics prendraient rapidement des mesures contraignantes pour l'ensemble des entreprises, ce qui n'a pas été le cas. Elle aurait donc pu disparaître, mais est parvenue à se maintenir grâce à l'importance de sa trésorerie. S'il peut donc y avoir des initiateurs, notre mission est d'empêcher que de trop grands écarts s'instaurent. C'est la raison pour laquelle nous demandons la suppression de cet article.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Puisque la difficulté tient à l'absence d'une offre suffisante pour les véhicules utilitaires légers les plus lourds, je propose d'examiner la possibilité de restreindre le report à cette seule catégorie.

L'amendement CD724 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD578.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD189 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 26 CB modifié.

Article 26 C : *Rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime*

La commission examine l'amendement CD483 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Cet amendement vise à favoriser l'émergence et le développement d'une filière française de biocarburants pour l'aéronautique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je demande le retrait de cet amendement car il est pleinement satisfait : le développement de filières de biocarburants est au cœur de la stratégie de décarbonation des transports aérien et maritime, et notre travail sur le sujet a déjà commencé.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Égrener les technologies ou les méthodologies à retenir pour le rapport visé risque d'en orienter les conclusions. Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable. Je proposerai un amendement qui vise, au contraire, à ouvrir le périmètre d'étude de façon à éviter un tel écueil.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD552 de M. Paul-André Colombani.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement vise à permettre au Gouvernement d'évaluer la proposition du maire de Cannes, M. David Lisnard, d'étendre les pouvoirs de police portuaire des maires de communes littorales par la création de zones maritimes de gestion portuaire afin de lutter plus efficacement contre la pollution de l'air liée aux paquebots de croisière et d'en limiter les conséquences en termes de santé publique. Confier le pouvoir de police environnementale à un exécutif local est également une façon de rapprocher le citoyen du centre de décision.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. À nouveau, il ne me paraît pas opportun d'égrener le contenu du rapport. Quand bien même les navires à quai et ceux qui restent au large auraient le même impact environnemental, les règles spécifiques s'appliquant aux premiers ne sauraient s'appliquer aux seconds. Ces éléments pourront être examinés sans qu'il soit nécessaire de les détailler ici. Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Afin de nous faire gagner du temps, car je vois que certains s'impatientent, et en vue de clarifier mes propos sur l'amendement précédent, je présenterai mon amendement CD190 en guise d'avis.

Dès lors que le rapport que le Gouvernement remet au Parlement doit porter globalement sur la décarbonation et la réduction des émissions polluantes dans les secteurs du transport aérien et du transport maritime, la précision selon laquelle le rapport porte également sur le développement des biocarburants est superflète, tout comme celle qui figure dans l'amendement CD552 : il n'y a pas de raison de mettre davantage en valeur une orientation plutôt qu'une autre. L'avis est donc défavorable, au même titre que pour l'amendement précédent.

L'amendement est retiré.

*La commission **adopte** l'amendement CD190 du rapporteur.*

*En conséquence, l'amendement CD729 de M. Damien Abad **tombe**.*

*La commission **adopte** ensuite l'article 26 C **modifié**.*

Article 26 (articles L. 1214-2 et L. 1214-8-2 du code des transports, articles L. 2242-17, L. 3261-1, L. 3261-3, L. 3261-3-1, L. 3261-4 et L. 3261-5 à L. 3261-11 [nouveaux] du code du travail, article 81 du code général des impôts et article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale) : *Forfait mobilités durables*

*La commission **adopte** successivement l'amendement de coordination CD191, les amendements rédactionnels CD192, CD194 et CD193, et l'amendement de précision CD551, tous du rapporteur.*

En conséquence de l'adoption de l'amendement CD194, l'amendement CD419 de Mme Marietta Karamanli et les amendements identiques CD151 de M. Guy Bricout, CD161 de M. Jean-Yves Bony et CD300 de M. Michel Vialay tombent.

*La commission **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD195 du rapporteur.*

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CD420 de M. Christophe Bouillon et CD717 de M. Matthieu Orphelin.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD420 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 incitant véritablement ces derniers à utiliser le vélo ou à faire du covoiturage.

Le coût de cette mesure sera limité, car ces dépenses sont exonérées de l'impôt sous conditions. Il en est attendu un bénéfice important, tant pour l'environnement que pour la santé des salariés.

M. Matthieu Orphelin. L'idée de l'amendement CD717 est la même : il s'agit de généraliser le forfait mobilités durables pour les grandes entreprises.

Cette mesure est très bien accueillie par les citoyens. Or certains n'y auront pas droit parce que les entreprises ne voudront pas la mettre en œuvre immédiatement. Généraliser plus rapidement le forfait, le rendre obligatoire pour toutes les entreprises de plus de 250 salariés serait une formidable concrétisation du renouveau écologique que les uns et les autres mettent en exergue dans leurs discours et sur lequel ils se positionnent politiquement, ce qui, d'ailleurs, est heureux. On pourrait faire preuve de pédagogie à propos d'une mesure qui parle vraiment aux Français, dont le coût pour les entreprises, notamment pour les très grands groupes, est quasi nul et qui est même susceptible de leur être profitable. J'aime citer l'étude du MEDEF selon laquelle un salarié qui se met à faire du vélo voit, pour reprendre les termes de l'étude, « augmenter sa productivité » de 9 %.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je vais redire ce que nous avons évoqué avant l'été. Beaucoup de discussions ont eu lieu au sujet de ce forfait mobilités durables qui me tient à cœur. Partant du constat que l'indemnité kilométrique vélo n'avait pas recueilli le succès escompté, le Gouvernement est sorti convaincu des échanges qu'il a eus avec les partenaires sociaux que la bonne méthode, préconisée par ces mêmes partenaires, passe par des négociations dans les entreprises. Tel est le sens des dispositions du projet de loi, qui instaurent une négociation obligatoire. À défaut d'accord, l'entreprise devra proposer un plan de mobilité. Après dix-huit mois, un bilan devra être établi, qui permettra de vérifier que l'ensemble des salariés sont accompagnés pour trouver des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture. Tels sont les termes de l'accord qui a été conclu avec les partenaires sociaux avant l'été et qui

n'a pas évolué depuis. Je vous propose de maintenir les dispositions en l'état et de dresser le bilan prévu à l'issue du délai de dix-huit mois.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. Nous avons déjà évoqué ce sujet en première lecture, et même procédé à une avancée en décidant de l'obligation d'inclure les questions relatives aux déplacements entre le domicile et le travail dans les discussions annuelles sur la qualité de vie au travail. Si, à ce stade, le forfait mobilités durables n'est pas rendu obligatoire, les discussions sur la mobilité entre le domicile et le travail, elles, le deviennent. Regardons ce que ça va donner ; suivons cette expérimentation avec rigueur et tirons-en les bonnes conclusions. Je demande le retrait ; à défaut, mon avis sera défavorable.

La commission rejette successivement les amendements CD420 et CD717.

Elle est saisie de l'amendement CD577 de M. François-Michel Lambert.

M. Bertrand Pancher. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'amendement vise à donner aux employeurs la possibilité de prendre en charge la totalité des frais engagés par les salariés, mais vise le mauvais alinéa de l'article. Par ailleurs, les motifs mis en avant ne correspondent pas à la rédaction de l'amendement, qui conserve l'idée que l'employeur « peut » prendre en charge les frais en question. Face à cette série de difficultés rédactionnelles, je vous propose de retirer votre amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. L'amendement comporte en effet un certain nombre de problèmes de rédaction.

M. Bertrand Pancher. Si les difficultés sont exclusivement d'ordre rédactionnel, nous retravaillerons l'amendement de façon à ce qu'il soit adopté en séance.

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD575 et CD576 de M. François-Michel Lambert, et l'amendement CD316 de M. Pierre Cordier.

M. Bertrand Pancher. Les amendements CD575 et CD576 sont défendus.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD316 rappelle que, si le forfait mobilités durables permettra d'encourager l'utilisation du vélo et du covoiturage, tous les salariés, notamment ceux qui habitent en zones rurales, ne peuvent pas rejoindre leur lieu de travail systématiquement à vélo, compte tenu des distances, ou n'ont pas accès aux transports en commun. Il est proposé, par conséquent, de permettre aux utilisateurs d'un véhicule électrique à zéro émission de bénéficier de ce dispositif.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Ces amendements sont quasiment satisfaits puisque l'employeur peut participer aux frais exposés pour l'alimentation des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou à hydrogène dans le cadre d'un plafond qui est porté de 200 à 400 euros. Cela inclut les véhicules à très faibles émissions et les deux-roues électriques. Je vous propose de retirer vos amendements. À défaut, l'avis sera défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Les amendements CD575 et CD576 me semblent contre-productifs, car ils réservent le soutien au covoiturage aux seuls utilisateurs de véhicules électriques, ce qui restreint excessivement le champ de la mesure et n'est pas le sens de ce qui a été initialement prévu.

Concernant l'amendement CD316, il ne paraît pas nécessaire d'instituer une incitation supplémentaire à l'usage des véhicules électriques, puisque la prise en charge des frais de « carburant » ou, pour mieux le dire, des frais de recharge, est d'ores et déjà prévue. Surtout, pour ces véhicules, le montant pris en considération est doublé par rapport aux frais de carburant. Il y a donc, si je puis dire, une « prime à l'électrique ». Je vous demande donc de bien vouloir retirer vos amendements, sinon l'avis sera défavorable.

La commission rejette successivement les amendements CD575, CD576 et CD316.

Elle est saisie de l'amendement CD860 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le forfait mobilités durables vise à inciter à l'usage de mobilités plus propres et plus partagées, comme nous l'avons dit à plusieurs reprises. Les employés peuvent d'ores et déjà se faire rembourser par les employeurs une partie de leurs frais d'abonnement aux transports en commun. En revanche, en cas d'utilisation ponctuelle de ce mode de transport – ce qui arrive en particulier lors des pics de pollution –, l'employeur ne prend pas en charge les frais engagés. Il apparaît donc pertinent d'inclure dans le forfait mobilités durables les titres de transport vendus à l'unité pour un usage ponctuel, à l'occasion, notamment, des pics de pollution, dont nous avons tous remarqué que la fréquence et parfois même l'intensité avaient tendance à suivre une dérivée positive.

La commission adopte l'amendement, compte tenu de la levée du gage par le Gouvernement.

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD231 de Mme Mathilde Panot et CD421 de M. Luc Carvounas.

Mme Mathilde Panot. L'amendement CD231 vise à favoriser la complémentarité du vélo et des transports en commun en permettant le cumul du forfait mobilités durables et du remboursement par l'employeur de 50 % des frais d'abonnement aux services de transport en commun.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD421 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Ce cumul est d'ores et déjà prévu dans la limite d'un plafond de 400 euros ou de la prise en charge de l'abonnement de transports en commun, si celui-ci excède ce montant. Je vous propose donc de retirer vos amendements, sinon avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. Ce cumul est prévu à l'alinéa 46 de l'article 26.

La commission rejette successivement les amendements CD231 et CD421.

Elle est saisie de l'amendement CD422 de Mme Josette Manin.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je comprends votre volonté d'encourager le covoiturage, mais je ne pense pas qu'imposer l'établissement d'une liste nominative des employés proposant ce mode de déplacement soit une bonne méthode. Des applications permettent de le faire. Par ailleurs, cette mesure pourrait susciter des difficultés au regard de la protection des données personnelles. Avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cette proposition n'est pas de niveau législatif, donc avis défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à la discussion commune des amendements CD302 de M. Michel Vialay et CD329 de M. Jean-Yves Bony.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD302, rédigé par notre collègue M. Michel Vialay, concerne les titres de mobilité expirés et non consommés, à l'image des titres restaurant. Cependant, il semble que les négociations sur ce sujet aient repris. Notre collègue souhaite donc retirer son amendement.

L'amendement est retiré.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD329 a le même objet.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD196 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La rédaction de cet amendement tire les conclusions du caractère dématérialisé des titres de mobilité.

La commission adopte l'amendement.

*Puis elle **adopte** l'amendement de cohérence CD865 du rapporteur.*

Elle en vient à l'examen de l'amendement CD722 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement vise à porter le seuil de la déduction fiscale liée au forfait mobilités durables à 500 euros au lieu de 400, afin que le cumul des remboursements au titre du forfait et des abonnements aux transports en commun ne demeure pas théorique. Dans la région Île-de-France, le remboursement de 50 % du pass Navigo atteint 385 euros par an. Avec un seuil à 500 euros, l'incitation au vélo ou au covoiturage serait renforcée.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le projet de loi prévoit de doubler les exonérations actuelles pour le vélo et le covoiturage. Le montant de 400 euros semble adapté à une large partie du territoire. Je rappelle qu'il est prévu de dresser un bilan, dans les deux ans, des accords conclus dans le cadre des négociations sur la qualité de vie au travail, pour définir, le cas échéant, de nouvelles modalités de prise en charge par les employeurs des frais de transport mentionnés. Je propose donc le retrait de cet amendement.

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

La commission rejette l'amendement.

Elle examine, en discussion commune, l'amendement CD314 de M. Ian Boucard et les amendements identiques CD152 de M. Guy Bricout, CD153 de M. Vincent Descoeur et CD160 de M. Jean-Yves Bony.

M. Jean-Marie Sermier. Cet article crée un forfait mobilités durables qui portera notamment à 400 euros le plafond de la prise en charge des frais de trajet en cas d'utilisation d'un véhicule électrique ou à hydrogène. Cependant, les Français qui ne sont pas en mesure d'acquérir immédiatement ce type de véhicules subiront une différence de traitement. Pour que nos compatriotes comprennent bien que ce dispositif vise à favoriser la mobilité – même si celle-ci n'est pas toujours durable, puisque cela dépend du carburant utilisé –, nous vous proposons, par cet amendement CD314, d'accorder, dans un premier temps, cet avantage à l'ensemble de nos concitoyens et de relever le plafond à hauteur de 400 euros pour l'ensemble des véhicules.

M. Guy Bricout. L'amendement CD152 a le même objet. Il semble illogique que des salariés n'ayant pas les moyens d'acheter des véhicules électriques ou à hydrogène soient pénalisés. Je propose donc, comme cela vient d'être dit, de relever le seuil de prise en charge des frais concernant les carburants traditionnels.

M. Vincent Descoeur. C'est une excellente chose de relever le seuil pour inciter à choisir d'autres véhicules, mais il conviendrait de ne pas oublier ceux qui utilisent des carburants traditionnels, et tel est l'objet de l'amendement CD153. Je rappelle que, pour ces derniers, le seuil n'a pas été réévalué depuis 2008, malgré la hausse des prix des carburants.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD160 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le choix qui est fait par le Gouvernement est d'inciter à une mobilité plus propre, en ouvrant la possibilité de verser une indemnité allant jusqu'à 400 euros pour les modes à faibles émissions, actifs ou partagés et 200 euros dans les autres cas. Je rappelle qu'il existe des dispositifs de bonus et de prime à la conversion pour accompagner les Français vers des véhicules plus propres. Par ailleurs, nous mettons en place un forfait mobilités durables qui peut aussi accompagner le covoiturage. Il appartiendra aux employeurs, dans le cadre des négociations sur la mobilité, de définir dans quelles conditions le forfait mobilités durables pourra être accordé à un salarié – cela n'exige pas nécessairement de covoiturer au quotidien. Nous avons ouvert une large palette de solutions, adaptées à la diversité des territoires, avec l'objectif clairement assumé d'encourager la mobilité propre. Ces amendements ne vont pas dans ce sens. Je vous propose de les retirer, sinon avis défavorable.

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

La commission rejette successivement l'amendement CD314 et les amendements identiques CD152, CD153 et CD160.

Elle discute des amendements identiques CD624 de M. Jean-François Cesarini et CD721 de M. Matthieu Orphelin.

M. Jean-François Cesarini. Le Sénat avait rendu possible le cumul du forfait mobilités durables et de la prise en charge de 50 % du prix de l'abonnement aux transports en commun, et ce, au bénéfice du vélo, qui présente le double avantage, par comparaison avec le covoiturage et les autres formes de mobilité partagée faisant appel à des véhicules motorisés et à des modes de déplacement passifs, d'être absolument non polluant et d'impliquer un effort physique. Cela permet notamment de lutter contre le fléau de la sédentarité. L'amendement CD624 vise à maintenir ce dispositif avantageux de cumul pour les vélos, afin d'inciter les Français à s'orienter vers ce type de mobilité.

M. Matthieu Orphelin. L'amendement CD721 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement est, me semble-t-il, satisfait puisque la rédaction actuelle de l'article 26 permet le cumul, dans le cadre du forfait mobilités durables, du remboursement de l'abonnement de transports en commun, du covoiturage et des services de mobilité partagée ou active.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ajoute que l'amendement vise à instaurer un déplafonnement, uniquement en cas de cumul, et non pour les seuls frais liés à l'usage du vélo. Cela me semble un peu étrange et de nature à créer un déséquilibre. J'en demande donc le retrait ou avis défavorable.

M. Jean-François Cesarini. Si je comprends bien, l'amendement est à la fois satisfait et non satisfait !

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Non, il est satisfait.

M. Jean-François Cesarini. M. le rapporteur semble dire le contraire.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Votre amendement s'écarte quelque peu des équilibres qui avaient été trouvés avec les partenaires sociaux, dans la mesure où il déplafonne uniquement en cas de cumul. En revanche, il ne propose pas de déplafonnement dans le cas de la seule prise en charge des frais liés à l'usage du vélo – une curiosité qui met en cause la logique suivie, d'où mon avis défavorable.

L'amendement CD624 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD721.

Puis elle adopte l'article 26 modifié.

Article 26 bis A : *Habilitation à légiférer par ordonnance pour mettre en œuvre le forfait mobilités durables*

La commission adopte l'article 26 bis A sans modification.

Article 26 bis (article L. 318-1 du code de la route) : *Affichage de la catégorie Crit'Air des véhicules lors de leur vente*

La commission discute de l'amendement CD751 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement tend à supprimer l'article 26 bis. Les travaux de la commission ont introduit dans le projet de loi une nouvelle obligation à la charge des professionnels de la distribution automobile, en leur imposant d'afficher la catégorie Crit'Air des véhicules qu'ils vendent. Cette mesure risque d'être difficilement applicable, car les professionnels ne disposent pas systématiquement des informations relatives à la classification Crit'Air du véhicule, notamment pour les véhicules anciens, mais aussi pour les véhicules d'occasion ou les véhicules importés, dont le certificat d'immatriculation ne porte pas toujours mention de la norme euro. Par ailleurs, cette mesure risque d'ajouter de la complexité à la complexité et de la confusion dans l'esprit du consommateur, déjà confronté à une multitude d'informations sur le caractère polluant ou non des véhicules proposés à la vente.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis tout à fait défavorable. À partir du moment où l'on met en place des zones à faibles émissions, il importe de bien informer les acquéreurs potentiels sur la vignette Crit'Air. Cette mention figure sur la plupart des cartes grises et des certificats d'immatriculation, et les professionnels savent très bien trouver cette information en fonction de la date de la première immatriculation des véhicules. Je considère qu'il est très important, pour les acquéreurs de véhicules, de disposer de cette information, et je suis tout à fait défavorable à la suppression de cette obligation d'affichage.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Étant celui par qui cette mesure a été introduite lors des travaux en commission en première lecture, vous comprendrez, monsieur Jean-Marie Sermier, que je sois défavorable à votre proposition. Il faut avoir confiance en la capacité de nos concitoyens à comprendre ce qu'on leur explique. Afficher les vignettes Crit'Air sur les véhicules d'occasion ou neufs ne me paraît pas constituer une contrainte énorme pour les concessionnaires, qui ont connaissance des dates, sauf peut-être dans de rares cas – et encore, cela m'étonnerait.

Je souhaite le maintien de cette disposition, qui se veut une information, une aide à la décision et à la compréhension des enjeux par nos concitoyens. Ce sera d'autant plus utile que les zones à faibles émissions mobilité vont se développer. Déjà vingt-trois agglomérations se lancent dans leur mise en œuvre, ce qui concerne 17 millions de personnes.

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le rapporteur, depuis l'introduction, en première lecture, de l'affichage obligatoire, dans les concessions automobiles, de la catégorie Crit'Air du véhicule, nous avons travaillé sur le sujet. Nous avons constaté, par exemple, que de grosses voitures de sport allaient bénéficier d'une vignette Crit'Air favorable, alors que de plus petites voitures, certes anciennes, ne pourraient pas l'obtenir. Vous irez expliquer aux Français qu'une grosse voiture de sport allemande ou italienne peut entrer dans une zone à faibles émissions, alors qu'une voiture certes plus ancienne mais beaucoup plus modeste ne le peut pas. Vous avez rejeté nos arguments en disant : « je pense que ». Le problème n'est pas de penser, il est de s'assurer qu'on ne va pas imposer davantage de complexité à nos entreprises ! On est très loin de la simplification qui paraissait être le nouveau fondement de la politique. Je ne souhaite évidemment pas retirer l'amendement.

M. Vincent Rolland. Notre collègue M. Jean-Marie Sermier a raison. Ce dispositif est de nature à créer la confusion puisque des voitures qui présentent des niveaux d'émissions de gaz à effet de serre, notamment de CO₂, très élevés, pourront obtenir une vignette Crit'Air bien plus favorable que certaines petites cylindrées aux émissions de CO₂ peu élevées.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. D'abord, les vignettes Crit'Air concernent la pollution de proximité et non pas le CO₂ – celui-ci est visé par les normes euro. Ensuite, les zones à faibles émissions se développent dans vingt-trois agglomérations : elles existent déjà dans l'agglomération parisienne, à Grenoble et à Strasbourg ; la métropole de Lyon en a approuvé le principe le 26 janvier dernier ; Toulouse et Montpellier sont en train d'y travailler. Nos concitoyens, quand ils achètent un véhicule neuf ou d'occasion, ont besoin de savoir dans quelles zones ils peuvent entrer. Cette mesure tend tout simplement à leur donner cette information ; elle est vraiment une aide à la décision.

Vous évoquez les cas particuliers que constituent quelques très grosses cylindrées. Soit dit en passant, elles ne concernent pas la majorité de nos concitoyens, ceux auxquels je pense.

M. Vincent Rolland. On parle du message !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le fait d'afficher ou non l'information n'enlèvera rien à la réalité des faits : que vous le vouliez ou non, votre véhicule ne pourra accéder qu'aux zones correspondant à sa vignette Crit'Air. Mais cela permettra de savoir à quelle catégorie appartient un véhicule, par exemple d'occasion. Ainsi, un véhicule de 1998 sera catégorisé Crit'Air 3 ou 5 selon qu'il roule à l'essence ou au diesel.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Ce qui est demandé aux professionnels de l'automobile est particulièrement simple. Dans la plupart des cas, un professionnel sera en mesure de consulter la carte grise ou, à défaut, de se référer à l'année de la première immatriculation pour informer les futurs acquéreurs sur la vignette Crit'Air. Cette information est très importante pour ces derniers. Vous ayant rassuré quant à la complication qu'aurait pu représenter cette mesure pour les professionnels de l'automobile, je peux vous inviter à retirer votre amendement. Je leur fais confiance : ils sauront obtenir l'information.

Vous ouvrez un autre débat, relatif à la pertinence des vignettes Crit'Air. La question de savoir s'il faut lutter contre la pollution en interdisant la circulation des véhicules les plus polluants est un autre débat qui concerne les émissions de CO₂. Les vignettes Crit'Air permettent de rendre compte des émissions de particules d'oxydes d'azote, celles qui constituent la pollution de fond dans une agglomération. Vous dites ne pas partager l'objectif poursuivi par les vignettes Crit'Air, qui sont pourtant un bon levier pour lutter contre la pollution dans certaines zones. C'est évidemment tout à fait votre droit, mais c'est un désaccord de fond entre nous. Pour ma part, j'estime que c'est un dispositif très important. Les Français sont extrêmement préoccupés par la pollution de l'air. On dénombre plus de 48 000 décès prématurés par an. Il faut se donner les outils pour répondre à cette urgence sanitaire.

M. Adrien Morenas. J'invite notre collègue M. Jean-Marie Sermier, ainsi que ceux de ses amis qui souhaiteraient acheter de grosses berlines allemandes, à consulter le site de *La Centrale*. Ils verront que la vignette Crit'Air est mentionnée pour chaque véhicule. On sait donc de quelle catégorie relève le véhicule d'occasion qu'on achète.

M. Vincent Rolland. Je ne suis pas défavorable aux vignettes Crit'Air. Simplement, voir des véhicules extrêmement puissants pénétrer dans les centres-villes avec une vignette Crit'Air 1 peut provoquer, chez certains de nos concitoyens, de la confusion sur la question de la pollution. La pollution dont on parle le plus, ce sont les émissions de gaz à effet de serre. Je vous livre une remontée du terrain : certains de mes concitoyens n'y comprennent plus rien.

M. Adrien Morenas. Il faut leur expliquer ! Vous êtes député !

M. Vincent Rolland. J'exprime ici, simplement, l'opinion du peuple.

La commission rejette l'amendement CD751.

Puis elle adopte l'article 26 bis sans modification.

Article 27 (article 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 CD423 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement vise à garantir que le plan d'action tient compte des spécificités de l'exposition des jeunes publics à la pollution de l'air et prévoit des mesures adaptées pour les établissements fréquentés par des publics sensibles, notamment les enfants.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre amendement vise à ce que les plans d'amélioration de la qualité de l'air respectent les recommandations de l'OMS – Organisation mondiale de la santé. Je suis évidemment d'accord pour qu'on s'assigne une ambition élevée, ce qui renvoie, par exemple, au débat que nous venons d'avoir. Nous mobilisons de nombreux outils, en particulier dans le cadre du présent projet de loi. Nous engageons le renouvellement du parc automobile, notamment en retirant les véhicules les plus polluants et en nourrissant une forte ambition concernant les véhicules neufs, en faveur desquels nous mobilisons des moyens sans précédent. Un travail est en cours avec les vingt-trois collectivités qui mettent en place des zones à faibles émissions. Nous devons poursuivre les efforts et tendre vers les recommandations de l'OMS, mais la priorité est d'abord de se conformer aux normes européennes – ce qui demeure encore un objectif à atteindre dans quinze zones. Donnons-nous déjà tous les moyens pour respecter ces normes, tout en

visant l'objectif de tendre vers les recommandations de l'OMS. Je vous propose donc le retrait de l'amendement, sinon avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En première lecture, nous avons considéré qu'il fallait instaurer des mesures spécifiques pour les établissements qui accueillent les publics les plus sensibles, ce qui a débouché sur la dernière phrase de l'alinéa 6 de l'article 27, introduite par un amendement que j'avais doublement sous-amendé en séance publique. Je précise que les publics sensibles ne désignent pas seulement les enfants mais aussi, par exemple, les personnes asthmatiques.

S'agissant des normes de l'OMS, elles sont strictement identiques aux normes européennes – donc françaises – pour ce qui est des objectifs de qualité relatifs aux oxydes d'azote, qui sont, avec les particules fines, les polluants de proximité les plus importants. Nous sommes donc déjà alignés sur les normes de l'OMS pour les oxydes d'azote. En revanche, il demeure un écart, du simple au double, pour les particules fines. Si on voulait faire évoluer la réglementation, il faudrait s'y employer au niveau européen, notamment en réformant la directive de 2008. Nous sommes donc à mi-chemin au regard des normes de l'OMS. Comme le disait M. Vincent Rolland tout à l'heure, il faut expliquer clairement les choses à nos concitoyens, mais ne faisons pas croire qu'on ne respecte pas du tout les normes de l'OMS. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

M. Christophe Bouillon. Sur la foi de ces explications convaincantes, je retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'examen de l'amendement CD232 de M. Loïc Prud'homme.

Mme Mathilde Panot. C'est un amendement qui, j'en suis sûre, fera débat, puisqu'il propose de supprimer l'alinéa 6 de l'article, relatif aux zones à faibles émissions. Cela ne signifie évidemment pas que nous ne serions pas préoccupés par la pollution de l'air. Au passage, le nombre de morts prématurées indiqué par Mme la ministre, qui est fourni depuis plusieurs années, a été revu récemment : on en recense à présent 67 000 par an dues à la pollution. Le niveau de pollution de l'air, en France, est extrêmement préoccupant. Pourquoi, dès lors, nous opposons-nous aux zones à faibles émissions ? C'est que nous ne sommes pas du tout d'accord avec la méthode employée.

Nous pensons – et c'est ce que nous ont appris aussi les gilets jaunes, qu'il faut écouter – qu'on ne doit pas commencer par des mesures ciblant les individus lorsque ceux-ci n'ont pas d'alternative. Les zones à faibles émissions auront pour effet de faire payer les personnes les plus pauvres, qui possèdent les véhicules les plus polluants et qui ne peuvent pas en changer facilement. Privées de l'accès aux centres-villes, elles n'auront pas d'alternative tant qu'on n'aura pas développé les

transports en commun, renforcé leur qualité et assuré, comme nous le demandons, leur gratuité.

De surcroît, ce sont ces personnes qui subissent le plus la pollution. Aujourd'hui, les personnes les plus précaires, qui vivent dans des quartiers populaires, ont cinq fois plus de risques de mourir que la moyenne de la population lors d'un épisode de pollution et paient quatre fois plus de taxe carbone, en pourcentage de leurs revenus, que les très riches, qui émettent pourtant quarante fois plus de carbone. À cet égard, une forte demande de justice sociale continue à s'exprimer dans notre pays.

Si nous voulons réduire la pollution de l'air, commençons par lutter contre la pollution des paquebots et par diminuer la part – qui est actuellement de 87 % – du secteur routier dans le transport de marchandises. L'arrêt de la ligne ferroviaire Rungis-Perpignan, qui va remettre 25 000 camions sur les routes, est un bon contre-exemple de ce qu'il faut faire. Commençons par offrir de vraies solutions pour que les personnes puissent se déplacer sans utiliser leur véhicule, car il faut sortir du règne de la voiture. Arrêtons le grand projet – inutile – de reconstruction de l'incinérateur d'Ivry-sur-Seine, qui va nuire à la santé des habitants.

Il faut commencer par rompre, de manière très claire, avec ce modèle pour privilégier celui que nous vous proposons. Nous pourrions appliquer des mesures aux individus lorsqu'ils auront des alternatives pour se déplacer et vivre dignement.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Peut-être ne nous sommes-nous pas bien comprises, madame la députée, quant à l'objet et au contenu du projet de loi, qui vise précisément à développer, partout sur le territoire, des alternatives à l'usage individuel de la voiture.

Mme Mathilde Panot. Quel mépris ! C'est insupportable !

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. En l'absence d'autres solutions, nous nous employons à favoriser un usage partagé de la voiture et à permettre aux Français de passer à des véhicules moins polluants, notamment grâce à la prime à la conversion, si aucune des solutions précédentes n'est possible. Ces dispositions sont au cœur du projet de loi.

Nous avons tous entendu les messages qui ont été exprimés par nos concitoyens, ces derniers mois, et l'on peut supposer que les élus des métropoles ou des collectivités qui mettront en place les zones à faibles émissions (ZFE) les ont également entendus. C'est pourquoi nous avons fait le choix d'un dispositif souple, reposant sur les ZFE. Il appartiendra aux collectivités de mettre en place des mesures progressives permettant de restreindre l'usage des véhicules les plus polluants au cœur des agglomérations. Elles pourront commencer, par exemple, par les véhicules professionnels, tout en accompagnant les entreprises, comme nous le faisons avec les dispositifs de suramortissement, et comme s'y emploient

de nombreuses collectivités, notamment avec les livraisons du dernier kilomètre. Ces préoccupations sont donc largement prises en compte par le Gouvernement et trouvent une traduction dans le texte issu de l'examen en première lecture.

Nous faisons face à une véritable urgence sanitaire, comme nous l'avons rappelé. On peut certes débattre des chiffres. Pour ma part, je me réfère à ceux de l'agence nationale Santé publique France. Même s'il existe d'autres études, il me paraît important que nous ayons la même référence pour ne pas s'y perdre. Les zones à faibles émissions me paraissent un outil très important, qui permettra d'agir, non pas simplement par des dispositifs de circulation différenciée – qui sont certainement pénalisants, il est vrai, pour les personnes modestes venant travailler dans ces villes –, mais aussi par des mesures de fond, s'inscrivant dans la durée. Je suis donc évidemment opposée à la suppression de ce dispositif.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Au risque d'enfoncer des portes ouvertes, madame Mathilde Panot, je dirai que la pollution de l'air nous concerne tous, que ce n'est pas une histoire de riches ou de pauvres. Nous respirons tous le même air, nous le partageons et devons le protéger. C'est un combat commun contre un fléau sanitaire qui coûte près de 100 milliards d'euros par an à la France – 20 milliards pour l'air intérieur et 80 milliards pour l'air extérieur.

Clairement, les zones à faibles émissions mobilité ne sont pas des péages urbains. Il ne s'agit évidemment pas d'autoriser à polluer moyennant paiement. Par ailleurs, ces zones sont mises en place de manière très progressive. Au départ, sont exclus des véhicules de catégorie Crit'Air 5 – fonctionnant, par exemple, au diesel et dont la première mise en circulation est antérieure à 2001 – ou sans vignette, dont la première mise en circulation est antérieure au 31 décembre 1996. Étant au fait des réalités, je ne nie pas que certains de ces véhicules demeurent en circulation mais, les années passant, il y en aura heureusement de moins en moins.

Des aides sont accordées pour pouvoir changer de véhicule. La trajectoire de verdissement du parc automobile consiste à favoriser l'achat d'une voiture d'occasion ou neuve par des primes à la conversion. Celles-ci permettent d'accéder à des véhicules, y compris électriques, à des prix raisonnables.

Vous avez fait référence aux gilets jaunes. Dans ma circonscription, j'ai organisé treize grands débats, au cours desquels une heure et quart était consacrée à la transition écologique. Nous avons systématiquement débattu de ces problématiques, ce qui fut l'occasion de faire œuvre de pédagogie. Ne croyez pas non plus que vous avez le monopole de la discussion avec ces personnes et de la compréhension de leurs revendications. Sur ces questions, nous avons tous engagé les mêmes discussions que vous, et nous en tenons compte. Les zones à faibles émissions mobilité ne sont pas dirigées contre des personnes mais visent à lutter contre la pollution de proximité, qui nous affecte tous. C'est la pollution de fond, celle que l'on respire au quotidien, qui compte, bien plus que les pics de pollution. Si le « *buzz* » médiatique qui entoure ceux-ci permet une prise de conscience, tant mieux, mais le véritable problème est la pollution de tous les jours, qui est notre

ennemi commun. C'est cela que l'on doit avoir à l'esprit concernant ce type de mesures, plutôt que de chercher à savoir si elles sont prises pour les riches ou pour les pauvres.

Mme Mathilde Panot. Non, monsieur le rapporteur, nous ne respirons pas tous le même air, et c'est bien là le problème ! Ce n'est pas un hasard si l'incinérateur dont je vous parlais doit être reconstruit à Ivry-sur-Seine, ville populaire, et non à Neuilly-sur-Seine. D'ailleurs, comme vous pouvez le constater, les prix de l'immobilier montrent que les plus riches de notre pays ont mis en place des stratégies pour acheter un air plus pur. Vous pouvez retourner la question dans tous les sens, aujourd'hui, les quartiers populaires subissent une pollution bien plus élevée. Une étude extrêmement intéressante montre que c'est dans les villes d'immigration récente qu'on installe les incinérateurs et qu'on brûle les déchets. Donc, il est faux de dire que nous sommes toutes et tous exposés à la pollution de la même façon, que nous respirons le même air. Ce sont d'abord les plus pauvres de notre pays qui pâtissent de ces problèmes.

Par ailleurs, madame la ministre, vous affirmez que l'objet de votre projet de loi est d'offrir des alternatives. Nous le contestons – ce sont deux visions du monde qui s'opposent –, ce qui ne nous empêche pas de respecter votre position. Une étude récente de Carbone 4 montre que, pour être à la hauteur des enjeux écologiques, il faudra engager des changements, pour un quart, d'ordre individuel et, pour trois quarts, de nature collective. Nous ne disons pas autre chose. Nous sommes d'accord sur le fait que les gens vont devoir, petit à petit, abandonner la voiture et emprunter de manière croissante les transports en commun, mais il nous faut d'abord entreprendre un changement de modèle. Il ne faut pas commencer par viser les plus précaires de nos concitoyens. Je ne pense pas, par exemple, que l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, dont nous avons déjà parlé maintes fois mais que je souhaite réintroduire dans le débat, contribue à répondre aux besoins des gens, à leur offrir des prix abordables et une alternative à la voiture.

Sans prétendre avoir le monopole du dialogue avec les gilets jaunes, pour moi, ce qu'ils ont dit l'année dernière, c'est qu'ils sont d'accord pour moins utiliser leur voiture, mais à condition d'avoir des trains même sur les petites lignes, des gares qui rouvrent, des services publics qui fonctionnent mieux et à une distance raisonnable, qu'il s'agisse de la maternité ou de l'école, par exemple. Il nous faut donc commencer par changer tout ce qui ne va pas avant d'infliger une triple peine aux personnes disposant de faibles moyens, qui vont être les premières à souffrir de la mise en place des ZFE alors qu'elles ne sont pas les premières responsables de la pollution de l'air.

La commission rejette l'amendement CD232.

Elle est saisie de l'amendement CD530 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. J'ai une modeste expérience en matière de qualité de l'air, et j'aimerais donc rappeler que, dans toutes les zones où celle-ci est considérée comme déficiente en France, les deux principales sources d'émissions de pollution sont les transports et le chauffage domestique – dans certaines zones, ces deux sources sont même productrices de pollution à parts égales. Dans le cadre de l'examen d'un texte sur les transports, l'objet de l'amendement CD530 est de réaffirmer la nécessité que ce texte prenne sa part dans le défi de l'amélioration de la qualité de l'air, mais aussi de rappeler que l'air n'a pas de frontières, comme on a pu s'en rendre compte à l'occasion d'une catastrophe historique – mais cela vaut aussi au quotidien, à l'échelle communale et intercommunale.

Cet amendement vise à ce que les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 100 000 habitants et les communes couvertes par un plan de protection de l'atmosphère (PPA) aient l'obligation de présenter un plan d'action visant à améliorer la qualité de l'air.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Vous proposez de compléter l'objectif de promotion d'une mobilité à zéro émission par l'amélioration des carburants alternatifs, et énumérez pour cela une liste de carburants qui, s'ils ont certainement un impact positif en matière d'émissions de gaz à effet de serre, ne représentent pas tous une amélioration en termes de pollution aux particules fines ou aux oxydes d'azote (NOx). Par ailleurs, ces carburants bénéficient de nombreux avantages fiscaux.

Dans les zones où l'on souhaite réduire fortement la pollution, la meilleure solution me semble vraiment être celle consistant à promouvoir une mobilité à zéro émission. Je suggère donc le retrait de cet amendement et émettrai, à défaut, un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je me demande s'il n'y a pas un malentendu au sujet des zones à faibles émissions. Dans un premier temps, il s'agit d'en bannir les véhicules les plus polluants, souvent parce qu'ils sont les plus anciens : ce sont les véhicules porteurs de vignettes Crit'Air 5 ou au-delà, c'est-à-dire sans vignette, et de restreindre ensuite progressivement l'accès à ces zones.

Les motorisations citées dans l'amendement CD530 sont actuellement classées en Crit'Air 1, et vont donc rester autorisées durant un certain temps. Si on consulte le calendrier de la mise en œuvre des zones à faibles émissions, par exemple pour la métropole du Grand Paris, on constate que les véhicules classés Crit'Air 1 ou Crit'Air zéro vont être autorisés jusqu'en 2030. Il n'est pas besoin de préciser le type de carburant utilisé dès lors qu'on peut se baser sur la vignette Crit'Air : même s'il y a un lien évident entre la technologie mise en œuvre – hybride, éthanol, éthanol hybride, etc. – et la quantité de polluants de proximité émis, il n'est pas nécessaire de corrélérer les deux.

Comme Mme la ministre, je suggère donc le retrait de cet amendement, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD52 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD52 propose de mentionner explicitement que la concertation préalable à la mise en place d'une zone à faibles émissions associe les organisations professionnelles, ceci afin d'intégrer les contraintes de déplacement liées à leur activité.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il est d'ores et déjà prévu une consultation en amont de la mise en place de zones à faibles émissions. Les collectivités pourront naturellement associer toutes les parties prenantes intéressées, mais il ne me paraît pas souhaitable de dresser une longue liste de toutes les parties prenantes potentiellement intéressées – sans parler des citoyens eux-mêmes. Je suggère donc le retrait de cet amendement et émettrai à défaut un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Dans le cadre des travaux préparatoires à l'examen du projet de loi, nous avons auditionné un certain nombre des acteurs ayant vocation à mettre en place les ZFE mobilité, et je suis d'avis qu'il faut leur faire confiance. Naturellement, les professionnels doivent être associés, mais aussi les riverains et toutes les personnes concernées. Dans la mesure où c'est déjà ce qui se fait, il n'y a pas lieu de le préciser dans le texte du projet de loi.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD853 du rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD853 vise à préciser que la révision du plan d'action air n'emporte pas révision du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) dans son ensemble.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD424 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD424 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous avons déjà eu un débat sur ce point lors de l'examen du texte en première lecture. Cet amendement pose une difficulté particulière, à savoir que la compétence en matière de police de la circulation ne peut pas être scindée entre

plusieurs autorités. Je suggère donc le retrait, et émettrai à défaut un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis, d'autant que cela n'a pas empêché, par exemple, Paris et la métropole du Grand Paris d'avancer sur la mise en place des ZFE.

L'amendement est retiré.

La commission adopte 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 CD233 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. L'amendement CD233 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis défavorable, pour les mêmes raisons que celles précédemment exposées.

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

Elle en vient aux amendements CD425 et CD426 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Les amendements CD425 et CD426 sont défendus.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. L'amendement CD425 me semble satisfait, c'est pourquoi je suggère son retrait, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Pour ce qui est de l'amendement CD426, il renvoie au débat que nous avons eu sur les normes de l'OMS, qui a été l'occasion pour M. le rapporteur de nous expliquer la situation de manière très exhaustive. Je souhaite donc également son retrait, sinon avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement CD425 est effectivement satisfait à double titre. Quant à l'amendement CD426, je me suis longuement expliqué tout à l'heure sur la question à laquelle il a trait – et à voir la mine de certains, je ne recommencerai pas !

Les amendements CD425 et CD426 sont retirés.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD53 de M. Vincent Descoeur et CD753 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD53 vise à ce que le calendrier des interdictions de circulation dans les ZFE soit arrêté pour une durée de trois ans, afin de tenir compte des évolutions technologiques, mais aussi de donner de la lisibilité aux acteurs de la mobilité.

M. Jean-Marie Sermier. Au-delà de l'amélioration technologique qu'on peut attendre et qu'il est donc normal de prendre en compte trois ans à l'avance, se pose la question de la capacité d'un certain nombre de nos concitoyens à changer de voiture pour pouvoir bénéficier de la possibilité de circuler au sein de zones à faibles émissions – parce qu'ils y vivent, y travaillent ou y logent. Il est très important de pouvoir accompagner ces personnes, ce qui est l'une des raisons justifiant que le calendrier des interdictions de circulation soit arrêté pour une durée de trois ans.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Pour ce qui est de la nécessité que le calendrier tienne compte des technologies et de la maturité des filières, je pense qu'on peut faire confiance aux territoires. L'étude préalable à la mise en place d'une zone à faibles émissions vise précisément à étudier les modalités de restriction envisagées en fonction des véhicules concernés et en tenant compte des technologies disponibles.

Quant au fait de limiter la durée à trois ans, j'estime, pour ma part, que nous devons laisser une marge de manœuvre aux collectivités dans l'appréciation de ce qu'elles estiment être l'horizon pertinent. En tout état de cause, une limite fixée à trois ans me paraît très courte et j'estime souhaitable de donner à chacun une visibilité plus étendue afin de ne pas déstabiliser les différents usagers, qu'il s'agisse des particuliers ou des professionnels. Je propose donc le retrait de ces amendements ; à défaut, avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Adopter cet amendement serait contre-productif, car la mise en place des ZFE doit se faire avec une progressivité que ne permet pas un calendrier sur trois ans. Ce que proposent les différentes agglomérations est plutôt prévu sur une dizaine d'années. Ce n'est que vers 2030 que les véhicules les moins polluants, actuellement classés Crit'Air 1 et Crit'Air zéro, ne seront plus autorisés dans les ZFE. D'ici là, le parc automobile aura encore évolué du fait de la trajectoire technologique, mais aussi du renouvellement du parc, favorisé par les aides à la conversion. En tout état de cause, les élus locaux savent très bien que leurs concitoyens ne peuvent pas tous faire l'acquisition, du jour au lendemain, d'un véhicule classé Crit'Air 1 ou Crit'Air zéro.

La commission rejette successivement les amendements CD53 et CD753.

Elle examine l'amendement CD55 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD55 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

La nécessité des mesures de restriction envisagées doit être justifiée. Ces mesures doivent être proportionnées aux bénéfices environnementaux et sanitaires attendus, et les professionnels ne sont pas les seuls concernés. Il serait donc restrictif de résumer la prise en compte des intérêts aux seuls intérêts des professionnels. Par ailleurs, j'estime qu'il faut faire confiance aux collectivités sur la façon dont elles organiseront les concertations. Je suis donc défavorable à cet amendement.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Comme cela a déjà été dit en première lecture, ceux qui travaillent à la mise en place des ZFE consultent les professionnels et, s'ils doivent continuer à le faire, je ne pense pas qu'il faille l'inscrire dans la loi. En revanche, un guide méthodologique est en préparation et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), qui coordonne les agglomérations chargées de la mise en place des ZFE, organise régulièrement des réunions de retour d'expérience et de mise en commun des pratiques. À mon sens, c'est ainsi que les choses doivent se faire. Je suis donc défavorable à cet amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD427 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je ne me lasse pas d'entendre les mêmes explications de la ministre et du rapporteur, mais je les connais maintenant par cœur. Pour leur épargner d'avoir à les répéter, je retire l'amendement CD427.

L'amendement est retiré.

La commission examine les amendements identiques CD54 de M. Vincent Descoeur, CD261 de M. Jean-Pierre Vigier, CD515 de M. Martial Saddier, CD648 de M. Vincent Rolland et CD752 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD54 est défendu.

M. Jean-Pierre Vigier. L'amendement CD261 est cohérent en ce qu'il permet d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la création des fameuses ZFE. J'estime que cette mesure est très importante en matière d'aménagement du territoire.

M. Martial Saddier. L'amendement CD515 est défendu.

M. Vincent Rolland. L'amendement CD648 est défendu.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD752 est essentiel en ce qu'il vise à ce que les organisations professionnelles du secteur des transports soient associées à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions mobilité et aux limitations de circulation dans ces zones.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis défavorable. Une procédure de concertation est prévue en amont de la mise en place des ZFE. J'estime que nous pouvons faire confiance aux collectivités pour prendre des mesures justifiées et proportionnées, en associant l'ensemble des acteurs et des parties prenantes concernées, notamment les professionnels du transport routier.

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

Elle examine l'amendement CD147 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. En France, les mesures de la pollution de l'air sont effectuées par des organismes de surveillance agréés par le ministère de l'environnement : les associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air (AASQA). Elles sont une quarantaine sur tout le territoire, avec au minimum une association par région. Les mesures effectuées par des capteurs fixes ou mobiles permettent d'estimer la présence de nombreux polluants – dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, ozone, plomb, particules, monoxyde de carbone.

Dans le cadre du déploiement des ZFE, l'amendement CD147 propose de densifier le maillage des capteurs de pollution afin de pouvoir mieux identifier les zones les plus exposées à la pollution, mais aussi de mieux mesurer l'impact de ces ZFE sur les niveaux de pollution.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Les modalités de surveillance de la qualité de l'air sont fixées à la fois par les directives européennes, le code de l'environnement et l'arrêté du 19 avril 2017 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant. Je suis sincèrement convaincue que les mesures réalisées par les associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air, complétées par les modélisations sur lesquelles elles s'appuient désormais, permettent d'évaluer de façon tout à fait satisfaisante la qualité de l'air d'une agglomération et l'impact des ZFE. Cet amendement me paraissant satisfait, je propose son retrait ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Même avis. J'ajoute que si la surveillance doit être renforcée, c'est peut-être en l'étendant aux polluants émergents, comme l'a proposé un rapport de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) il y a quelques mois, étant entendu que l'impact financier d'une telle extension doit être pris en considération. Aujourd'hui, pour ce qui est des polluants liés aux transports, des particules fines et des NOx, leur détection se fait en France dans

des conditions très satisfaisantes, grâce à la combinaison des capteurs fixes et mobiles et de la modélisation. En revanche, si nous devons engager des moyens supplémentaires, ils devront de préférence permettre la détection des polluants émergents, qui sortent du cadre des ZFE mobilité.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD662 de M. Vincent Rolland.

M. Vincent Rolland. L'amendement CD662 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Le I de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales prévoit que les ZFE peuvent être créées pour lutter contre la pollution de l'air et ne mentionne aucun autre objectif que celui-ci. Dès lors, les contrôles liés aux ZFE devront se limiter au respect de cet objectif. Je suggère donc le retrait de cet amendement et émettrai à défaut un avis défavorable.

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

Elle aborde l'amendement CD352 de M. Fabien Di Filippo.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

En cohérence avec ce que j'ai dit précédemment, les sanctions devront bien être liées à l'objet des ZFE, c'est-à-dire la qualité de l'air.

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

Elle adopte successivement l'amendement de coordination CD198, l'amendement rédactionnel CD199 et l'amendement CD162 de rectification d'une erreur matérielle, du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 28 modifié.

Article 28 bis A (article L. 223-1 du code de l'environnement) : *Systématisation des mesures prises en cas de pic de pollution*

La commission adopte l'article 28 bis A sans modification.

Article 28 bis B (article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales) : *Possibilité de créer des zones à trafic limité*

La commission adopte l'article 28 bis B sans modification.

Article 28 bis (article L. 1311-15 du code général des collectivités territoriales) : *Mutualisation des flottes de véhicules entre collectivités*

La commission est saisie de l'amendement CD428 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. L'amendement est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je suis défavorable à la suppression de l'article 28 bis et je suggère donc le retrait de cet amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable, car la précision apportée par l'article 28 bis me paraît utile.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 28 bis sans modification.

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 maintient la suppression de l'article 28 ter A.

Article 28 ter (article L. 571-10-2 [nouveau] du code de l'environnement) : *Évaluation des nuisances sonores ferroviaires*

La commission adopte l'article 28 ter sans modification.

Article 28 quater A (article L. 571-10-3 [nouveau] du code de l'environnement) : *Nuisances générées par les vibrations liées au transport ferroviaire*

La commission adopte l'amendement de précision rédactionnelle CD543 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 28 quater A modifié.

Article 28 quater B (article L. 130-9 du code de la route) : *Expérimentation du contrôle automatisé des émissions sonores des véhicules*

La commission examine l'amendement CD710 de M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Son auteur étant absent, je reprends l'amendement CD710 qui précise utilement que la constatation des niveaux d'émissions sonores des véhicules est opérée par des appareils de contrôle automatique fixes et mobiles.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 28 quater B modifié.

Article 28 quater (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 adopte l'article 28 quater sans modification.

Article 28 quinquies (article L. 112-11 du code de l'urbanisme, article L. 271-4 du code de la construction et de l'habitation et article 3-3 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986) : *Information relative au bruit aérien en cas d'acquisition d'un immeuble*

La commission adopte l'article 28 quinquies sans modification.

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 ordonnances pour améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur*

La commission adopte l'article 29 sans modification.

Article 29 bis (article L. 323-1 du code de la route) : *Indépendance entre le contrôle technique et la réparation de véhicules*

La commission adopte l'article 29 bis sans modification.

Article 29 ter : *Rapport sur les émissions liées au transport par autocars*

La commission adopte l'article 29 ter sans modification.

TITRE I^{ER} A (précédemment réservé)

PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS : OBJECTIFS, MOYENS ET CONTRÔLE

Mme la présidente Barbara Pompili. Comme en première lecture, le titre I^{er} A a été réservé pour être examiné à la suite du titre III, c'est-à-dire après l'article 29 ter.

Article 1^{er} 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 CD203 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Avec l'amendement CD203, nous souhaitons affirmer politiquement que nous considérons l'objectif de maîtrise publique des infrastructures existantes ou à venir comme une priorité de la stratégie de l'État en matière d'investissement dans les systèmes de transport.

Nous estimons que l'intervention de la puissance publique est essentielle en matière d'écologie – et il s'agit d'un sujet d'actualité puisque, depuis deux mois, les agents du ministère de la transition écologique et solidaire ont constitué un comité de défense du ministère en dénonçant un manque de moyens de plus en plus criant, se traduisant par des réductions d'effectifs et une perte d'expertise publique.

Nous souhaitons également réaffirmer que les infrastructures doivent rester sous maîtrise publique, et que ce n'est qu'à cette condition que nous serons en mesure d'assurer une véritable transition écologique. Si l'État avait gardé les autoroutes sous maîtrise publique, il aurait pu engranger 24 milliards d'euros de recettes, qui auraient été extrêmement utiles pour financer la transition écologique.

Nous rappelons également par cet amendement que nous sommes fortement opposés à la privatisation d'Aéroports de Paris, qui est une aberration écologique puisque l'aviation civile pourrait passer de 2 % des émissions mondiales aujourd'hui à 20 % d'ici à 2050.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement renvoie à un débat sur la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes, que nous avons déjà largement eu en différentes occasions. Comme je l'ai dit précédemment, si je n'appartenais pas au gouvernement qui a décidé de la privatisation des autoroutes, j'estime que leur renationalisation nécessiterait des moyens considérables, dans un contexte où les ressources disponibles doivent être concentrées en priorité sur l'amélioration des transports du quotidien. Je suis donc défavorable à cet amendement.

Mme Béragère Abba, rapporteure. J'estime, moi aussi, que les concessions constituent déjà une relation contractuelle dans le cadre de laquelle s'exerce un contrôle de l'État. Une renationalisation anticipée des concessions autoroutières handicaperait tous les projets et la programmation de la présente loi. Je suis donc défavorable à cet amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD362 de M. François Pupponi.

M. François-Michel Lambert. L'amendement CD362, déjà présenté en première lecture, entend préciser que la priorité doit être donnée aux quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV). Ces territoires restent aujourd'hui largement déficitaires en termes d'infrastructures et d'accès à la mobilité, alors que leurs populations sont déjà socialement et économiquement marginalisées.

Ma circonscription, qui correspond à ce qu'on appelle couramment les quartiers nord de Marseille, compte plus de 100 000 habitants. Ceux-ci mettent plus d'une heure pour atteindre le centre-ville et, rien n'étant prévu pour désenclaver leurs quartiers, ils ne sont pas connectés aux zones d'activité économique. De manière aberrante, on continue cependant à mettre en place des lignes de tramway ou des routes pour voitures à deux fois deux voies en centre-ville, afin de desservir les quartiers abritant des populations plus aisées. Si nous ne nous servons pas de la loi pour aider ces quartiers en grande difficulté, exclus du travail et de la vie sociale en général, les choses n'avanceront pas.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je comprends mal le sens de cet amendement, qui me semble totalement satisfait à l'alinéa 3 de l'article 1^{er} A – à moins de vouloir remettre en cause l'ordre de priorité entre territoires ruraux, villes moyennes et quartiers de la politique de la ville.

En tout état de cause, le désenclavement des quartiers de la politique de la ville constitue un enjeu très important dans l'amélioration de la mobilité. Comme vous le savez, la desserte des QPV constitue un critère essentiel dans les appels à projets portant sur les transports en commun en site propre.

Votre amendement me paraissant satisfait, je vous invite à le retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. La question des quartiers prioritaires de la politique de la ville étant traitée par l'alinéa 3 de l'article 1^{er} A, il ne paraît pas opportun d'introduire une hiérarchie de l'urgence. Je souhaite donc également le retrait de cet amendement, et émettrai, à défaut, un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle discute des amendements CD522 et CD523 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Comme nous l'avons fait à l'occasion de chacune des lectures, nous voulons redire qu'il eût été bon, à nos yeux, que certains territoires très spécifiques soient mentionnés dans ce titre de la loi. Ainsi, après la politique de la ville, il est temps de parler des zones frontalières et des zones rurales, respectivement visées par les amendements CD522 et CD523, ainsi que de la montagne. Je n'irai peut-être pas jusqu'à vous supplier, madame la ministre, mais tant qu'il nous sera donné de le faire, nous vous demanderons de nous

entendre afin que la spécificité de certains territoires soit inscrite dans la version définitive du texte.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.

Comme vous l'avez dit, monsieur le député, nous avons déjà largement débattu en première lecture sur les points que vous évoquez. Il a été ainsi été convenu de modifier l'alinéa 25 du rapport annexé, désormais ainsi rédigé : « Enfin, cette programmation tient compte des enjeux spécifiques en matière d'accessibilité des territoires de montagne, insulaires, ultra-marins et frontaliers, en leur accordant une attention particulière tant en matière d'entretien que de développement des infrastructures. »

Si nous n'avons pas voulu instaurer une hiérarchie entre les différentes zones spécifiques, toutes les préoccupations que vous évoquez sont bien prises en compte. Je vous invite par conséquent à retirer vos amendements, et émettrai à défaut un avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. J'entends bien votre volonté de voir reconnaître les spécificités territoriales que vous évoquez, ainsi que leurs besoins en termes d'accessibilité. Comme l'a indiqué Mme la ministre, la rédaction actuelle de l'alinéa 25 du rapport annexé, résultant d'un amendement de votre rapporteure adopté en première lecture, semble répondre à vos préoccupations. Je souhaite donc le retrait de ces amendements, et émettrai à défaut un avis défavorable, et cela vaudra pour tous les amendements portant sur ce thème.

M. Martial Saddier. Si la préoccupation que nous exprimons ne se trouve pas inscrite dans le texte sous la forme que nous aurions souhaitée, elle a cependant été prise en considération par le Gouvernement, qui a fait un geste en acceptant l'amendement de Mme la rapporteure en première lecture. Je retire donc les amendements CD522 et CD523.

Les amendements CD522 et CD523 sont retirés.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD10 de M. Vincent Descoeur et CD521 de M. Martial Saddier.

M. Vincent Descoeur. Après les amendements que vient de présenter M. Martial Saddier au sujet des spécificités des zones frontalières et des zones rurales, l'amendement CD10 vient exprimer la même préoccupation pour les zones de montagne. Cela dit, puisque vous nous expliquez que les massifs de montagne sont identifiés dans le texte – ce qui est justifié, car ils présentent une réelle problématique en termes de mobilité pour ceux qui ont fait le choix d'y habiter –, je retire mon amendement CD10.

M. Martial Saddier. Pour la même raison, je retire l'amendement CD521.

Les amendements CD10 et CD521 sont retirés.

La commission est saisie de l'amendement CD204 de M. Loïc Prud'homme.

Mme Mathilde Panot. J'ai rencontré, hier, un habitant de Châtel-Censoir, une petite ville de l'Yonne où se trouve une petite gare. Malheureusement, le seul guichet physique de cette gare a été fermé, ainsi que les distributeurs de billets, ce qui fait que les personnes n'ayant pas accès à internet ou à une imprimante, et ne possédant pas de smartphone, ne peuvent pas prendre de billet de train lorsqu'elles partent de cette gare.

Depuis fin août, les passagers qui vont à la rencontre du contrôleur dans le train pour acheter un billet se voient infliger une amende de 50 euros, précisément au motif qu'ils n'ont pas de billet. Or, en région Bourgogne, 20 % à 30 % des personnes ont des difficultés d'accès à internet ou ne savent pas l'utiliser.

Vous allez peut-être me dire que cette question concerne la région, madame la ministre, mais elle touche en réalité l'ensemble du territoire. Partout en France, on trouve désormais des gares où il n'y a plus aucun guichet physique : il est donc impossible d'avoir affaire à un agent. Les billets étant dématérialisés, du fait de l'absence d'agent ou de distributeur de billets, les personnes n'ayant pas accès à internet ne peuvent pas bénéficier du service public du rail, ce qui constitue une véritable atteinte à leur droit à la mobilité.

L'amendement CD204 vise à remédier à cette situation.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je suis évidemment très attachée à ce qu'en aucun cas, l'impossibilité d'acheter un billet par l'un des canaux prévus à cet effet puisse priver nos concitoyens de leur droit à la mobilité. La SNCF offre différents canaux, notamment celui de la vente par internet, à laquelle ont recours de plus en plus de Français, mais aussi la vente au guichet et la vente par téléphone – en passant par un numéro d'appel qui n'est plus surtaxé depuis le 1^{er} juillet dernier.

Les régions, en tant qu'autorités organisatrices des transports régionaux, jouent également un rôle dans l'offre proposée aux usagers. Ainsi, dans le cas de figure que vous évoquez, celui d'un passager souhaitant acheter son billet à bord du train auprès du contrôleur, la SNCF a proposé aux régions de ne pas surtaxer le prix du billet, et chaque région a pris sur ce point l'orientation qu'elle souhaitait, en vertu du principe de démocratie locale. Je ne peux que vous dire que nous devons respecter les compétences des collectivités, en l'occurrence des régions, tout en vous assurant que le Gouvernement continuera à veiller à ce qu'aucun citoyen ne soit privé de son droit à la mobilité faute de pouvoir se procurer un billet.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Puisque vous citez l'Yonne, madame Mathilde Panot, je vais vous citer la gare de Chaumont, en Haute-Marne. Constatant que la réduction du nombre d'agents en gare pour la vente au guichet avait commencé à créer des difficultés et à susciter des inquiétudes, la SNCF a

décidé, en concertation avec la région et les utilisateurs, de restaurer l'amplitude initiale d'ouverture des guichets et de conforter la présence de personnels en gare. Comme vous le voyez, il est toujours possible de trouver des solutions.

Mme Mathilde Panot. Je n'accepte pas votre réponse, madame la ministre, car j'estime que le Gouvernement doit garantir l'égalité des citoyens devant le service public, ce qui n'est pas le cas actuellement. Ce qu'on constate avec les petites gares, on peut le constater avec tous les services publics sur l'ensemble du territoire – M. Hubert Wulfranc a évoqué tout à l'heure le problème des bureaux de poste. Leur destruction ne se fait pas du jour au lendemain, en fermant une gare ou un bureau de poste, mais en réduisant graduellement l'amplitude d'ouverture ou la présence d'un agent au guichet, ce qui n'est pas acceptable.

Non seulement ce processus est à l'origine d'une rupture de l'égalité des citoyens en matière d'accès au service public, mais il est inadmissible qu'au nom de la dématérialisation, on supprime progressivement tous les moyens humains permettant à nos concitoyens d'avoir en face d'eux une personne lorsqu'ils veulent acheter un titre de transport, et ainsi faire valoir leur droit à la mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Les régions apprécieront la confiance que vous leur témoignez. J'estime, pour ma part, qu'il faut respecter la libre administration des collectivités, notamment celle des régions, organisatrices de la mobilité. Vous pouvez considérer qu'elles font moins bien que ce qu'on faisait par le passé, mais il convient tout de même de souligner que le trafic des TER a été multiplié par deux depuis la décentralisation et le transfert des compétences aux régions.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD205 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud'homme. Après la rupture numérique dont vient de parler Mme Mathilde Panot, je vais en évoquer une autre : celle induite par le *yield management*, un mode de tarification flexible des billets de train. À l'instar des compagnies aériennes, la SNCF s'est mise à faire varier ses prix en fonction de divers facteurs, notamment du jour et de l'heure de départ ou du taux de fréquentation de la ligne empruntée.

Il est à noter que cette pratique a été introduite en même temps que le TGV faisait son apparition. Sur les longs trajets, elle est donc à l'origine d'une rupture d'égalité entre ceux qui ont les moyens de se payer un billet au prix fort et ceux qui doivent attendre d'être en période creuse, ou au moins que les vacances soient commencées depuis deux jours, pour pouvoir réserver.

Ainsi, sur la ligne Bordeaux-Paris, le prix du billet a doublé depuis qu'un train relie les deux villes en deux heures et quatre minutes. Ceux qui ont les moyens de déboursier plusieurs centaines d'euros pour un billet empruntent ce

train, ce qui leur permet de rallier Bordeaux à Paris en deux heures et quatre minutes, avec une arrivée à la gare Montparnasse ; pour ce qui est des autres, ils doivent se résoudre à voyager en trois heures et trente minutes, avec une arrivée, non pas à Montparnasse, mais à l'autre bout de Paris.

L'imprévisibilité du prix du billet est l'une des raisons qui dissuadent nos concitoyens d'utiliser le rail comme moyen de transport, alors que, outre sa simplicité, la tarification au kilomètre précédemment appliquée présentait l'avantage de permettre une péréquation.

L'amendement CD205 vise à mettre fin à la pratique du *yield management* afin que tout le monde puisse avoir accès au service du rail dans des conditions correctes, à un tarif juste et en relation avec la distance effectuée, sans devoir chercher des moyens de masquer son IP afin de tenter de contourner les algorithmes mis en place par la SNCF.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je rappelle que nous en sommes en train de débattre de la programmation des investissements dans les transports, notamment des infrastructures. Il me semble qu'en évoquant la politique tarifaire de la SNCF, on s'éloigne un peu du sujet.

Cela dit, il est important de clarifier certains points. Le *yield management* n'est quasiment pas mis en œuvre sur les trains du quotidien, c'est-à-dire les TER. S'il l'était, ce serait à la demande des régions, auxquelles je pense qu'il faut faire confiance, ne serait-ce que parce qu'elles doivent rendre des comptes à leurs électeurs.

Le *yield management* peut s'appliquer aux TGV, mais je ne suis pas d'accord avec ce que vous avez indiqué à ce sujet. Je suis très attachée au développement des offres Ouigo, qui rencontrent un succès très important – il n'est pas banal d'être passé de 7 millions de billets vendus en 2017 à 13 millions en 2018, et l'objectif de 25 millions de billets en 2020 sera certainement atteint –, notamment en raison des prix pratiqués. Le prix d'un billet pour un trajet Paris-Bordeaux est en effet généralement compris entre 15 et 20 euros, ce qui n'a rien à voir avec les montants que vous avez vous-même évoqués.

Il me semble intéressant de proposer à la fois des offres à coût réduit sur l'ensemble du train et par ailleurs, quand un train n'est pas rempli, des offres à des prix encore inférieurs, ce qui donne des opportunités supplémentaires aux Français souhaitant voyager, notamment à ceux disposant d'un budget modeste.

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

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même avis. Il ne nous appartient pas de légiférer sur la politique tarifaire de la SNCF et, en tout état de cause, il me semblerait dommage de nous priver de dispositifs incitatifs pouvant inclure la tarification différenciée.

M. Loïc Prud'homme. Madame la ministre, vous validez le fait qu'il y a deux façons de voyager et que ceux qui sont trop pauvres pour se payer le TGV et un trajet en deux heures et quatre minutes, doivent se contenter du Ouigo, avec un voyage qui dure trois heures et trente minutes...

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Non, le temps de parcours est le même !

M. Loïc Prud'homme. ...et les fait arriver à l'ouest de Paris plutôt qu'à la gare Montparnasse. C'est le cas pour la grande majorité des Ouigo sur le trajet Bordeaux-Paris, ce que vous pouvez vérifier en effectuant une recherche sur internet.

Mme Zivka Park. Monsieur Loïc Prud'homme, j'ai pris le Ouigo à plusieurs reprises depuis la gare de Marne-la-Vallée, car il m'arrangeait de ne pas devoir aller jusqu'à Paris. La seule différence avec les TGV classiques est l'absence de voiture-bar. Le temps de trajet est le même et le train est propre.

M. Loïc Prud'homme. Mais les Ouigo n'arrivent pas à la gare Montparnasse.

Mme Zivka Park. Moi qui n'habite pas à Paris, je préfère prendre le train à Marne-la-Vallée plutôt qu'à Montparnasse. C'est un moyen d'exercer son libre choix et de résorber la fracture territoriale. On a le droit de ne pas vouloir aller prendre le train à Paris !

Mme Mathilde Panot. L'absence ou la présence d'une voiture-bar n'est pas la seule différence, il en existe aussi concernant les bagages et les droits des voyageurs, notamment le droit au ticket congés payés dont bénéficie chaque salarié ou chaque chômeur depuis 1936 avec la SNCF. Les Ouigo ou les cars dits « Macron » – qui constituent une aberration écologique – empêchent les personnes les plus modestes de prendre le train, qui est trop cher à cause des principes tarifaires dénoncés par M. Loïc Prud'homme. Ces personnes vont voyager trois fois plus longtemps, dans des cars beaucoup plus polluants, sans bénéficier des mêmes droits. Ainsi, lorsqu'un train arrive en retard, la SNCF reconnaît un droit à remboursement que les autres compagnies n'appliquent pas. Oui, les droits des usagers et l'égalité sont attaqués, et nous ne sommes pas d'accord avec cela !

M. Adrien Morenas. Les Ouigo desservent la gare de Lyon et offrent à de nombreux Parisiens l'opportunité d'aller à la mer pour la première fois. Ils contribuent à lutter contre la fracture territoriale et la fracture sociale, et permettent de voyager de Paris à Marseille pour 30 euros, au lieu des 150 ou 200 euros que coûtait précédemment le voyage. Lorsqu'il y a des avancées sociétales, il faut les mettre en avant.

De même, il est aujourd'hui possible de prendre un vol Paris-Londres pour 9 euros, permettant à tout le monde de voyager à l'étranger, ce qui n'était pas possible auparavant. Il faut savoir reconnaître les progrès au lieu de toujours nous

ramener en arrière. Et puis, remettre en cause les « cars Macron » tout en défendant l'autopartage, c'est un peu fort !

Mme Pascale Boyer. Un bus rempli n'est pas plus polluant qu'un train. L'offre mise en place, avec les trains Ouigo, les « cars Macron » et les avions, permet de proposer une offre diversifiée de transports à des prix accessibles à une population qui ne pourrait pas voyager sinon. Les « cas Macron » permettent à plus de gens de voyager, et aussi d'accéder à des territoires que le train ne dessert pas faute d'infrastructures.

On ne peut pas opposer les différents types de transport. Toute cette offre introduit de la compétitivité et permet à beaucoup de Français, qui ne l'auraient pas pu autrement, de voyager.

Mme Bérangère Couillard. J'indique à notre collègue M. Loïc Prud'homme qu'un train Ouigo est bien prévu demain de Bordeaux vers la gare Montparnasse. Il part à 11 heures 58 et arrive à 14 heures 44, pour 29 euros. Un autre départ, à 17 heures 08, arrive à la gare de Massy TGV à 19 heures 51. Le choix existe bel et bien, et il est faux de dire que les trains n'arrivent pas à Montparnasse.

M. Loïc Prud'homme. Les TGV partent toutes les heures, ce n'est donc pas le même niveau de service.

La commission rejette l'amendement CD205.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD359 et CD364 de M. François Pupponi.

M. François-Michel Lambert. Il m'a semblé n'apercevoir que trois bras levés pour voter contre un amendement précédent, alors que nous étions quatre à le soutenir. Nous serons plus vigilants à l'avenir.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous pouvez me faire confiance, monsieur François-Michel Lambert. Les bras ne sont peut-être pas suffisamment levés, mais je vois les mains indiquer les votes.

M. François-Michel Lambert. Je ne me permettrais jamais de remettre en cause votre présidence !

Notre collègue M. Saïd Ahamada, député des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille, qui sont coupés du reste de la ville, et même de la vie puisque leurs habitants ne sont pas connectés aux zones où l'on trouve les emplois, est lui aussi favorable à la proposition de faire de la connexion des quartiers prioritaires de la politique de la ville aux réseaux une priorité. Ces deux amendements vont dans ce sens et sont plus susceptibles de recueillir l'assentiment de notre commission que les précédents.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet objectif est clairement exprimé à l’alinéa 3 de l’article. Ce n’est pas en le répétant à l’alinéa 4 qu’il sera mieux pris en compte.

La desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville est une des priorités de la programmation, et son inscription dans les appels à projets pour les transports en commun en site propre constitue un des critères dans le choix des projets à soutenir.

Je partage votre objectif, mais je ne pense pas qu’il soit mieux satisfait en répétant cette priorité à chaque alinéa du projet de loi.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis, pour les raisons précédemment évoquées.

La commission rejette successivement les amendements CD359 et CD364.

Elle en vient à l’amendement CD207 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud’homme. Nous souhaitons assurer la pérennité des petites lignes, classées UIC 7 à UIC 9 par l’Union internationale des chemins de fer. De nombreuses gares ont été fermées ou sont menacées de fermeture, et le maillage de la carte de France risque de s’élargir un peu plus chaque jour, laissant des zones blanches, sans solution de transport ferroviaire.

Mme la ministre va me répondre que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), notamment les régions, pourront reprendre ces petites lignes. Or, concrètement, vu l’état de leurs finances, les régions vont ouvrir les lignes à la concurrence et, lors des appels d’offres, la SNCF et les opérateurs privés choisiront les lignes plus fréquentées où la rentabilité est garantie.

On sort là de la logique, qui prévalait auparavant, de l’entreprise nationale SNCF assurant un service public par une péréquation entre les lignes fréquentées et rentables et les petites lignes. Nous souhaitons préserver cet outil d’aménagement du territoire, qui s’inscrit dans un enjeu social mais aussi environnemental.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. La situation que vous décrivez sur le réseau ferroviaire existe aussi sur les réseaux routiers et fluviaux. Effectivement, nos réseaux souffrent de décennies de sous-investissement et, dès mon arrivée au Gouvernement, j’ai donné la priorité à l’entretien et la régénération de nos infrastructures routières, ferroviaires et fluviales. Les petites lignes font pleinement partie de nos priorités ; nous sommes engagés dans le cadre des contrats de plan et l’État tiendra ses engagements. J’ai demandé un diagnostic sur l’état de ces lignes, qui est nécessaire pour prendre les bonnes décisions, et un certain nombre de rapports seront remis au cours de l’automne afin de définir, région par région, un plan de bataille pour s’assurer que,

dans tous les territoires, nos concitoyens auront accès à une offre de mobilité de qualité.

Votre préoccupation est largement satisfaite par l'article 1^{er} et d'autres dispositions de ce projet de loi, ainsi que par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. À défaut d'un retrait, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il me semble également que le souci exprimé est largement satisfait par ce projet de loi, concentré sur les mobilités du quotidien, et en premier lieu les réseaux capillaires secondaires et les petites lignes.

M. Loïc Prud'homme. Madame la ministre, garantisiez-vous que les 9 000 kilomètres de lignes dont le rapport de M. Cyril Spinetta proposait la fermeture, car leur fréquentation était trop faible en raison de leur piteux état, seront remises aux normes actuelles pour que le trafic ferroviaire puisse y fonctionner de manière sûre et pérenne ?

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je vous renvoie à la discussion sur le nouveau pacte ferroviaire, au cours de laquelle nous avons clairement déclaré que nous ne suivions pas les conclusions du rapport de M. Cyril Spinetta sur ce point. Je vous confirme qu'un diagnostic a été réalisé par SNCF Réseau, et qu'un travail a été mené dans chaque région pour y définir des priorités d'investissement et y mettre en place un véritable plan de bataille en faveur de ces petites lignes.

M. Loïc Prud'homme. Il y a donc des priorités d'investissement, ce qui implique que certaines petites lignes seront fermées. Les lignes rentables seront remises à niveau pour être concédées, tandis que les autres vont tomber dans l'oubli et la désuétude.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je ne suis pas sûre que nous parvenions à nous comprendre, monsieur le député.

Aucune desserte de train express régional n'est rentable. Les péages ne couvrent même pas les coûts de fonctionnement. C'est donc l'État, par le truchement de la dotation qu'il accorde à SNCF Réseau, qui assure l'équilibre sur ces lignes.

Je rappelle que l'État va reprendre 35 milliards d'euros de dette de la SNCF, en plus des investissements financés. C'est une marque de l'engagement de ce Gouvernement en faveur du transport ferroviaire que peu de gouvernements ont assumé. Les dessertes TER sont financées à hauteur de 70 à 90 % dans le cadre d'une délégation de service public et les objectifs sont définis par la puissance publique, en l'occurrence les régions, autorités organisatrices de la mobilité.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD345 de M. Julien Dive.

M. Jean-Yves Bony. Il faut améliorer la qualité des réseaux de télécommunication afin qu'ils constituent des appuis à la mobilité, dans une logique d'équilibre territorial. Pour ce faire, il est nécessaire de le prévoir dans la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Les réseaux de télécommunication constituent certainement un enjeu important et complémentaire mais, dans ce projet de loi portant sur les mobilités, nous nous attachons à remettre les réseaux de transport en état, à assurer leur développement et à répondre aux priorités des transports du quotidien.

Je propose donc que nous ne traitons pas des réseaux de télécommunication qui, au demeurant, n'ont pas été examinés par le Conseil d'orientation des infrastructures. Retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD349 de M. Fabien Di Filippo.

M. Jean-Marie Sermier. Nous proposons d'introduire dans le code des transports un article qui engage les pouvoirs publics à maintenir et à développer les équipements et réseaux existants, notamment dans le domaine ferroviaire, afin d'éviter la dégradation des petites lignes ferroviaires dont le rôle est essentiel pour le désenclavement des territoires ruraux.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il s'agit d'une réécriture, sous une forme légèrement différente, d'objectifs figurant déjà dans la loi. Un travail important a été réalisé au cours de la préparation de ce projet de loi, des travaux en commission et en première lecture ; je pense que la rédaction actuelle est parfaitement claire. Je demande donc le retrait, sinon avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Votre amendement est satisfait par le texte de l'article 1^{er} A, complété par l'alinéa 25 du rapport annexé. Je demande son retrait, sinon avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD508 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Il s'agit d'un amendement rédactionnel tendant à ajouter le mot « atmosphérique » après le mot « pollution ».

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous avons déjà débattu de cette proposition. Il peut y avoir d'autres types de pollutions, par exemple des milieux aquatiques, et il serait dommage de ne pas se donner l'objectif de réduire la pollution dans l'ensemble des milieux.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable. Cet amendement n'est pas simplement rédactionnel, il exclut d'autres types de pollutions.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD206 de M. Loïc Prud'homme.

Mme Mathilde Panot. Nous souhaitons mettre fin à l'avantage concurrentiel dont bénéficie le transport routier. C'est un paradoxe propre à la France. Depuis 1990, nous finançons la route sur fonds publics à hauteur de 66 %, contre 17 % pour le rail. Nous en voyons les effets : plus de camions et moins de trains. C'est une ineptie du point de vue de l'aménagement du territoire et au regard de l'urgence écologique. Un trajet en train émet dix fois moins de CO₂ qu'un trajet en voiture et cinquante fois moins qu'un trajet en avion.

Il faut mettre fin aux exonérations fiscales qui avantagent le transport routier au détriment du rail et du fluvial.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je rappelle qu'il est ici question de la programmation des infrastructures. Ce n'est pas le lieu pour fixer des objectifs sur le cadre fiscal et social des activités de transport. Je propose le retrait, sinon avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Nous trouverons des véhicules législatifs plus adaptés.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD208 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Nous devons permettre à nos trains de nuit de perdurer, et affirmer leur utilité écologique, car le train est bien moins polluant que d'autres moyens de transport comme l'avion ou les « cars Macron » – contrairement à ce que disait Mme Pascale Boyer, à moins d'être poussés par les passagers, les cars polluent plus que les trains.

Les trains de nuit rendent un service qui n'est couvert par aucun autre moyen de transport, ni les TGV, ni les avions, ni les cars. Lorsqu'il faut parcourir de longues distances, ils permettent de partir le soir pour arriver à destination au petit matin après une nuit de sommeil et commencer une nouvelle journée en bonne forme.

Les trains de nuit font partie des services que l'on affaiblit petit à petit, la réduction de l'offre entraînant une baisse de fréquentation qui justifiera ensuite leur suppression. Des services entiers sont ainsi abandonnés. L'auto-train est également en passe d'être définitivement abandonné, alors qu'il rend un service écologique intéressant en transportant plus de 35 000 voitures chaque année. Il va être supprimé au profit d'une start-up qui proposera le même service par camion, et nous aurons ainsi 4 000 camions de plus sur les routes.

Le rail offre des propositions uniques, inédites et irremplaçables. Il me semble important de les préserver.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je partage la conviction que le train de nuit peut constituer une offre de transport indispensable dans certains territoires, et représente une alternative très intéressante à l'avion. C'est, par exemple, le cas du train Paris-Nice dont je regrette l'arrêt du service de nuit.

Le Gouvernement s'est engagé à maintenir les deux lignes encore existantes : Paris-Briançon et Paris-Rodez-Latour-de-Carol. Les conventions seront renouvelées au-delà du terme prévu en 2020, et nous allons investir à partir de cette année 30 millions d'euros pour remettre ces trains en état. J'ai eu l'occasion de les utiliser l'an dernier, et cette modernisation me semble justifiée.

Cela ne vous plaira sans doute pas, mais j'estime que l'ouverture à la concurrence permettra de voir arriver des opérateurs qui relanceront ces services de train de nuit. Certains ont déjà manifesté leur intérêt. Dans cette perspective du développement des trains de nuit, l'alinéa 42 prévoit la remise d'un rapport au Parlement, en principe d'ici à l'été 2020. En tout cas, je suis convaincue qu'il y a un avenir pour les trains de nuit.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Compte tenu des garanties données par Mme la ministre, des dispositions du texte et de la stratégie qui nous sera proposée en la matière, je demande le retrait de cet amendement. À défaut, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD8 de M. Vincent Descoeur et CD318 de M. Julien Dive.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit, par l'amendement CD8, de mentionner explicitement le développement du télétravail comme facteur de réduction des déplacements. Je regrette que le texte ne fasse pas au télétravail la place qu'il mérite.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD318 est très proche. Certaines mobilités du quotidien pourraient être évitées, il est donc important de favoriser le télétravail.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement soutient le développement du télétravail, notamment dans les ordonnances travail ou par le développement des tiers-lieux. Mais je ne pense pas que cette disposition trouve sa place dans un article sur la programmation des infrastructures. Je propose le retrait, sinon avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette successivement les amendements CD8 et CD318.

Elle en vient à l'amendement CD661 de M. Vincent Rolland.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de promouvoir les trains de nuit. En première lecture, j'avais expliqué qu'ils représentaient pour les Français du temps de vacances supplémentaire, celui-ci commençant à courir dès la montée à bord du train. Cela m'a valu beaucoup de reconnaissance de la part de certains de nos concitoyens !

Pour augmenter le recours aux trains de nuit, il faut améliorer la qualité du service, notamment les douches. Nous proposons donc de prévoir un service de douches afin d'améliorer le confort des trains de nuit.

Mme la présidente Barbara Pompili. Il est en effet important de pouvoir se laver avant de sortir du train...

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Ce point sera évoqué dans la stratégie pour le train de nuit prévue à l'alinéa 42. Cet amendement est satisfait, j'en propose le retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

Je rappelle, par ailleurs, que le nom « Intercités », mentionné dans l'amendement, est une marque commerciale. J'en viendrais à soupçonner de la publicité déguisée !

M. Jean-Marie Sermier. Mon collègue M. Vincent Rolland ne verra sans doute pas d'inconvénient à ce que je retire l'amendement, compte tenu des précisions de Mme la ministre.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie des amendements identiques CD9 de M. Vincent Descoeur et CD429 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD9, déjà présenté en première lecture, tend à prévoir la promotion de l'usage du réseau ferré pour les déplacements intra-européens, ce qui implique une coopération entre les opérateurs ferroviaires pour la création et l'exploitation de nouvelles lignes de trains de nuit.

M. Christophe Bouillon. Pour encourager la mobilité intra-européenne, il faut avoir recours aux trains de nuit, dans les conditions dont nous débattons actuellement. C'est l'objet de l'amendement CD429.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je vais encore vous renvoyer à l'alinéa 42 du rapport annexé, et donc à la stratégie qui sera préparée sur ce sujet. Je propose le retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette les amendements.

Elle est saisie de l'amendement CD558 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. En 2015, sous la responsabilité du ministre de l'économie M. Emmanuel Macron et de la ministre de l'écologie Mme Ségolène Royal, le précédent gouvernement a lancé une démarche issue de travaux parlementaires afin de doter la France d'une stratégie en matière de logistique. Notre pays est sous-performant dans ce domaine, occupant la seizième place au classement mondial de la performance logistique et la huitième à l'échelle européenne. L'impact économique est colossal, selon nombre d'experts : 20 à 60 milliards d'euros de pertes sont causés par les dysfonctionnements dans l'organisation des systèmes de distribution de marchandises, dans le secteur privé comme public.

En mars 2016, la stratégie « France logistique 2025 » a été présentée, à l'issue d'une année de travaux regroupant toutes les parties prenantes. Une centaine de personnes y ont participé ; j'ai moi-même présidé les travaux de la commission nationale logistique, dont j'ai présenté le bilan devant cette commission en février 2017. Cette stratégie définit des axes prioritaires qu'il serait judicieux d'inscrire dans cette loi sur les mobilités, tant la mobilité des marchandises a d'importance. Les travaux ont été poursuivis, auxquels je vous sais particulièrement attachée, madame la ministre. Il me semble nécessaire d'affirmer que la question du système d'approvisionnement de notre économie est aussi importante que celle du déplacement des passagers.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je partage l'avis de la nécessité d'améliorer la performance de notre système logistique. S'agissant des infrastructures, nous en débattons ici avec pour objectif d'améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, et d'accélérer le report modal. Cela figure donc déjà dans la loi.

Dans le prolongement de la réflexion stratégique « France logistique 2025 », le Gouvernement a confié une mission à M. Patrick Daher et M. Éric Hémar, dont les conclusions nous seront remises prochainement. Cette préoccupation est donc bien prise en compte par le Gouvernement, et les dispositions qui ont trait à la programmation des infrastructures sont déjà intégrées

dans l'article 1^{er} A. Je propose donc le retrait de l'amendement, sinon avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie des amendements CD354 de M. Fabien Di Filippo et CD309 de M. Ian Boucard.

M. Jean-Marie Sermier. Le groupe Les Républicains est très soucieux du fret ferroviaire. Les amendements CD354 et CD309 le démontrent, qui tendent à ajouter, à l'alinéa 6, une référence au transport de marchandises par voie ferroviaire afin que celui-ci soit bien pris en compte dans la politique d'investissement.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je partage l'avis qu'il faut renforcer le fret ferroviaire. Plusieurs dispositions ont déjà été prises : les tarifs de péage, qui devaient augmenter de 8 à 10 % par an, ce qui aurait desservi ce mode de transport, ont été stabilisés ; la visibilité des aides au transport combiné a été améliorée ; 2,3 milliards d'euros sont prévus en faveur du transport ferroviaire. Le fret n'est donc pas oublié, mais si nous l'inscrivions ici, il faudrait aussi mentionner le transport fluvial. Je propose donc le retrait de ces amendements, sinon avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Ces amendements sont satisfaits par l'objectif n° 3 et les programmes d'investissement a) et b).

La commission rejette successivement les amendements CD354 et CD309.

Elle est saisie de l'amendement CD519 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Il est proposé de rappeler la nécessité de soutenir le transport fluvial.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Comme pour l'amendement précédent, citer un seul des modes de transport serait contre-productif. Dans la rédaction actuelle, il est clair qu'il s'agit du transport ferroviaire et du transport fluvial.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Cet amendement est satisfait par l'objectif n° 4 et les programmes d'investissement a) et e).

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD657 de M. Vincent Rolland.

M. Jean-Yves Bony. De même qu'un amendement précédent, le CD657 tend à privilégier les investissements dans les réseaux de télécommunication.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous en avons débattu précédemment. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD210 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Une fracture sépare les deux projets de société que nous portons respectivement. À propos des trains de nuit, vous avez, madame la ministre, déclaré que le secteur privé s'emparerait sûrement de cette question, et que des entreprises privées avaient déjà fait part de leur intérêt. Telle n'est précisément pas du tout notre conception de ce que l'État devrait faire pour planifier et organiser un service afin qu'il soit rendu au citoyen de manière écologique, selon les principes du service public et non comme un service au client.

Le scandale de la privatisation des autoroutes montre que lorsque la gestion est laissée au privé, elle ne va pas dans le sens de l'intérêt général. Le montant des dividendes que les sociétés concessionnaires d'autoroutes se versent chaque année en est la preuve. Aujourd'hui, pour 1 euro payé au péage, 50 centimes sont donnés aux actionnaires. L'État ferait mieux de garder ces autoroutes et les 24 milliards d'euros qui ont été versés à ces sociétés privées. C'est un des aspects qui opposent nos visions de l'écologie.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous apprenons à l'instant la nomination au Gouvernement de notre collègue M. Jean-Baptiste Djebbari, en tant que secrétaire d'État chargé des transports. Au nom de toute la commission, je lui souhaite bon courage dans ses nouvelles fonctions.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je me réjouis de bénéficier de l'appui précieux d'un connaisseur du secteur !

La renationalisation des sociétés d'autoroutes est un débat que nous avons souvent. Sans revenir sur les conditions de la privatisation, je dirai seulement que nous n'avons pas 35 milliards d'euros à consacrer à la renationalisation de ces sociétés. Des moyens très importants sont nécessaires pour répondre aux besoins des mobilités du quotidien. Je propose donc le retrait de cet amendement, sinon avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Je suis persuadée que lorsque la fin de ces concessions se profilera, nous saurons tirer tous les enseignements des conditions de ces contractualisations pour d'éventuelles renégociations.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD211 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud'homme. Mme la rapporteure vient de dire qu'il faudrait tirer les enseignements des conditions de privatisation : c'est bien l'objet de cet amendement. Vous n'êtes pas responsable des privatisations, avez-vous dit, madame la ministre. Néanmoins, les concessions ont été renégociées sous l'impulsion de Mme Ségolène Royal, et il me semble que vous siégiez alors à la table des négociations.

Nous voulons nous assurer que plus aucune concession routière ou autoroutière, constituant une rente facile pour le privé, ne sera accordée à l'avenir. Nous ne sommes pas rassurés en constatant que les sociétés concessionnaires lorgnent sur plusieurs milliers de kilomètres de routes nationales non concédées, et qu'un groupe de travail sur une extension des concessions a été créé.

L'adoption de cet amendement nous rassurerait sur les intentions du Gouvernement. Puisque vous regrettez, madame la ministre, qu'il coûte trop cher de revenir sur les concessions actuelles, assurez-nous que vous n'en concéderez pas de nouvelles.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je ne vois pas du tout à quel groupe de travail vous faites référence. Les sociétés d'autoroutes peuvent faire des propositions – et elles sont dans leur rôle en proposant des mécanismes permettant de prolonger indéfiniment des contrats auxquels nous avons bien compris qu'elles sont attachées –, mais elles ne reflètent pas la position du Gouvernement, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire.

Pour autant, je ne pense pas que le modèle même de la concession autoroutière soit en cause. Nous venons d'accorder une concession pour accélérer la mise à niveau de la route Centre-Europe Atlantique, qui est l'une des routes les plus accidentogènes de notre pays. Lorsque le contrat est bien fait et que l'État joue tout son rôle dans la négociation, on y trouve une solution bénéfique aux usagers permettant d'accélérer la réalisation des investissements.

Même si je ne trouve pas satisfaisantes les conditions dans lesquelles s'est faite la privatisation des autoroutes, je ne pense pas qu'il faille s'interdire de réaliser des concessions, notamment pour accélérer la mise en sécurité de la route Centre-Europe Atlantique. Avis défavorable.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même avis. Je vous renvoie à l'annexe 11 du rapport du Comité d'orientation des infrastructures (COI), qui analyse fort bien les avantages et inconvénients du recours aux contrats de partenariat et de concession. Il ne faut certes pas se priver de recourir aux financements privés, mais je vous rejoins quant à la nécessaire vigilance dont nous devons faire preuve à l'égard de ces montages, conformément à notre engagement à défendre les intérêts des Français.

M. Bertrand Pancher. La plupart des responsables des majorités qui se sont succédé ont souhaité rouvrir les dossiers des privatisations : cela s'est terminé par leur rapide fermeture lorsque l'on s'est rendu compte du coût et du peu d'avantages que cela représentait. Compte tenu des difficultés financières de l'État, cela s'est également traduit par des augmentations de la durée des concessions et la mise en concession de certains tronçons de routes ou d'autoroutes. Avant d'être nommé secrétaire d'État aux transports, M. Jean-Baptiste Djebbari s'est largement exprimé sur la renationalisation des sociétés d'autoroutes. Maintenant qu'il est en fonction, je parie que l'on ne touchera à rien. Mieux vaut être prudent sur des dossiers aussi complexes !

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD213 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Avec cet amendement, nous voulons défendre un dossier qui me tient particulièrement à cœur puisqu'il concerne le département où je vis et dont je suis élue. De surcroît, il vous touche particulièrement, madame la ministre, puisque c'est vous qui avez suspendu la liaison du train des primeurs Perpignan-Rungis jusqu'au 1^{er} novembre.

Si l'arrêt devait en être définitif, 25 000 camions reviendraient sur les routes. Or, dans le moment politique où nous sommes, après les sous-investissements chroniques que nous avons connus, il est impensable de continuer à renoncer à trouver des sommes dérisoires. Les émissions de gaz à effet de serre qui en résulteront auront un impact extrêmement fort sur la santé – restons-en au chiffre de 48 000 décès prématurés puisque vous y tenez. Il faut arrêter une telle politique !

La situation, en France, est aujourd'hui désastreuse. Alors qu'un peu moins de 10 % des marchandises passent par le rail, ce train était particulièrement précieux. C'est un exemple, un symbole de la politique d'abandon du rail et du transport ferroviaire de marchandises.

Nous voulons que l'État s'engage à maintenir cette liaison.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je vais essayer de vous répondre posément.

Je ne vois pas ce que vous voulez dire en indiquant que c'est moi qui ai suspendu la ligne de transport de fret Perpignan-Rungis. J'ai été prévenue des difficultés de cette ligne au mois de mai. J'ai immédiatement organisé une réunion à mon ministère pour faire le point sur sa situation. J'ai appris que les wagons n'étaient plus entretenus depuis des années et que l'on s'acheminait inéluctablement vers la disparition de la ligne. J'ai très clairement exprimé mon désaccord avec une telle orientation. J'ai souhaité que l'on trouve une solution pérenne et des travaux sont en cours. Dans l'immédiat, il s'agit d'assurer la

maintenance des wagons afin de maintenir une continuité de service en attendant une solution pérenne, ce à quoi la SNCF s'est engagée.

J'ai également dit qu'il n'y avait pas de date couperet nécessitant un arrêt des trains, mais nous avons tous constaté que les chargeurs ont pris d'autres dispositions. Après avoir vu un train vide de toute marchandise, tout le monde est convenu qu'il fallait laisser le temps aux chargeurs de réorganiser leur circuit logistique pour la saison haute – peut-être savez-vous que ce marché est saisonnier et qu'à l'heure actuelle, très peu de fruits et légumes, notamment, sont expédiés entre Perpignan et Rungis.

Nous ne sommes pas restés les bras ballants. Des réunions ont eu lieu sur place avec la région Occitanie, chef de file en la matière, qui, comme l'État, s'engage pour qu'il soit possible de remettre des marchandises sur le rail. Tout ce travail a été fait, les wagons ont été stockés, ils seront entretenus. Je peux vous assurer que le directeur général des infrastructures de transport et de la mer, à ma demande, suit personnellement l'état de leur maintenance. Ils doivent pouvoir repartir dès que le trafic reviendra.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable.

Nous l'avons entendu, toutes les dispositions nécessaires ont été largement prises.

Cette question comporte deux volets : la demande et le calendrier – la saisonnalité, donc. Les chargeurs doivent se saisir de cet outil.

M. Hubert Wulfranc. J'aime ce discours qui témoigne d'un engagement politique qui, je l'imagine, n'a pas été facile à prendre ! Les travailleurs, les salariés, à la fois cheminots et employés des plateformes de départ et d'arrivée, ont été très actifs dans la défense de cette ligne et vous ont certainement convaincue qu'il convient de mener une action politique ferme, notamment vis-à-vis de l'ensemble des parties engagées, dont, bien sûr, la SNCF.

Nous aimerions qu'il en soit de même par ailleurs, notamment s'agissant du service d'auto-train évoqué tout à l'heure par mon collègue M. Loïc Prud'homme. Au fond, la logique est la même : il s'agit d'un service qui va dans le sens de l'intérêt général, qui répond à des enjeux pour les usagers et pour le climat. Nous aimerions que la ministre de la transition écologique et solidaire ainsi que des transports que vous êtes fasse preuve du même engagement à l'endroit des différentes parties prenantes de ces dossiers, en particulier vis-à-vis de la direction de la SNCF, à chaque fois que le service public – et non « au public », comme nous l'entendons trop souvent – recule.

Nous avons peu souvent l'occasion de vous entendre aussi strictement engagée face à une difficulté majeure, que d'aucuns jugeront au contraire anecdotique alors qu'elle illustre éloquemment les enjeux que nous ne cessons

d'évoquer parmi ces grandes généralités que sont la défense du climat, des usagers ou des clients. Nous avons besoin d'actes !

M. Loïc Prud'homme. Vous avez dit, madame la ministre, que nous rencontrons souvent des difficultés de communication et que nos logiques de pensée sont peut-être trop éloignées, au point que nous avons du mal à nous comprendre.

Pour autant, j'ai bien entendu votre argumentation et, comme mon collègue M. Hubert Wulfranc, je pense que vous avez fait entendre une parole politique forte. En l'occurrence, votre accord est total avec l'amendement proposé, qui ne fait que reprendre ce que vous nous avez longuement expliqué. Je ne vois donc aucune raison pour que vous ne donniez pas un avis favorable à son adoption.

Si je vous accorde cette volonté politique forte et si je ne doute pas que vous nous aiderez à l'inscrire dans cette loi – c'est très important, et pas seulement sur un plan symbolique –, j'ai du mal à voir comment nous pourrions faire revenir les chargeurs qui, aujourd'hui, ont quitté les quais du Perpignan-Rungis et ont rejoint des transporteurs routiers, tant que nous n'aurons pas réglé le problème de la forte disparité entre les coûts du transport routier et ceux du fret ferroviaire. Si les chargeurs se sont tournés vers les transporteurs routiers, c'est que les externalités négatives engendrées par ce mode de transport ne sont pas facturées. C'est nous, la communauté, qui les réglons avec la pollution de l'air, les accidents, les embouteillages, l'entretien des routes.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Je tiens à saluer le volontarisme et les engagements pris par Mme la ministre et le Gouvernement.

Nous devons certes envisager l'intérêt écologique des différents projets – c'est ici le cas – mais, dans notre majorité, nous sommes aussi attachés à leur équilibre économique et à leur pérennité. En l'espèce, c'est bien de cela qu'il s'agit car, avec le Perpignan-Rungis, nous payons un peu la paupérisation en cours depuis plusieurs dizaines d'années. Si nous en sommes là, c'est aussi parce que des majorités précédentes n'ont pas pris les engagements qui s'imposaient. Certes, il faut soutenir les projets environnementaux, mais en veillant à l'équilibre économique, à la bonne dépense des deniers publics et à la pérennité des engagements pris. Le « yakafokon », c'est aussi très facile en la matière !

Je salue aussi la cohérence de Mme la ministre et du Gouvernement sur ce sujet, car ils ont toujours soutenu et appuyé l'ensemble des acteurs, la région et les chargeurs, pour trouver une solution, en particulier à travers l'action de Mme Emmanuelle Wargon. En revanche, je dénonce l'exposé sommaire de l'amendement de nos collègues de La France insoumise prétendant qu'« Elisabeth Borne a suspendu la liaison du train des primeurs Perpignan-Rungis jusqu'au 1^{er} novembre ». C'est faux, je tiens à le dire à ce micro.

Mme Mathilde Panot. J'entends le propos politique de la ministre mais, malheureusement, je ne crois pas que sans une bataille extrêmement forte, nous réussirons à sauver ce train. Nous continuerons donc à nous battre.

À notre collègue qui assure qu'un projet écologique, c'est bien, mais qu'il faut aussi regarder son intérêt et sa viabilité économiques, je dis qu'il oublie quelque chose : les externalités. Combien coûteront les problèmes de santé liés aux 25 000 camions qui seraient remis sur les routes ? Combien coûtent le délabrement des routes et les accidents qui s'ensuivent à cause des sous-investissements chroniques ? Les calculs effectués n'intègrent jamais cela ! Il faut arrêter d'avoir une vision unilatérale de cette question : la pérennité implique l'écologie et cela compte dans les calculs ! Ce train ne doit pas disparaître !

La commission rejette l'amendement CD213.

L'amendement CD12 de M. Vincent Descoeur est retiré.

La commission examine l'amendement CD212 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Cet amendement précise qu'il n'est pas question de construire de nouveaux tronçons autoroutiers là où des routes nationales existent. De tels grands projets, bien souvent imposés, sont inutiles et participent à l'artificialisation massive des sols sans rendre de service particulier supplémentaire pour désenclaver des territoires.

J'ai en tête quelques exemples d'autoroutes sur lesquelles pas grand monde ne roule mais qui coûteront très cher, y compris si la fréquentation n'est pas atteinte – les contrats précisent que la puissance publique compensera les pertes financières des opérateurs. Je pense, notamment, à l'A65, entre Bordeaux et Pau, qui souffre d'un déficit chronique de fréquentation et qui n'a pas rendu de services extraordinaires. Les dessertes routières et, surtout, ferroviaires, auraient très bien pu faire l'affaire. Elles auraient coûté bien moins cher que ce barreau autoroutier, elles auraient été écologiquement bien plus soutenables et auraient contribué à la revitalisation économique des zones desservies.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Comme vous l'imaginez, je souhaite que l'on utilise le plus parcimonieusement possible de nouvelles liaisons autoroutières. C'est dans ce sens que le Conseil d'orientation des infrastructures a travaillé.

Pour autant, la formulation que vous utilisez est lourde d'ambiguïtés ; vous mentionnez « (...) la réalisation de nouveaux tronçons autoroutiers en parallèle d'un tronçon routier existant ». On ne sait pas très bien quelles sont les fonctions du tronçon autoroutier dont il est question.

Au demeurant, sachant qu'il est obligatoire de disposer d'un itinéraire gratuit lorsqu'il existe un itinéraire à péage, le tronçon autoroutier est bien parallèle. Une telle rédaction me semble à la fois ambiguë et source de contentieux.

Je vous confirme que le recours à de nouvelles concessions autoroutières se fera avec la plus grande parcimonie.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je rejoins Mme la ministre. Il convient de faire preuve de la plus grande attention quant aux propositions de nouveaux tronçons autoroutiers, sans toutefois se les interdire s'ils s'avèrent pertinents.

M. Loïc Prud'homme. Je vous remercie de votre réponse mais si cette rédaction vous paraît ambiguë, je vous propose de la revoir ensemble puisque nous sommes d'accord sur les objectifs. Nous ferons des propositions pour la séance publique.

S'agissant des itinéraires gratuits, dois-je vous rappeler l'histoire ubuesque de l'A63, qui fut une deux fois deux voies entièrement gratuite, construite sur des fonds publics, très intéressante pour désenclaver les Landes, le Pays basque et une grande partie du Sud-Ouest ? Elle a été mise en concession au profit d'un opérateur qui n'a rien fait, hors la pose de quelques cabines de péages – je crois même que les infrastructures de franchissement des ponts ont été réalisées auparavant par la puissance publique –, et ce dernier en récolte aujourd'hui les bénéfices. Je vous mets au défi de trouver et de suivre l'itinéraire gratuit obligatoire, qui emprunte parfois des chemins vicinaux. Une telle alternative est donc tout à fait insuffisante.

Trouvons donc une rédaction commune afin d'éviter de voir surgir des autoroutes et, surtout, afin de favoriser des dessertes avec des routes nationales entretenues et accessibles !

La commission rejette l'amendement.

L'amendement CD430 de M. Christophe Bouillon est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD431 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Christophe Bouillon. Mme Marie-Noëlle Battistel souhaite s'assurer du déploiement des stations d'avitaillement en carburants alternatifs. Décarboner les transports, cela implique en effet de penser aux réseaux, notamment, d'avitaillement.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement considère évidemment comme un enjeu la présence de stations d'avitaillement permettant le développement des carburants alternatifs

au gazole routier ; néanmoins, ces dispositifs ne relèvent pas des investissements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) mais de l'initiative de différents acteurs, en fonction des technologies.

Par ailleurs, de nombreux dispositifs de soutien existent pour assurer le déploiement de ces infrastructures si nécessaires, comme, par exemple, les certificats d'économies d'énergie.

Votre préoccupation est proche de celles de la programmation des infrastructures de transport, mais elle n'en est pas moins distincte et nous avons suffisamment de priorités à mettre en œuvre. À chaque outil ses mécanismes de financement ! En l'occurrence, il en existe pour l'avitaillement des carburants alternatifs.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Nous partageons ce souci des réseaux d'avitaillement mais il ne concerne pas ce titre, relatif aux infrastructures. Par cohérence, je vous proposerai, d'ailleurs, dans quelques instants, la suppression de l'alinéa 13.

M. Christophe Bouillon. N'étant pas le premier signataire de cet amendement, je ferai part de votre réponse à Mme Marie-Noëlle Battistel et nous verrons si nous le retirerons ou non en séance publique.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD432 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je ne comprends pas pourquoi les aéroports échappent au champ d'application des dispositions prévues par l'alinéa 12. Nous savons tous qu'ils sont des pôles de logistique et il serait naturel de les inclure dans ces dispositions.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Les aéroports font en effet partie des pôles logistiques tels que cités dans l'article, mais la précision que vous proposez ne me semble pas nécessaire. Je vous invite à retirer votre amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Si les aéroports peuvent être considérés comme des pôles logistiques, une confusion est possible avec le fret aérien. Par souci de clarté, je vous demande de retirer votre amendement, sinon avis défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD433 de Mme Hélène Vainqueur-Christophe.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous avons déjà discuté de cette question : la politique de continuité territoriale outre-mer passe par d'autres outils et l'ajout d'un sixième programme ne me paraît pas nécessaire. Retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD868 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il s'agit d'un amendement de clarification. L'alinéa 13, introduit par inadvertance en séance publique, concerne les infrastructures d'avitaillement. Or, même si nous partageons le souci exprimé, cette question n'a pas sa place dans un titre relatif aux infrastructures de transport ; elle est traitée dans d'autres titres de ce texte.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement CD868.

Elle examine ensuite l'amendement CD14 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit d'insérer une disposition permettant de comparer les bénéfices des différents modes de déplacement.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement est pleinement satisfait puisque le code de l'environnement prévoit déjà l'évaluation des incidences des projets sur le climat avec des méthodes de valorisation des émissions de CO₂. Je ne citerai pas les chiffres sur la tonne de carbone mais je peux vous assurer d'une prise en compte dès à présent.

Je vous propose de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

Vous savez, monsieur Vincent Descoeur, combien je partage votre souci de la mesure et de la prise en compte des externalités environnementales, mais il me semble satisfait. Je vous renvoie à la grille d'analyse utilisée pour analyser les projets, à l'annexe 15 du rapport du COI.

M. Vincent Descoeur. Je suis heureux que tout le monde trouve cette proposition intéressante, car elle permettrait de redonner des perspectives à certaines lignes ferroviaires aujourd'hui menacées.

J'ai entendu vos explications, madame la ministre, et étant enclin à vous faire confiance, je retire l'amendement.

L'amendement CD14 est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD434 de Mme Valérie Rabault.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Cet amendement étant, je pense, satisfait, je vous propose de le retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis puisque l'article 1^{er} DA permet de créer de telles sociétés de financement.

La commission rejette l'amendement CD434.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous en venons à l'examen du rapport annexé.

La commission est saisie de l'amendement CD435 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement vise à concevoir de bonnes articulations entre les différentes programmations et planifications, notamment celles, nécessaires, avec les contrats de performance concernant les acteurs ferroviaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Il est important d'avoir une parfaite cohérence entre le nouveau pacte ferroviaire et la loi d'orientation des mobilités, mais je ne suis pas sûre qu'il faille importer dans la loi d'orientation des mobilités des dispositions déjà prévues dans le nouveau pacte ferroviaire. En l'occurrence, c'est bien le cas.

Je vous propose de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis puisque ce travail relève de ces contrats-cadres stratégiques et de leurs déclinaisons en contrats opérationnels auxquels le COI, le Gouvernement et le groupe SNCF ont à cœur de se tenir.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD436 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Permettez-moi de citer M. Jean Pisani-Ferry à propos de la dette : « On regardera sans doute demain comme un grand paradoxe que par manque de crédibilité et de confiance mutuelle, des États qui empruntaient à 0,7 % dans un contexte de croissance nominale de 3 % n'aient pas davantage tiré parti d'une fenêtre aussi exceptionnelle [...] La dette publique française frôle

aujourd'hui 100 % du produit intérieur brut du pays. Il est inévitable et salutaire que l'approche de ce seuil suscite un débat. Sommes-nous en danger ? Quelle stratégie adopter pour réduire la dette ? Commençons par l'évidence : il n'y a pas de risque immédiat. Nous sommes toujours dans une période de déficits sans pleurs, parce que l'État français emprunte sur dix ans à un taux nettement inférieur à 1 % qui ne compense même pas l'inflation. Tendanciellement, si cela continue, la charge des intérêts représentera moins d'un point de PIB, comme à la fin des années 1970 lorsque la dette ne pesait que 20 % du PIB. Certes, les taux vont remonter, mais sans doute lentement et, surtout, la maturité moyenne de la dette est de plus de sept ans : quand bien même la normalisation serait brutale, l'impact sur la charge annuelle d'intérêts demeurera graduel. Cela n'implique pourtant pas de céder à l'insouciance. Pour deux raisons. La première est que la dette n'a guère servi à augmenter l'actif public. Il serait légitime de nous endetter pour équiper le pays, investir dans les compétences ou accélérer la transition écologique. Mais nous n'osons pas le faire. En revanche, nous le faisons sans vergogne pour consommer. Or, rien ne justifie de léguer aux générations futures un double passif, financier et écologique [...] . »

Je cite volontiers M. Jean Pisani-Ferry, non seulement parce qu'il a inspiré un certain nombre de documents, notamment de programmes, mais aussi parce que si l'on souhaite investir pour les infrastructures à long terme, il ne faut pas trembler à cause de la dette. Ce débat est utile et il ne faut pas rejeter d'un revers de la main, comme on le fait souvent, toute proposition d'emprunt au nom de ce seuil, surtout lorsqu'il s'agit d'infrastructures qui s'inscrivent dans la durée et, donc, du patrimoine de notre pays.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous pouvons, en effet, discuter de l'intérêt de sortir certains types d'investissements, notamment en faveur de la transition écologique, des règles relatives à l'endettement. C'est une question très intéressante, mais les décisions annoncées par le Gouvernement au mois de juillet permettent d'assurer le financement des dépenses de l'AFITF. C'est la meilleure démarche pour éviter de faire reposer le poids de celui-ci sur les gouvernements à venir. Lorsque je suis arrivée au Gouvernement, j'ai trouvé un trou de 10 milliards d'euros entre les engagements pris et les ressources disponibles. Je vous assure que je n'ai pas envie de faire la même mauvaise manière au gouvernement qui viendra après nous.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Avis également défavorable.

Nous n'avons pas choisi de recourir à l'emprunt pour financer cette programmation ; nous avons souhaité trouver ensemble des recettes pérennes, pour partie affectées.

Il est toujours possible, évidemment, de réfléchir à notre conception de la dette publique – c'est ce que nous ferons dans les prochaines semaines lors de la discussion du projet de loi de finances – mais, en l'occurrence, telle n'est pas l'option retenue.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Je remercie notre collègue M. Christophe Bouillon d'avoir cité M. Jean Pisani-Ferry, mais je tiens à lui faire deux remarques.

Tout d'abord, vous parlez d'endettement pour financer les infrastructures mais je vous rappelle que, lors de la réforme de la SNCF, c'est notre majorité qui a décidé d'investir massivement dans la rénovation des infrastructures, en particulier, de transport. Les abandons ont été massifs de la part de plusieurs gouvernements précédents mais, aujourd'hui, nous investissons considérablement, progressivement, graduellement.

Ensuite, je suis moins optimiste que M. Jean Pisani-Ferry quant à la stabilité des taux et à la possibilité de n'envisager qu'à moyen terme – sept ans, dix ans – leur remontée progressive. Aujourd'hui, des signaux montrent qu'une crise comme celle de 2008 peut survenir dans les années qui viennent. Il est de notre responsabilité d'anticiper cette hypothèse et de ne pas faire croire que, parce que les taux sont bas, on peut s'endetter facilement, et donc, investir en toute insouciance. On peut investir, on peut s'endetter pour investir, nous sommes d'accord, mais il faut se préparer à toutes les hypothèses.

M. Christophe Bouillon. Rien n'est plus insupportable que de prétendre que « rien » n'aurait été fait depuis cinq, dix, ou même vingt ou trente ans en termes d'investissements.

D'ailleurs, une contradiction hante nos débats depuis plusieurs heures. On fustige les investissements consentis pour le déploiement ou le développement des réseaux de TGV, mais chaque élu de chaque région de France s'est battu pour avoir des infrastructures ferroviaires ou autoroutières. Le schéma national des infrastructures terrestres, en 2009, comprenait une liste impressionnante d'infrastructures voulues, souhaitées, demandées par des élus de tous bords politiques, partout. Un tri avait certes été effectué dans le cadre de la commission Mobilité 21 présidée par M. Philippe Duron, mais des infrastructures autoroutières et ferroviaires étaient toujours présentes. Enfin, parmi les infrastructures identifiées par le COI – auquel notre chère présidente a participé – figurent encore des infrastructures autoroutières et ferroviaires, qui ne sont pas « sorties du chapeau » mais proviennent quasiment de la liste établie en 2009, même si un certain tri a, là encore, été effectué.

Arrêtons, arrêtez de dire que rien n'aurait été fait ! Regardez le budget de l'AFITF entre 2012 et 2017 : plusieurs milliards d'euros ont été investis dans différentes infrastructures ! Vous pouvez dire qu'il n'y en avait pas assez, mais pas que rien n'a été fait. Je n'ai pas participé au Gouvernement de la majorité

précédente, mais je félicite ceux qui y étaient d'avoir fait des choix majeurs pour notre pays en termes d'investissements.

Arrêtons ce genre de procès d'intention, car beaucoup ont à y perdre ! Encore une fois, évitons le « tout ou rien ». On peut dire que ce n'est pas suffisant, qu'il faut orienter différemment les budgets, mais lorsque l'on regarde les chiffres, il n'est pas possible de prétendre que rien n'a été fait lors des dix dernières années.

*La commission **rejette** l'amendement CD436.*

4. Réunion du mardi 3 septembre 2019 à 21 heures 30

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, nous poursuivons l'examen en nouvelle lecture du projet de loi d'orientation des mobilités, pour lequel il nous reste 204 amendements à examiner.

J'ai le plaisir d'accueillir M. Jean-Baptiste Djebbari, nouveau secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous souhaite la bienvenue. (*Applaudissements.*) Nous sommes ravis de vous avoir parmi nous. À peine nommé, vous voilà à pied d'œuvre !

Article 1^{er} A et rapport annexé (*suite*)

La commission examine les amendements CD60, CD58 et CD68 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Tout d'abord, je tiens à adresser, au nom de mon groupe, nos félicitations à M. le secrétaire d'État.

Madame la présidente, voulant faire preuve de bonne volonté et désireux d'apporter ma contribution au bon déroulement de cette soirée, je vais présenter dans le même temps les amendements CD60, CD58 et CD68.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous remercie, mon cher collègue.

M. Vincent Descoeur. Tous trois ont traité, en effet, aux moyens mobilisables pour assurer le financement des infrastructures. Il s'agit de privilégier un scénario ambitieux – en l'espèce, le scénario n° 3 – afin de répondre rapidement à l'ensemble des besoins identifiés dans les territoires et de remplir ainsi l'objectif poursuivi par le projet de loi. Cet objectif, la réduction des inégalités territoriales, a d'ailleurs été rappelé à plusieurs reprises par Mme la ministre – et j'imagine que M. le secrétaire d'État fera de même ce soir.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports. Je vous remercie pour vos félicitations et vos encouragements, qui me vont droit au cœur. Je vais tenter d'être aussi précis que possible dans les réponses que je vous ferai en lieu et place de Mme Élisabeth Borne.

La question posée au travers de ces amendements porte sur les moyens alloués à la trajectoire pluriannuelle qui a été établie, comme vous le savez, par le scénario n° 2 du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), lui-même bâti sur

des moyens réalistes. Il a d'ailleurs déjà vu son volume budgétaire augmenter assez largement, de 40 %, au cours du quinquennat précédent.

Pour des raisons de sincérité budgétaire, le Gouvernement est défavorable à ces trois amendements.

M. Guy Bricout. Ça commence mal ! (*Sourires.*)

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Mon avis est identique à celui exprimé par M. le secrétaire d'État, sachant que nous avons effectivement tous travaillé à la préservation des équilibres qui avaient été trouvés au cours des travaux du COI. Défavorable.

La commission rejette successivement les amendements CD60, CD58 et CD68.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD280 de Mme Annie Genevard.

M. Jean-Marie Sermier. Bienvenue, monsieur le secrétaire d'État ! Cet amendement a été déposé par notre collègue Mme Annie Genevard, qui souhaite, à juste titre, que l'organisation des différents opérateurs publics ferroviaires européens leur permette de coopérer au mieux dans le cadre des lignes de train de nuit.

En effet, une ligne ferroviaire n'entre pas en concurrence avec une ligne aérienne lorsque le temps de trajet avoisine les trois heures, c'est-à-dire lorsqu'elle couvre une distance de l'ordre de 800 kilomètres : dans ce cas, nos concitoyens lui préfèrent souvent l'avion. En revanche, les lignes ferroviaires peuvent redevenir concurrentielles lorsque les trajets concernés sont réalisés de nuit, à une vitesse certes inférieure, c'est-à-dire à des heures bénéfiques tant pour le sommeil que pour le trafic.

Ces lignes peuvent s'avérer intéressantes sur des distances de 800 à 1 500 kilomètres. Il nous semble donc important d'adopter une logique qui puisse favoriser la coopération intra-européenne en vue de moderniser et de rendre plus efficaces nos trains de nuit.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Nous partageons évidemment l'objectif de dynamiser l'offre en matière de trains de nuit. Cependant, la rédaction de l'amendement cible uniquement les opérateurs publics, alors que l'on peut penser que ces trains pourraient être relancés par de nouveaux opérateurs.

Comme vous le savez puisqu'il me semble que ce point a été discuté précédemment avec Mme la ministre, l'alinéa 42 du rapport annexé prévoit déjà la remise, au 30 juin 2020, d'un rapport sur le développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire, en précisant les conditions de l'amélioration de cette offre nocturne.

Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, le Gouvernement y serait défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis que M. le secrétaire d'État. Nous avons d'ailleurs précisé en première lecture, par un sous-amendement à l'alinéa 42 du rapport annexé, la notion de liaison intra-européenne.

M. Jean-Marie Sermier. Il est important, en ce début de réunion, que lorsque des mains se tendent, elles soient saisies pour qu'un certain consensus puisse être trouvé, fût-ce pour quelques minutes ou pour quelques heures. Cela me conduit donc à retirer cet amendement et à croire à la parole de M. le secrétaire d'État.

L'amendement CD280 est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD800 et CD799 de Mme Valérie Lacroute.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD800 est important puisqu'il revient sur les problèmes budgétaires.

Pour pouvoir financer l'ensemble des opérations, il est évident qu'une part des recettes issues de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) doit être affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF. Nous proposons de lui affecter un montant annuel de recettes de 1,7 milliard d'euros.

Je rappelle qu'aujourd'hui, 17 milliards d'euros de TICPE sont affectés aux collectivités. Nous aimerions d'ailleurs, monsieur le secrétaire d'État, même si nous comprenons que vous ne serez pas en mesure de nous le fournir ce soir, connaître le produit de la TICPE pour l'année 2018. En première lecture, nous avons à plusieurs reprises fourni dans l'hémicycle, des chiffres qui n'ont jamais été démentis par Mme la ministre. Ce produit avoisinerait 30 milliards d'euros. Son augmentation, de l'ordre de 5 à 7 milliards d'euros en trois ans, a même été qualifiée de « cagnotte ».

Il faut donc savoir si ces chiffres sont exacts. On sait bien que le Gouvernement a successivement pris la décision d'augmenter cette taxe puis de la geler : nous voudrions donc savoir si les prévisions établies en 2018 tenaient ou non compte dudit gel.

Si le produit de la TICPE est bien supérieur à 30 milliards d'euros, il nous semble qu'il est possible de faire un effort et d'en affecter 1,7 milliard d'euros par an à l'AFITF. Il nous faudra, à défaut, trouver d'autres solutions. J'ai eu l'occasion de participer avec quelques collègues à des réunions de travail sur le financement des infrastructures, et l'on voit très bien que les solutions envisagées s'orientent à nouveau vers une taxation.

Or, vous l'avez peut-être constaté depuis votre arrivée au Gouvernement, monsieur le secrétaire d'État : un certain nombre d'organisations professionnelles du transport ont violemment réagi à cette hypothèse. Elles n'accepteront pas, en effet, de nouvelle taxation. Il s'agit par conséquent d'un véritable sujet de réflexion.

Nous devons tourner la page de l'écotaxe, dont le produit fait malheureusement cruellement défaut à l'AFITF. Il faut, à un moment donné, trouver des solutions autres qu'une nouvelle taxation.

J'en termine. J'ai déjà eu l'occasion de le dire au sein d'un groupe de travail consacré à cette question : le groupe Les Républicains n'est pas opposé à une réflexion sur une fiscalité plus verte, à condition que celle-ci soit mise en place de façon neutre, c'est-à-dire que son éventuel alourdissement soit compensé par un allègement de la fiscalité « traditionnelle », faute de quoi cela ne pourra pas fonctionner.

Telles sont nos propositions. J'ai pris un peu de temps afin de les détailler car il s'agit, me semble-t-il, d'un élément essentiel de ce projet de loi et qui nous oppose.

Je précise que j'ai également défendu l'amendement CD799, qui prévoit une affectation à l'AFITF de 500 millions d'euros issus du produit de la TICPE et qui constitue donc un amendement de repli. Peut-être cependant Mme Valérie Lacroute souhaitera-t-elle intervenir sur le sujet.

Mme Valérie Lacroute. Les deux amendements sont dans la même ligne d'idée, car ils portent sur le financement de l'AFITF. En effet, le financement du projet de loi d'orientation des mobilités, et des transports dans leur ensemble, est le deuxième sujet sur lequel nous revenons et sur lequel nous reviendrons également en séance publique. Il a été la cause de l'échec de la commission mixte paritaire. Nous ne partageons pas l'avis du Gouvernement sur la façon de financer les transports.

Nous avons examiné le rapport de M. Philippe Duron, qui préconise de porter le budget de l'AFITF à 3 milliards d'euros par an de façon, d'une part, à financer une grande partie des infrastructures, de leur rénovation et de leur modernisation et, d'autre part, à avancer sur les premières phases des grands projets. À ce stade, le budget actuel de l'AFITF s'élève à 2,5 milliards d'euros. Or, il nous semble indispensable de le conforter et de le porter à 3 milliards d'euros, comme l'a préconisé M. Philippe Duron dans son scénario n° 2.

C'est pour cette raison que ces amendements visent – c'est sur ce point que nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec le Gouvernement – à affecter à l'AFITF une part du produit de la TICPE, cette fameuse taxe qui a fait l'objet de grands débats au cours de la crise des « gilets jaunes », car elle est prélevée sur les automobilistes.

Pour nous, la TICPE n'a pas vocation à abonder le budget de l'État ni à lui servir de cagnotte lui permettant de financer son déficit. Nous proposons donc que le produit de cette taxe finance les aménagements ainsi que les infrastructures de transport et qu'il serve, ce qui est logique, à améliorer les transports et à trouver des solutions alternatives en matière de mobilité.

Je sais que cet avis n'est pas partagé. Quoi qu'il en soit, le groupe Les Républicains juge important de rappeler que l'objet de la TICPE est de financer la mobilité. Prélevée auprès des Français lorsqu'ils utilisent leur automobile, il nous semble juste et logique qu'elle vienne abonder le budget de l'AFITF.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous félicite par ailleurs également pour votre nomination.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je réponds tout d'abord à M. Jean-Marie Sermier. Selon les chiffres qui m'ont été communiqués, la part État de la TICPE, dont le produit s'élève effectivement à environ 25 milliards d'euros – j'essaierai d'obtenir des chiffres plus précis afin de vous les communiquer soit un peu plus tard dans la soirée, soit au cours de l'examen en séance publique – était de 10,8 milliards d'euros pour l'année 2018 et de 13,3 milliards d'euros pour 2019. Effectivement, 4 centimes d'euros par litre de gazole poids lourds sont aujourd'hui sanctuarisés et affectés à l'AFITF.

Vous le savez, puisque finalement cela seul compte, la trajectoire de l'AFITF a été viabilisée grâce à un panier de recettes qui comporte notamment un socle de TICPE – j'ai bien compris que c'est cela qui est en question ici – mais également une partie du produit de la « taxe Chirac » – disposition votée en première lecture – et les mesures annoncées par Mme la ministre Élisabeth Borne à l'issue du conseil de défense écologique. Je pense notamment à l'affectation d'une éco-contribution du secteur aérien et au déremboursement de 2 centimes de TICPE que vous avez évoqué, monsieur Jean-Marie Sermier.

Pour toutes ces raisons, et en ne doutant pas que nous aurons l'occasion d'en rediscuter en séance publique et peut-être même lors de l'examen du projet de loi de finances, je demande le retrait de ces deux amendements. À défaut, le Gouvernement y serait défavorable.

Mme Bérange Abba, rapporteure. Je suis également défavorable à ces deux amendements. Ils nous donnent l'occasion de nous replonger avec une certaine émotion dans les riches échanges que nous avons eus dans le cadre de la commission mixte paritaire, au cours de laquelle nous avons effectivement débattu des recettes attendues en vue d'abonder le budget de l'AFITF.

Le scénario qui a été retenu jusqu'à présent, même s'il conduit à affecter une partie du produit de la TICPE – nous avons, il me semble, voté tous ensemble cette disposition – n'est pas allé jusqu'au montant que vous venez d'évoquer. Et pour cause : c'est toute la question de l'affectation de ce produit, autrement dit de son fléchage – sachant qu'il ne constitue pas une nouvelle ressource mais une

ressource déjà utilisée dans le financement du budget de l'État – qui se trouve ainsi posée.

Nous reviendrons largement sur le principe du fléchage et des taxes affectées dans le cadre du projet de loi de finances. Quoi qu'il en soit, en l'état, nous préférons nous en tenir au scénario qui a été retenu s'agissant du financement de cette programmation. Mon avis est donc défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le secrétaire d'État, nous réclamons depuis très longtemps un chiffrage du produit de la TICPE. Alors que vous n'êtes en poste que depuis quelques heures, vous nous avez déjà fourni au moins un chiffre !

Si je vous ai bien entendu, la part de l'État, dont on peut considérer que c'est celle qui nous intéresse – puisque vous n'allez pas chercher à ponctionner la part affectée aux collectivités locales pour financer l'AFITF –, s'élevait en 2018 à 10,8 milliards d'euros et, en 2019, à 13,3 milliards d'euros, ce qui correspond à une augmentation de 2,5 milliards d'euros.

Cette situation fait suite à une évolution déjà extrêmement positive entre 2017 et 2018. Nous ne siégeons pas en séance publique et ne faisons donc pas de politique : nous travaillons pour la France.

Mme la présidente Barbara Pompili. Les deux ne sont pas antinomiques !

M. Jean-Marie Sermier. Nous n'allons donc pas nous jeter des chiffres à la tête. Mais lorsque l'on constate une augmentation de 2,5 milliards d'euros qui renforce une évolution antérieure, on peut imaginer de mobiliser une part du produit de la TICPE, au moins pendant quelques années, dans l'attente d'une fiscalité un peu plus verte qui puisse remplacer la fiscalité traditionnelle et qui, on le sait bien, ne sera pas immédiatement opérationnelle.

J'insiste sur ce point, car nous aurions pu parvenir à un accord. Cela s'est joué à 500 millions d'euros par an près : même si ce montant est considérable, rapporté globalement au volume de ceux mis en jeu au travers du projet de loi, il n'est pas si important. Si le Gouvernement avait consenti un geste à cette hauteur, je pense que nous ne serions pas ici ce soir.

Je pense qu'il faut à un moment donné que le Gouvernement fasse un effort. Vous y réfléchirez, monsieur le secrétaire d'État, en prévision de la séance publique.

L'amendement de repli CD799 a une portée modeste, puisqu'il propose de n'affecter que 500 millions d'euros par an du produit de la TICPE à l'AFITF alors que l'amendement CD800 propose d'y affecter 1,7 milliard d'euros : cela traduit l'effort que nous faisons de notre côté.

Si vous souhaitez que nous trouvions des solutions pour essayer de converger sur ce projet de loi, c'est ici qu'il faut le faire.

Mme Valérie Lacroute. Je complète d'un mot les propos de mon collègue M. Jean-Marie Sermier : même si vous allez peut-être avoir du mal à le croire, l'idée est vraiment de vous aider à faire accepter par Bercy un meilleur fléchage du produit de la TICPE vers la mobilité et les transports.

Nous ne faisons pas de l'opposition bête et méchante. Force est de constater que la TICPE rapporte beaucoup d'argent et que son produit a augmenté de plus de 2 milliards d'euros entre 2017 et 2018. Sincèrement, il serait plus juste de flécher ces 2 milliards d'euros vers la mobilité que de les affecter au budget de l'État afin qu'il finance son déficit. Ce n'est pas plus compliqué que cela.

L'idée est vraiment de vous aider. J'espère que l'ensemble de mes collègues comprennent ce que nous disons, de même que ce que nous avons dit au cours de l'examen en première lecture et répété au cours de la commission mixte paritaire. C'est d'ailleurs sur ce point que celle-ci a échoué.

Le budget annuel de l'AFITF a besoin de 500 millions d'euros de plus. Les collectivités ayant besoin d'argent pour financer les mesures que nous avons adoptées et qui font globalement consensus au sein des différents groupes, l'objectif est en l'occurrence de vraiment flécher le produit de la TICPE vers la mobilité.

La commission rejette successivement les amendements CD800 et CD799.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD451 de M. Dominique Potier.

M. Christophe Bouillon. Je profite également de l'occasion pour féliciter M. le secrétaire d'État.

Nous voyons bien que nous sommes, depuis le début, confrontés à un problème lié au transport aérien. Pourquoi ce problème est-il récurrent ? Nous l'avons bien vu lors du mouvement né du sentiment d'une augmentation de la TICPE, en tout cas du prix de l'essence : certains ont considéré qu'il existait une forme d'inégalité entre ceux qui devaient contribuer à financer la transition écologique et ceux qui échappaient en quelque sorte à cette contribution. Par ailleurs, dans le rapport qu'il a remis il y a plusieurs mois, M. Cyril Spinetta rappelait que certains vols intérieurs sont en concurrence avec des lignes ferroviaires.

Par cet amendement, et chaque mot compte, nous proposons de supprimer l'exonération de TICPE dont bénéficient les vols intérieurs commerciaux sur le territoire métropolitain, à l'exception de ceux qui relèvent d'une obligation de service public au titre de la continuité territoriale.

Nous souhaitons ainsi contribuer au débat sur le manque de financement de l'AFITF. Nous ne sommes pas les seuls à relever ce manque : je me souviens d'une très belle tribune publiée il y a quelques mois par *Les Échos*, dont les éminents signataires, qui n'appartenaient pas tous à l'opposition, avaient notamment contribué à faire en sorte que le COI fasse des propositions pertinentes et rappelé que le choix d'un des scénarios parmi les trois était conditionné à d'importants besoins de financement. Dans cette tribune, il était écrit – encore une fois, ce n'est pas moi qui l'invente – que 500 millions d'euros par an manquaient à l'AFITF. Il faut donc, à présent, trouver des moyens pour financer celle-ci à cette hauteur.

Mme Valérie Lacroute et M. Jean-Marie Sermier ont eu raison d'aborder ce débat, car il a une réalité : le principe de vérité auquel nous devons être fidèles nous l'impose si nous voulons mener à bien le scénario n° 2.

S'agissant de l'exonération – je le précise parce qu'en première lecture, vous nous aviez reproché de vouloir créer une taxe supplémentaire : or non, cette taxe existe, il s'agit de la TICPE –, nous voulons, en définitive, que tout le monde soit logé à la même enseigne. Nous voulons surtout que le mode ferroviaire ne soit pas disqualifié par rapport à l'aérien et que ce dernier participe au financement de la transition écologique. Par ailleurs, nous souhaitons favoriser d'autres modes de transport : aussi cet amendement concerne-t-il uniquement les vols intérieurs et ne remet-il pas en cause la continuité territoriale.

Il s'inspire du débat que nous avons eu lors de l'examen en première lecture du projet de loi. Ce débat a d'ailleurs d'ores et déjà produit des effets : j'ai en effet constaté que Mme la rapporteure – et elle a eu raison – a commencé, à travers l'amendement qu'elle a déposé au moment de cet examen, à ouvrir la possibilité d'affecter une partie du produit de la « taxe Chirac » à l'AFITF, soit un peu plus de 30 millions d'euros. Il s'agit d'une contribution supplémentaire qui va dans le bon sens

J'ai surtout pu observer que Mme la ministre avait commencé, le 9 juillet dernier – et elle a également eu raison de le faire – à introduire l'idée d'une forme d'écotaxe aérienne, ou en tout cas de contribution carbone ou de taxe carbone assise sur les billets d'avion. Tout cela va, me semble-t-il, dans le bon sens

Il faut donc vraiment que, lors de cette nouvelle lecture, nous apportions des réponses précises, tant en matière de financement de l'AFITF que de contribution du transport aérien à la transition écologique.

Sans cela, les Français ne comprendraient pas. Vous savez, les gens qui habitent en périphérie des grandes métropoles et des agglomérations et qui n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture individuelle – même si j'ai bien compris que ce projet de loi, et tout cela va dans le bon sens, traduisait la volonté de proposer des alternatives en termes de transport en commun ou de covoiturage – font, en attendant, le constat qu'ils payent un peu plus cher leur essence à la

pompe et qu'ils sont défavorisés par rapport à ceux qui utilisent assez régulièrement l'avion.

Aussi notre responsabilité collective est-elle, me semble-t-il, de répondre à la fois au besoin de financement de l'AFITF et au souhait exprimé par nos concitoyens que le secteur aérien contribue à la transition écologique.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur Christophe Bouillon, je vous remercie pour vos mots.

Vous avez abordé la question du financement de la trajectoire et mentionné le chiffre de 500 millions d'euros. Or, vous le savez, on évoque désormais plutôt le chiffre de 320 millions d'euros, qui ont été financés par les annonces que nous avons évoquées précédemment : le déremboursement de 2 centimes d'euro de TICPE et l'éco-contribution du secteur aérien.

S'agissant de la contribution du secteur aérien, vous avez évoqué l'éco-contribution. On peut également citer l'amendement de Mme Béragère Abba en première lecture portant sur l'affectation du surplus du produit de la « taxe Chirac » à hauteur de 40 ou 50 millions d'euros à l'AFITF, de manière à contribuer effectivement aux opérations de l'agence. Je tiens cependant à rappeler qu'en loi de finances, 73 % des crédits votés en faveur du programme 203 « Infrastructures et services de transports » et de l'AFITF sont dédiés au ferroviaire. L'action budgétaire en vue de promouvoir ce secteur est donc intense car il est, d'un point de vue environnemental, le mode de transport le plus vertueux.

Le Gouvernement est donc défavorable à votre amendement.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Vous avez rappelé la participation du secteur aérien à la programmation grâce au surplus de produit de la « taxe Chirac » et à l'éco-contribution assise sur les billets d'avion qui est envisagée. Par ailleurs, je vous renvoie à la demande de rapport que nous avons adoptée. Cette étude portera sur la fiscalité de l'aérien en France et, par comparaison, dans les autres pays européens.

Vous comprendrez, à cet égard, que mon avis soit défavorable. Sur le plan économique, nous devons être attentifs à ne pas déstabiliser les transporteurs français.

La commission rejette l'amendement CD451.

La commission est saisie de l'amendement CD452 de M. Dominique Potier.

M. Christophe Bouillon. Je rebondis sur ce que vient de dire fort justement Mme Béragère Abba. Vous savez que l'on constate, dans certains pays d'Europe du Nord, un phénomène appelé *Flygskam* qui conduit certains habitants

à se détourner de l'avion et à lui préférer d'autres modes de transport. Si l'on veut aider le secteur aérien français, il faut que les citoyens aient le sentiment qu'une mesure juste du point de vue écologique va être prise, c'est-à-dire que le secteur aérien contribuera autant que les autres modes de transport à la transition écologique.

J'ai entendu ce qu'a dit avec raison M. le secrétaire d'État : la pertinence de l'AFITF réside précisément dans la notion de transfert modal. Lorsque le dispositif a été conçu, en 2005, il visait en effet à favoriser d'autres modes de transport que la route, même si à l'époque on n'évoquait pas forcément le secteur aérien. Un effet de transfert modal s'est fait sentir. Il s'observe d'ailleurs depuis des années en ce qui concerne les financements de l'AFITF.

En définitive, l'amendement que nous avons déposé avec M. Dominique Potier pourrait s'appeler, en référence au 9 juillet 2019, l'« amendement Élisabeth Borne », même si nous l'avions défendu avant cette date et s'il a essuyé un refus, qui ne fut certes pas catégorique puisqu'il a permis un débat intéressant en séance publique – c'est à mon sens ainsi que l'on construit la loi. Quoi qu'il en soit, il ne s'agissait pas d'un amendement de circonstance : il s'appuyait sur le rapport de M. Cyril Spinetta qui, en la matière, s'avère très précis. Il a en effet la pertinence de montrer que, sur certaines liaisons intérieures, le train est concurrent de l'avion. Or, le premier se trouve en quelque sorte pénalisé par rapport au second, à condition bien entendu que l'on introduise le facteur temps. C'est ce que nous avons fait avec M. Dominique Potier.

Cet amendement, s'il était adopté, ferait plaisir à Mme la ministre, et vous imaginez bien que nous avons envie de lui faire plaisir ! Il constituerait en outre pour vous, monsieur le secrétaire d'État, une bonne entrée en matière puisque vous iriez ainsi dans le sens de ce que Mme la ministre a déclaré le 9 juillet 2019, notamment dans *Les Échos*, à savoir qu'il faut mettre en place une contribution de l'aérien et que, lorsqu'une concurrence existe entre le fer et l'aérien, l'on doit favoriser, dans notre pays, le transport ferroviaire. C'est le sens même de l'amendement déposé par mon collègue M. Dominique Potier.

Mme la présidente Barbara Pompili. Compte tenu des quelques réactions d'impatience que j'ai pu observer, je rappelle que je tiens à ce que chacun puisse s'exprimer comme il le souhaite et que les débats puissent avoir lieu. Par conséquent je ne chronomètre pas les orateurs, contrairement à ce qui passe en séance publique.

Le débat se déroule donc. Chacun prend le temps qu'il souhaite, sachant que nous avons prévu de travailler jusqu'à demain soir si nécessaire. Je n'empêcherai personne de s'exprimer.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur Christophe Bouillon, vous avez abordé deux sujets : la concurrence et la complémentarité, d'une part, la contribution du secteur aérien, d'autre part.

Le premier correspond à un débat que nous avons déjà eu par ailleurs à l'occasion de la première lecture du projet de loi. Il existe parfois une forme de complémentarité entre le mode ferroviaire et le mode aérien : or, vous évoquiez la concurrence qui les oppose. Que se passe-t-il en effet lorsque des lignes ferroviaires sont ouvertes sur des trajets sur lesquels les passagers empruntaient traditionnellement les lignes aériennes ? Je prends deux exemples : Paris-Strasbourg et Paris-Bordeaux, dont la ligne à grande vitesse a été récemment inaugurée. Vous avez bien constaté qu'il n'existe quasiment plus de ligne aérienne permettant de gagner Strasbourg depuis Paris, et ce tout simplement parce que l'offre ferroviaire est, entre ces deux villes, supérieure en temps, en origine et en destination finale – je veux parler des centres-villes – à l'offre aérienne. Les voyageurs concernés se sont donc assez naturellement reportés sur le mode ferroviaire.

S'agissant de Paris-Bordeaux, on constatait, six mois après l'inauguration de la LGV, en juillet 2017, que plus de 40 % des voyageurs s'étaient reportés sur le transport ferroviaire, Bordeaux se trouvant désormais à deux heures de Paris par le train. Si les deux modes se trouvent donc parfois en concurrence, vous voyez bien que les usages s'adaptent et qu'en définitive, le mode ferroviaire est souvent, à temps de transport quasiment équivalent, assez largement plébiscité par les usagers.

S'agissant du second sujet, à savoir la contribution du secteur aérien, nous avons déjà évoqué les différentes mesures fiscales, notamment les mesures de Mme la ministre Élisabeth Borne. J'ai très envie de lui faire plaisir, mais elle a déjà pris, me semble-t-il, des mesures fortes en la matière.

Nous n'avons pas encore évoqué deux sujets : la contribution européenne et le système international CORSIA (*Carbon offsetting and reduction scheme for international aviation*), qui a vocation à compléter l'ensemble du dispositif en 2021.

Le secteur aérien contribue donc déjà, au travers de la fiscalité nationale ainsi qu'au travers des mécanismes européens de permis d'émission de CO₂ et bientôt au travers de cet accord international – qui rassemble tout de même la plupart des plus importants émetteurs compte tenu de leur trafic aérien, notamment les États-Unis et la Chine –, à la transition écologique. Il a fait la démonstration de sa capacité à se réguler et à prendre des engagements forts s'agissant de sa compensation environnementale. L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Je complète les propos de M. le secrétaire d'État par un sentiment personnel : on peut, selon moi, faire confiance aux utilisateurs – et même peut-être leur faire prendre conscience – lorsqu'il existe des alternatives, plutôt que de créer de nouvelles charges.

L'avis de la commission est donc défavorable.

M. Christophe Bouillon. Je vous remercie, madame la présidente, d'avoir fait ce rappel, tout à l'heure. Je fais cette remarque à l'attention des collègues qui soupirent lorsque nous nous exprimons. Nous avons déposé un certain nombre d'amendements et vous êtes vous-même témoins que, pour plusieurs d'entre eux, nous avons fait le choix de les défendre très rapidement. Il se peut cependant que nous choissions de passer plus de temps sur des sujets comme celui-ci : vous nous en avez laissé le choix, madame la présidente, et je vous en remercie. Je sais en effet que vous êtes animée par la volonté de permettre à l'ensemble des groupes ainsi qu'à l'ensemble des députés de participer au débat.

J'entends bien l'argument développé par M. le secrétaire d'État. Pour autant, il faut également adresser un signal afin de jouer sur l'acceptabilité. On voit bien, en effet, que nous sommes aujourd'hui tous pénalisés par le fait qu'une partie de la population a rejeté la taxe carbone, à tel point que l'on n'ose plus employer cette expression, alors même que nous savons que l'un des grands acquis de l'accord de Paris a été de donner un prix au carbone.

Par conséquent, notre responsabilité collective est d'essayer de rendre juste, compréhensible et acceptable cette notion pour le plus grand nombre. Or, parmi les éléments qui ont émergé du Grand débat national, on a bien vu que figurait le transport aérien. C'est la raison pour laquelle nous avons souhaité défendre cet amendement, ce qui n'est pas contradictoire avec les arguments que les uns et les autres ont développés.

Mme Sophie Auconie. Pendant ce temps-là, on n'avance pas. Un peu d'efficacité !

La commission rejette l'amendement CD452.

La commission est saisie de l'amendement CD366 de M. François Pupponi.

M. Paul-André Colombani. Je m'associe également à mes collègues pour féliciter au nom de mon groupe le nouveau secrétaire d'État.

Cet amendement de mon collègue M. François Pupponi, grand défenseur de la politique de la ville, vise, au moment où l'on évoque la privatisation d'Aéroports de Paris, à lever sur le produit de celle-ci des financements supplémentaires en faveur de l'AFITF et à les affecter en priorité aux quartiers prioritaires de la politique de la ville.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je vous remercie également pour vos mots et vous réponds en trois points.

Tout d'abord, l'outil de planification financière est bien, s'agissant de la région Île-de-France, le contrat de plan État-région et non le rapport annexé au projet de loi d'orientation des mobilités.

Par ailleurs, et comme vous le savez, un référendum d'initiative partagée est en cours. Il a *de facto* conduit le Gouvernement à indiquer qu'il ne mettrait pas en œuvre la privatisation d'Aéroports de Paris avant la fin de cette procédure.

Enfin, l'affectation de recettes relève du projet de loi de finances et non du texte que nous examinons. Pour ces trois raisons, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. J'ajoute que nous avons effectivement été animés tant par le souci de la visibilité que par la volonté de rechercher des ressources pérennes en vue de financer la programmation des infrastructures.

En outre, comme vous le savez, si d'aventure la vente d'ADP devait intervenir, il a été prévu que cette recette participerait au désendettement ainsi qu'au financement de l'innovation, ce qui, au regard des considérations portant sur le fléchage des recettes, peut également participer de la solidarité et contribuer à la satisfaction de besoins auxquels nous avons à faire face en matière de développement.

La commission rejette l'amendement CD366.

La commission est saisie de l'amendement CD463 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je serai assez bref, d'abord parce qu'il s'agit d'une idée qui ne vient pas de nous. Je voudrais, par conséquent, rendre hommage à plusieurs personnes qui ont contribué à son cheminement.

La première d'entre elles est l'ancien président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, M. Jean-Paul Chanteguët, qui a, en tant que rapporteur, conduit les travaux d'une mission d'information, présidée par M. Bertrand Pancher, sur la place des autoroutes dans les infrastructures de transport. Un travail approfondi, intéressant et même passionnant a été mené à cette occasion : il a permis d'évoquer un certain nombre de pistes – à l'époque, on parlait notamment de renationalisation.

La deuxième est le député M. Jean-Baptiste Djebbari, que je me dois de citer puisque son nom figure dans l'exposé sommaire de l'amendement. Même si je ne disposais pas d'information particulière au sujet de sa nomination, je suis très heureux qu'il représente désormais ici le Gouvernement.

Il a en effet émis une proposition qui me paraît assez intéressante et qui tire les conclusions du problème de financement de l'AFITF : dès la fin des concessions autoroutières, une société anonyme à capitaux publics chargée de l'exploitation du réseau autoroutier concédé pourrait lever de la dette au profit de l'AFITF. Cette dette serait remboursable au moyen de la nationalisation ainsi conduite.

Franchement, j'ai trouvé cette idée géniale ! Or, que se dit-on quand on a affaire à une idée géniale ? Qu'il faut y regarder d'un peu plus près. Par cet amendement, nous proposons donc, simplement, qu'un rapport soit remis sur ce sujet afin d'examiner la faisabilité d'un tel dispositif.

Nous pourrions ainsi faire progresser cette proposition de notre ancien collègue, aujourd'hui secrétaire d'État, dans l'intérêt de l'AFITF. Elle permettrait également de concevoir un nouveau dispositif et de répondre aux Français et à l'opinion publique pour lesquels les autoroutes constituent aujourd'hui – nous ne pouvons, les uns comme les autres, le nier – un sujet de préoccupation.

Nous n'allons bien évidemment pas refaire le match : il s'agit cependant d'un véritable sujet de préoccupation. Or les concessions ont des durées déterminées ; elles auront une fin. Et lorsqu'elles auront pris fin – c'est-à-dire, malgré tout, bientôt, puisque l'on évoque les années 2032 à 2036 –, il aura valu le coup de se poser la question suivante : n'y a-t-il pas là un moyen de récupérer ce qui appartient au patrimoine des Français, afin que cet actif contribue en quelque sorte au financement de l'AFITF, qui elle-même a pour rôle de créer des infrastructures destinées, à travers l'investissement ainsi consenti, à enrichir le patrimoine des Français ?

Tel est le sens de cet amendement qui, encore une fois, a pour auteur M. Jean-Baptiste Djebbari et pour objet une idée somme toute géniale.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je vous remercie tout d'abord pour ces louanges. Je me souviens effectivement de la rédaction de cet amendement et de cette proposition.

Trois sujets doivent à mon sens être évoqués : le premier d'entre eux a reçu une solution puisqu'il s'agissait de savoir comment nous allions financer la trajectoire de programmation pluriannuelle. Je rappelle que cette proposition avait été émise au moment où nous cherchions d'abord 500 millions d'euros, puis 320 millions d'euros par an, tout au long de cette trajectoire. La question du financement à court et moyen terme est donc un peu derrière nous, compte tenu des annonces qu'a faites Mme la ministre il y a quelques semaines.

Le deuxième sujet concerne l'amélioration à moyen terme de la gestion du réseau routier national, essentiellement de sa partie non concédée. Des travaux du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) y ont été consacrés et les services du ministère réfléchissent actuellement à la création d'une agence dédiée aux routes de France.

Le troisième sujet, de nature stratégique, renvoie au long terme : il s'agit de la position de l'État sur certaines grandes infrastructures dans le domaine de l'énergie, de la mobilité et des télécommunications. Les plus grosses concessions autoroutières arriveront à échéance entre 2032 et 2036 et l'État devra trancher dans quelques mois ou quelques années et dire ce qu'il entend faire.

C'est en me fondant sur ces trois enjeux que j'avais fait la proposition que vous évoquez, monsieur Christophe Bouillon.

Je vous demanderai de bien vouloir retirer votre amendement dans la mesure où ce qui nous occupe aujourd'hui, c'est le financement de la loi d'orientation des mobilités, qui est aujourd'hui largement viabilisé grâce aux annonces récentes.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Vous conviendrez avec moi que l'actualité du jour peut nous rassurer sur l'attention que porte le ministère des transports à l'avenir des concessions autoroutières.

M. Benoit Simian. Monsieur le secrétaire d'État, permettez-moi de m'associer aux félicitations qui vous ont été adressées.

À ce moment de notre débat, j'aimerais rappeler le sous-titre du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures sur les mobilités du quotidien : « Répondre aux urgences et préparer l'avenir ». Nous avons phosphoré sur les pistes de financement car il manquait initialement 10 milliards d'euros. Lors de l'audition de M. Thierry Dallard, nous lui avons posé des questions sur la manière de prendre en compte la fin des concessions autoroutières. En Espagne, où elle s'est produite l'année dernière, rien n'a été anticipé. En France, elle interviendra en 2032 mais les décisions doivent être prises maintenant : les montants correspondant aux recettes futures peuvent être investis dès aujourd'hui – avec l'éventuelle intervention de l'agence des routes de France – dans des projets d'infrastructures, qu'il s'agisse de projets concernant les mobilités du quotidien ou de projets d'avenir comme le train à hydrogène. À cet égard, je me réjouis, monsieur le secrétaire d'État, que vous puissiez avec nous poursuivre ces débats avec Bercy. Pour le rapporteur spécial du programme « Infrastructures et services de transport » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » que je suis, les recettes attendues – 2 milliards d'euros en 2032 et 7 milliards en 2037 – sont des sommes qui comptent, eu égard à l'équation que nous avons à résoudre ensemble.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite les amendements identiques CD67 de M. Vincent Descoeur et CD507 de M. Martial Saddier.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD67 porte sur les spécificités de la montagne. Je vous épargnerai, monsieur le secrétaire d'État, la répétition des propos que j'ai déjà tenus cet après-midi.

M. Gérard Manuel. À mon tour, monsieur le secrétaire d'État, de vous adresser mes sincères félicitations pour votre nomination à ce poste très important. Nous connaissons vos qualités en tant que professionnel du secteur du transport et nous vous souhaitons bonne chance dans cette nouvelle mission.

Notre amendement CD507 vise à prendre en compte les spécificités des territoires de montagne, où les questions d'accessibilité ne sont pas les mêmes que dans les zones rurales.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le débat sur ces sujets a eu lieu à de nombreuses reprises. L'alinéa 25 introduit par la rapporteure Mme Bérangère Abba a permis de rappeler l'importance de prendre en compte les spécificités de certains territoires dans la programmation des investissements.

Je vous propose donc de retirer vos amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Vincent Descoeur. Je retire l'amendement CD67.

M. Gérard Menuel. Je retire également l'amendement CD507.

Les amendements CD67 et CD507 sont retirés.

La commission en vient à l'amendement CD511 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. Cet amendement vise à prendre en compte la spécificité des zones frontalières.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Même avis que pour les amendements précédents.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis également.

M. Gérard Menuel. Je retire mon amendement.

L'amendement CD511 est retiré.

La commission est saisie l'amendement CD509 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. Je retire cet amendement de précision.

L'amendement CD509 est retiré.

La commission examine l'amendement CD66 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Il convient de donner toute sa place au télétravail, qui est le meilleur moyen de réduire les déplacements des salariés.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le Gouvernement est évidemment très favorable au développement du télétravail. Néanmoins, celui-ci ne relève pas *stricto sensu* du champ de la politique

d'investissement dans les infrastructures de transport dont nous traitons ici.
Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite les amendements identiques CD65 de M. Vincent Descoeur et CD510 de M. Martial Saddier.

M. Vincent Descoeur. Amendement CD65 défendu et retiré !

M. Gérard Menuel. Je retire également l'amendement CD510.

Les amendements CD65 et CD510 sont retirés.

La commission en vient aux amendements CD250 et CD251 de M. Jean-Pierre Vigier, qui peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

Mme Valérie Beauvais. Je m'associe aux félicitations de mes collègues, monsieur le secrétaire d'État.

Ces amendements ont pour but de mettre l'accent sur l'amélioration de la qualité et de la sécurité des pistes cyclables dans le cadre d'une offre alternative de mobilités.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.
L'alinéa 27 que ces amendements tendent à modifier porte sur la politique d'entretien des réseaux nationaux. Or l'État n'a pas directement la charge de l'entretien des pistes cyclables. En revanche, il peut intervenir en faveur de la création de nouveaux itinéraires et réseaux. C'est tout le sens de l'enveloppe dédiée aux mobilités actives créée par cette programmation des investissements et versée à l'AFITF.

Pour ces raisons, je vous demanderai de retirer les amendements.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

Mme Valérie Beauvais. Monsieur Jean-Baptiste Djebbari, alors que vous faites vos premiers pas en tant que secrétaire d'État, je veux vous faire confiance. Je retire ces amendements.

Les amendements CD250 et CD251 sont retirés.

La commission est saisie des amendements identiques CD64 de M. Vincent Descoeur et CD341 de M. Jean-Yves Bony.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement est un peu différent des amendements que je viens de présenter. Il rappelle, si besoin était, qu'il faut porter

une attention particulière aux zones éloignées des métropoles car elles souffrent de retards d'investissement.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD341 est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.
Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette les amendements.

Elle en vient à l'amendement CD503 de M. Pierre Cordier.

M. Jean-Marie Sermier. Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, dans sa sous-partie intitulée « Redonner du sens au réseau fluvial », a proposé d'engager une politique de « dénavigation » de 1 000 kilomètres de canaux. Mon collègue M. Pierre Cordier entend dans cet amendement insister sur la nécessité d'empêcher la fermeture des canaux sans débat préalable avec les élus locaux et nationaux.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je sais que c'est un sujet d'inquiétude, notamment dans la région Grand Est. Mme la ministre a indiqué à plusieurs reprises qu'aucun plan n'était prévu pour fermer ces 1 000 kilomètres de canaux. Je réitère cet engagement devant votre commission. Je vous demande donc de retirer cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Lors de la première lecture, nous avons entendu les engagements forts pris par Mme la ministre. La concertation nécessaire aura lieu. Elle sera un préalable à toute prise de décision. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Gérard Manuel. Pour bien connaître le dossier défendu par M. Pierre Cordier, je peux dire que la réponse que vous venez de faire, monsieur le secrétaire d'État, est un peu facile. Nous sommes face à un problème particulier, notamment dans les Ardennes où des canaux ferment du jour au lendemain sans concertation préalable. Inscrire dans le rapport annexé la phrase proposée par M. Pierre Cordier ne mange pas de pain. Elle fixe un cap pour la réflexion sur ces canaux, qui ont une grande utilité dans des régions comme les Ardennes.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD437 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Amendement défendu !

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.

Nous revenons au débat sur la sincérité budgétaire. Les chiffres proposés dans l'amendement correspondent aux cibles mentionnées par le Conseil d'orientation des infrastructures. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Les équilibres budgétaires ont été jusqu'à présent respectés. Nous sommes bien tous conscients du problème de sous-investissement chronique dont souffre le secteur fluvial. La dépense supplémentaire de 90 millions d'euros par an prévue par cet amendement pour la période 2019-2027 représente un total de 810 millions d'euros. Cela déstabiliserait la construction budgétaire de ce projet de loi. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

La commission examine ensuite les amendements identiques CD62 de M. Vincent Descoeur et CD512 de M. Martial Saddier.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD62 vise à mentionner clairement dans le rapport annexé les trains d'équilibre du territoire (TET) et les trains d'aménagement du territoire dans la perspective d'en mettre en place de nouveaux.

M. Gérard Menuel. L'amendement CD512 veut laisser ouverte la possibilité de créer de nouveaux trains d'aménagement du territoire. Ils sont aujourd'hui au nombre de deux et il serait bon de les étendre à d'autres régions, notamment de montagne.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.

En tant que député de Haute-Vienne, j'étais directement concerné par l'avenir de la ligne POLT – Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. La trajectoire votée et financée permet le renouvellement de l'ensemble du matériel roulant, à la fois sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse mais aussi sur l'axe Paris-Clermont-Ferrand. Des travaux importants de régénération, objet du pacte ferroviaire, sont réalisés à hauteur d'1 milliard d'euros par ligne et se poursuivront dans les années qui viennent.

Compte tenu des engagements budgétaires pris en matière de régénération et de renouvellement du matériel roulant, je vous demande donc de bien vouloir retirer vos amendements.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis : ces amendements sont satisfaits par l'alinéa 42.

M. Vincent Descoeur. Je ne partage pas l'avis selon lequel ces amendements seraient satisfaits.

La commission rejette les amendements.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD63 de M. Vincent Descoeur et CD357 de M. Fabien Di Filippo.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit toujours de défendre la place de la montagne. Amendement CD63 défendu !

M. Jean-Yves Bony. Amendement CD357 également défendu !

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette les amendements.

La commission est saisie des amendements identiques CD253 de M. Jean-Pierre Vigier et CD333 de M. Jean-Yves Bony.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD253 vise à préciser qu'il faudra donner la priorité à l'aménagement et à la sécurisation des lignes ferroviaires qui traversent et desservent les départements ruraux ou de montagne. En le déposant, mon collègue M. Jean-Pierre Vigier avait en particulier en tête la ligne des Cévennes, qui relie Clermont-Ferrand à Nîmes et qui souffre d'un déficit d'investissements.

M. Jean-Yves Bony. Amendement CD333 défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. La mission sur les petites lignes confiée il y a quelques mois par le ministère des transports au préfet François Philizot a permis, en concertation avec les collectivités, les régions, les élus locaux, de fixer des priorités structurantes et d'examiner, pour chaque ligne, le coût réel de la régénération et de la pérennisation en envisageant, le cas échéant, les alternatives pour maintenir le service rendu aux usagers. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. S'agissant des territoires les plus enclavés, nous renvoyons à l'alinéa 25.

Mme Sophie Auconie. J'aimerais soutenir ces amendements. Monsieur le secrétaire d'État, les initiatives du Gouvernement me paraissent marquées par l'ambivalence. Vous ne pouvez pas à la fois contribuer à augmenter le prix du carburant à travers des taxes qui affectent d'abord et avant tout les territoires ruraux, les territoires enclavés, les territoires de montagne, et considérer les lignes ferroviaires qui les desservent comme étant secondaires. Celles-ci revêtent au contraire un caractère prioritaire pour nos concitoyens, comme ils nous l'ont démontré à la fin de l'année dernière. Les investissements qui leur sont dédiés doivent donc être prioritaires.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je suis en plein accord avec les ambitions qu'expriment ces amendements. À titre d'exemple, je citerai la ligne Épinal-Saint-Dié-des-Vosges qui a récemment fait l'objet d'un investissement majeur d'un montant de 21 millions d'euros, dont 8,5 millions pris en charge par l'État. Si j'ai mentionné la mission du préfet François Philizot, c'est pour montrer qu'il y a de la part du Gouvernement une volonté farouche de préserver ces lignes de desserte fine du territoire et de trouver, au cas par cas, en prenant en compte les spécificités de chaque territoire, les solutions les plus appropriées, qui peuvent varier selon l'intensité du trafic ou la présence de fret. Il me paraît important d'attendre les conclusions de cette mission.

La commission rejette ces amendements.

Elle examine ensuite l'amendement CD438 de Mme Valérie Rabault.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement vise à inscrire dans le rapport annexé le programme de modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, ce qui rassurera nombre de collectivités et d'élus.

Je rejoins Mme Sophie Auconie sur la desserte des territoires ruraux et de montagne. N'oublions pas l'effet de réseau : chaque ligne a une incidence sur les autres lignes. Un axe aussi important que la ligne POLT contribue à ne pas isoler les territoires ruraux des territoires urbains.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. La ligne POLT va bénéficier d'une régénération de ses voies. D'ici à 2025, 1,6 milliard d'euros seront consacrés à cette opération qui permettra de rendre à cet axe ses performances nominales. Des trains modernes pourront y circuler et assurer la qualité de service nécessaire aux usagers. Les engagements qui ont été pris seront financés au travers de cette loi d'orientation des mobilités. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Ajoutons les engagements pris par Mme la ministre en première lecture de ramener le temps de trajet de Paris à Limoges de trois heures vingt à deux heures cinquante.

M. Christophe Bouillon. N'étant pas le premier signataire de cet amendement, je ne peux le retirer mais je ne manquerai pas de faire part de vos arguments à Mme Valérie Rabault afin qu'elle en tienne compte d'ici à la séance.

La commission rejette l'amendement.

La commission en vient à l'amendement CD439 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je ne vais pas revenir sur le débat sur les petites lignes que nous avons déjà eu à plusieurs reprises dans le cadre du projet de loi

pour un nouveau pacte ferroviaire dont vous étiez rapporteur, monsieur le secrétaire d'État, ou de la première lecture de la LOM.

J'aimerais simplement que d'ici à la séance publique, vous nous donniez des exemples très concrets d'investissements d'ores et déjà consentis pour maintenir des lignes existantes ou en créer de nouvelles – je fais ici référence à une interview du Président de la République dans laquelle il n'excluait pas qu'il y ait des ouvertures. Depuis maintenant deux ans que nous discutons de ce sujet, il y a des attentes et des interrogations dans les territoires. Nous voyons bien qu'il faut mettre en place des alternatives à la voiture individuelle. La carte du réseau des petites lignes montre bien que sur certains points du territoire, notamment en périphérie d'agglomération ou de métropole, réinvestir massivement pour moderniser ces lignes a du sens.

Ces exemples concrets nous permettraient de converger et de dépasser le simple débat. Je ne mets pas en cause votre bonne volonté, monsieur le secrétaire d'État : lorsque vous étiez rapporteur, vous avez vous-même demandé des rapports sur ce sujet et vous avez favorisé le travail mené par le préfet François Philizot – nous aimerions d'ailleurs savoir où en est cette mission et connaître assez rapidement ses premières conclusions. Si nous disposions de l'ensemble des données, nous pourrions mesurer vos efforts et nous dire : « Faisons leur confiance car ils veulent vraiment consacrer les moyens nécessaires à la pérennisation des petites lignes, voire à leur réouverture ».

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je prends note de votre demande, monsieur Christophe Bouillon. J'ai déjà cité les 21 millions d'euros consacrés à la ligne Épinal-Saint-Dié, dont 8,5 millions pris en charge par l'État. Au total, tous financeurs confondus, 1,5 milliard d'euros sont budgétés pour les petites lignes.

Quant à la mission du préfet François Philizot, elle comporte deux phases. De premières conclusions seront rendues à la fin du mois de septembre ou au début du mois d'octobre. Je pourrai vous donner en séance, la semaine prochaine, des informations plus précises.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Demande de retrait ou avis défavorable. Les lignes de TER ne relèvent pas directement de la compétence de l'État mais de SNCF Réseau, d'une part, et des régions, d'autre part. En outre, l'amendement est satisfait par plusieurs dispositions de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD440 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement vise à accélérer la mise en œuvre du programme national de sécurisation des passages à niveau, sujet auquel notre collègue Mme Laurence Gayte a consacré un excellent rapport. Des

accidents surviennent encore dans notre pays – récemment, à Pavilly dans ma circonscription, il y en a eu un grave, heureusement non mortel. Ce n'est pas la première fois que l'État engage des investissements pour supprimer des passages à niveau et j'aimerais que nous disposions de plus de visibilité sur les suppressions, le calendrier et les engagements. Cela serait de nature à rassurer nombre de territoires.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le rapport de Mme Laurence Gayte, que je salue à mon tour, a donné lieu à un plan. Il vient renforcer les diagnostics et la prévention et procède à une augmentation de 40 % des crédits, qui atteindront 45 millions d'euros par an. Il y a donc non seulement un engagement sur les objectifs, les mesures concrètes, mais aussi un financement qui permet de traduire cette préoccupation dans les actes. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD110 de M. Guy Bricout, CD61 de M. Vincent Descoeur et CD642 de M. Vincent Rolland.

M. Guy Bricout. Monsieur le secrétaire d'État, j'aimerais tout d'abord vous dire comme je suis heureux qu'un membre de notre commission ait été nommé à ce poste ministériel important.

Mon amendement CD110 porte sur un sujet qui me tient à cœur, les trains de nuit, que j'ai beaucoup utilisés lorsque j'étais militaire ou étudiant. Les dernières commandes d'Intercités de nuit datent de quarante ans. Avec la loi d'orientation des mobilités, il est temps d'inscrire à nouveau le réseau de nuit dans les priorités nationales. Il est devenu d'autant plus important qu'il permet de répondre aux enjeux du maillage international par une mobilité bas-carbone et peu énergivore et d'effectuer un maillage transversal du territoire national en contribuant au désenclavement des territoires, notamment les territoires ruraux excentrés.

Cela dit, Mme la ministre ayant affirmé qu'elle était favorable aux trains de nuit, je retire cet amendement.

L'amendement CD110 est retiré.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD61 propose de flécher des moyens de l'AFITF vers une nouvelle génération de trains Intercités de nuit, susceptible de répondre aux attentes des utilisateurs. Que Mme la ministre ait dit son attachement aux trains de nuit me paraît au contraire une raison pour maintenir cet amendement.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous n'avons pas entendu la même chose cette après-midi...

M. Jean-Marie Sermier. On a beaucoup parlé des trains de nuit. L'essentiel, maintenant, est d'être efficaces. Par l'amendement CD642, nous proposons que soit inscrit dans le rapport annexé le soutien financier de l'AFITF aux actions de développement des trains Intercités de nuit, à l'ouverture de nouvelles lignes et à la constitution d'un réseau de nuit composé de liaisons transversales.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Pour plus d'efficacité, il faut des voies en bon état et du matériel suffisamment moderne, ce qui renvoie aux engagements pris dans la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Ils se sont déjà traduits par une action volontaire de l'État en faveur du maintien des lignes Paris-Briançon et Paris-Rodez-Latour-de-Carol. En outre, l'alinéa 42 du rapport annexé prévoit une étude sur le développement des trains de nuit et la soutenabilité des modèles économiques de ce mode de transport d'avenir. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteur. C'est en effet tout l'objet de l'alinéa 42 du rapport annexé que nous avons introduit en première lecture. L'étude qu'il prévoit permettra d'évaluer les besoins.

La commission rejette successivement les amendements CD61 et CD642.

Elle est saisie de l'amendement CD513 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. Parmi les solutions de transport peu carbonées, il faut prendre en compte, outre les transports ferroviaires, les transports guidés par câble, qui peuvent être très utiles en milieu urbain ou montagnard.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Pour des raisons de clarté législative, je vous demanderai de retirer cet amendement, monsieur Gérard Menuel. L'enjeu des transports guidés est en effet couvert par la priorité n° 4 « Développer les mobilités les moins polluantes et les plus partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie », alors que l'alinéa 42 relève de la priorité n° 1.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Dans la priorité n° 4, l'alinéa 62 prévoit ainsi « 600 millions d'euros pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun », dont font partie les trams-trains ou les transports par câble. Demande de retrait également.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient aux amendements identiques CD335 de M. Jean-Yves Bony, CD669 de M. Stéphane Demilly et CD756 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Yves Bony. À l'heure où l'attractivité des trains de nuit renaît en Europe, il nous paraît important que l'étude visée par l'alinéa 42 porte aussi sur les liaisons transversales et non pas simplement sur les liaisons « nationales et intraeuropéennes ». Cela favoriserait la redynamisation des territoires ruraux.

M. Stéphane Demilly. Le rapport annexé, dans son alinéa 42, prévoit que d'ici au 30 juin 2020, l'État étudie les « conditions d'une amélioration de l'offre des trains de nuit au regard de leur intérêt pour répondre aux besoins de désenclavement des territoires les plus éloignés des grands axes de circulation ainsi que de liaisons nationales et intraeuropéennes ». Il existe deux types de liaisons nationales : les liaisons radiales, ayant Paris pour origine ou pour destination, et les liaisons transversales, de province à province.

Pour les trajets transversaux, les temps de parcours sont particulièrement longs car ils ne peuvent être effectués de bout en bout grâce à une ligne à grande vitesse de bout en bout. En outre, les TGV ne permettent pas une bonne desserte des villes moyennes et des territoires ruraux car le nombre d'arrêt est réduit. Or 80 % de la population de la France métropolitaine habitent hors de l'Île-de-France. La demande existe donc.

L'amendement CD669 vise à insister sur la prise en compte des trains de nuit transversaux dans la future étude.

M. Jean-Marie Sermier. Aux arguments avancés par mes collègues, j'ajouterai qu'il y a une complémentarité entre trains de nuit et TGV : ces derniers circulent sur des axes radiaux, à grande vitesse, sans beaucoup d'arrêts ; les trains de nuit peuvent s'arrêter plus fréquemment – les passagers dorment pendant qu'ils roulent – et assurer ainsi une meilleure desserte. En outre, sur des distances de 800 kilomètres à 1 300 kilomètres, ils sont concurrentiels avec les avions.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je partage votre opinion sur le potentiel des trains de nuit, sur les liaisons radiales mais aussi transversales – l'exemple du Strasbourg-Nice a été cité à plusieurs reprises. L'étude a bien pour objet les perspectives de développement de ces deux types de liaison. Demande de retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'intérêt pour les trains de nuit n'est plus à démontrer ou à débattre. Le terme « nationales » recouvre les liaisons radiales et transversales. Demande de retrait.

La commission rejette ces amendements.

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD75 de M. Vincent Descoeur et CD142 de M. Guy Bricout.

M. Vincent Descoeur. Par l'amendement CD75, nous proposons que l'étude visée à l'alinéa 42 soit complétée par un audit financier exhaustif qui prenne en compte les charges et recettes d'exploitation des trains de nuit depuis les années 2000, le nombre de circulations réalisées, le nombre de places offertes et le nombre de voyageurs. Il est important que ces chiffres soient rendus publics si nous voulons avoir un débat objectif sur le coût et le bénéfice des trains de nuit, qui ont été trop souvent jugés obsolètes ou déficitaires par l'exploitant historique.

M. Guy Bricout. Les études déjà effectuées n'ont pas fourni d'informations très fiables, la SNCF bloquant certaines données. Il serait intéressant que le public ait connaissance des résultats pour que les décisions soient prises en toute connaissance de cause.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. L'étude sera accompagnée de toutes les informations financières utiles, nous y veillerons. La SNCF communiquera les données nécessaires, à l'exception de celles qui ont trait au savoir-faire industriel ou commercial.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Si des doutes devaient subsister, l'Autorité de régulation des transports pourrait se charger d'investigations complémentaires.

M. Vincent Descoeur. Si la SNCF ne fournit pas de données commerciales en estimant qu'elles sont de nature stratégique, nous ne pourrions jamais juger du bon équilibre du service.

Mme la présidente Barbara Pompili. Cela me fait penser à une discussion que nous aurons sans doute plus tard sur certaines délégations parlementaires que nous pourrions créer.

La commission rejette successivement ces amendements.

Elle examine les amendements identiques CD141 de M. Guy Bricout, CD330 de M. Jean-Yves Bony et CD758 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Guy Bricout. Le train de nuit est une activité particulièrement complexe. Plusieurs opérateurs ferroviaires européens ont analysé le développement d'un réseau international ambitieux qui ne pourra se réaliser que si les opérateurs ferroviaires nationaux des différents pays coopèrent. L'Allemagne a déjà demandé à son opérateur public de coopérer avec les opérateurs étrangers pour les Intercités de nuit. L'État français gagnerait à fixer explicitement dans la feuille de route du groupe SNCF l'obligation de coopérer avec les opérateurs européens pour le développement de ces trains de nuit.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD330 est défendu.

M. Jean-Marie Sermier. Cette coopération européenne est nécessaire pour lancer une dynamique autour des trains de nuit.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. La coopération à laquelle vous faites allusion est une coopération internationale et transfrontalière, comme celle qui existe entre l'Autriche et l'Allemagne. Dans l'ordre des priorités, il importe d'abord de redynamiser l'offre ferroviaire nationale. L'urgence est de faire mieux sur notre réseau interne. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Il semble évident que le développement des trains de nuit internationaux implique la coopération entre plusieurs opérateurs, qu'ils soient publics ou privés. Mais les coopérations doivent être étudiées et conclues au cas par cas. On ne saurait en faire une obligation générale.

La commission rejette ces amendements.

Elle examine, en discussion commune, l'amendement CD240 de M. Vincent Descoeur, les amendements identiques CD337 de M. Jean-Yves Bony et CD757 de M. Jean-Marie Sermier, et l'amendement CD241 de M. Vincent Descoeur

M. Vincent Descoeur. Par l'amendement CD240, nous proposons que l'État conduise une expérimentation d'une ou plusieurs lignes Intercités de nuit avec une haute qualité de service, comparable à celle qui existe sur les lignes européennes, des horaires optimisés et un effort de promotion.

Mme la présidente Barbara Pompili. Sans oublier les douches !

M. Vincent Descoeur. Je n'ai pas osé insister sur cet équipement.

M. Jean-Yves Bony. Par l'amendement CD337, nous proposons que l'État impulse l'expérimentation d'une ou plusieurs lignes de trains de nuit à haut niveau de service de bout en bout, incluant un effort de promotion, des horaires optimisés, un service de douche en gare et une variété de confort pour tous, avec des sièges inclinables.

Mme la présidente Barbara Pompili. Pourquoi ne pas envisager que les trains eux-mêmes soient équipés de douches ?

M. Jean-Marie Sermier. Dans la lignée des amendements précédents, l'amendement CD757 vise à expérimenter une offre ferroviaire comportant davantage de services.

M. Vincent Descoeur. Imaginant que l'amendement précédent pouvait être retenu, j'ai souhaité aller un peu plus loin en proposant que l'expérimentation de ces lignes puisse bénéficier, dans un premier temps, aux départements les plus enclavés et les plus éloignés de la capitale ainsi que des grands axes de circulation

et qui n'ont pas la chance d'être desservis par des lignes ferroviaires à grande vitesse. Le Cantal, distant de plus de sept heures des gares parisiennes, se prêterait parfaitement à une telle expérimentation.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je partage évidemment votre volonté de voir l'offre ferroviaire monter en gamme. Mais je vous rappelle que, suite à l'adoption du nouveau pacte ferroviaire, les premiers opérateurs arriveront sur ces lignes à compter de décembre 2020. Laissons-leur donc le temps de s'installer. Par ailleurs, je vous renvoie au rapport qui, à l'horizon 2020, préconisera des orientations, lesquelles pourront inclure une montée en gamme ou des offres comprenant une haute qualité de service.

Je demande donc le retrait des amendements ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même avis. Je crois que ces expérimentations pourront tout à fait être prévues dans le cadre de l'étude qui sera rendue. J'invite d'ailleurs les élus et les acteurs des territoires à être force de proposition en la matière.

La commission rejette successivement ces amendements.

Elle examine ensuite l'amendement CD214 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Par cet amendement, nous demandons que la réalisation du Charles-de-Gaulle Express soit expressément abandonnée. Nous avons déjà fait cette proposition lors de la discussion du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, mais cette affaire a pris une nouvelle tournure.

En effet, la création de cette ligne correspond à l'une des promesses faites dans le cadre du dossier de candidature pour les Jeux olympiques de 2024. Or, sa réalisation a été, au printemps dernier, reportée à la fin de 2025, au mieux. Elle n'est donc plus urgente, ni même utile. D'autant qu'une partie du tracé rendrait nécessaire d'étendre des emprises qui, aujourd'hui, ne sont pas ferroviaires, son autre partie empruntant le tracé du RER B, ce qui poserait des problèmes.

En tout état de cause, le report de cette réalisation impose d'investir dans le renforcement du RER B d'ici à 2024. Il me semble donc pertinent, compte tenu de ces éléments de calendrier, que le Charles-de-Gaulle Express soit complètement abandonné et que le RER B bénéficie enfin des moyens nécessaires pour être à la hauteur des attentes en matière de transports du quotidien. Puisque vous défendez ces derniers depuis deux ans, nous vous offrons l'occasion de mettre en accord vos paroles avec vos actes, en privilégiant le RER B, qui transporte quotidiennement 900 000 personnes dans des conditions qui ne sont pas dignes d'un opérateur de transport.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je conçois que nos points de vue divergent sur l'opportunité même de ce projet, dont je rappelle qu'il est nécessaire, d'une part, pour la desserte de l'aéroport, qui voit passer 200 000 passagers par jour et compte 90 000 employés, et, d'autre part, pour l'attractivité de la capitale. En outre, il permettrait un report modal conséquent, puisque 56 % de la desserte de l'aéroport est aujourd'hui assurée par la route. Enfin, il ne coûtera pas d'argent au contribuable puisque, comme vous le savez, il est financé par les recettes usagers.

S'agissant des difficultés que pourraient rencontrer les usagers du RER B, je rappelle que, le 29 mai dernier, la ministre a pris la décision de reporter la mise en service de cette liaison express à la fin 2025, précisément pour éviter de pénaliser les voyageurs au quotidien. Par ailleurs, un contrat de concession a été signé, qui engage la parole de l'État. Enfin, le préfet de région est chargé de créer un observatoire de la qualité de service du RER B ainsi qu'un comité de suivi des travaux, de manière à veiller à ce que les usagers de cette ligne ne soient pas pénalisés par l'exécution de ce projet.

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

Mme Bérange Abba, rapporteure. Même avis.

M. Loïc Prud'homme. Il est certain que les usagers du RER B pâtiront du maintien de ce projet. La desserte de l'aéroport Charles-de-Gaulle pourrait être assurée par cette ligne, pourvu qu'on améliore sa qualité et qu'on augmente la fréquence des trains – ce dont tous bénéficieraient : usagers du terminal aéroportuaire et utilisateurs quotidiens –, qui plus est pour un coût total qui serait *in fine* bien moindre.

Vous prétendez que la réalisation du Charles-de-Gaulle Express ne coûtera rien, mais, en fait, l'État va prêter 1,7 milliard d'euros. Alors qu'on emprunte actuellement à des taux négatifs, il serait bien utile d'en profiter pour investir la moitié de cette somme dans l'amélioration de la desserte par le RER B, qui rendrait service à tout le monde.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD368 de M. François Pupponi.

M. Paul-André Colombani. Cet amendement vise à lever des financements supplémentaires affectés à l'AFITF afin de financer les travaux de décrochage du RER D destinés à connecter celui-ci au Grand Paris Express et de prolonger la ligne du tramway T5 jusqu'au site du Bourget.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, la planification des financements relève, en l'espèce, non pas de la LOM mais du contrat de plan État-région de la région Île-de-France. Avis défavorable, donc.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD869 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il s'agit, malheureusement, de reporter au 31 mars 2020 la date de présentation par SNCF Réseau du plan mentionné à l'alinéa 49. Compte tenu de l'absence de conclusion positive de la commission mixte paritaire, les délais de promulgation de la présente loi imposent un tel report.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, l'amendement CD640 de M. Vincent Rolland et les amendements identiques CD74 de M. Vincent Descoeur, CD342 de M. Jean-Yves Bony et CD514 de M. Martial Saddier.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD640 est défendu.

Les amendements CD74, CD342 et CD514 sont retirés.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le sujet a déjà été évoqué. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement CD640.

Elle examine ensuite l'amendement CD255 de M. Jean-Pierre Vigier.

Mme Valérie Beauvais. Par cet amendement, nous proposons de compléter l'alinéa 52 afin d'inclure les travaux de sécurisation dans les opérations de désenclavement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Nous avons déjà abordé ce sujet sous un autre angle en première lecture, lorsque Mme Bérangère Abba a intégré au projet de loi le fameux alinéa 25. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie des amendements identiques CD256 de M. Jean-Pierre Vigier et CD334 de M. Jean-Yves Bony.

Mme Valérie Beauvais. L'amendement CD256 vise à ériger au rang de priorités l'aménagement et la sécurisation des routes nationales qui traversent les départements ruraux ou de montagne. On peut citer, à titre d'exemple, dans un territoire que M. Jean-Pierre Vigier connaît très bien, la Haute-Loire, la RN 88 et la RN 102, qui souffrent d'un déficit d'investissement et de soutien financier de l'État alors que ce département doit impérativement être désenclavé dans le but de permettre sa redynamisation.

M. Jean-Yves Bony. Le CD334 est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Puisque vous avez évoqué les routes nationales 88 et 122, madame Valérie Beauvais, permettez-moi de préciser que le plan de désenclavement routier inclus dans la trajectoire pluriannuelle est financé à hauteur de 850 millions d'euros pour la période 2020-2027. Cela témoigne de la volonté du Gouvernement de désenclaver ces territoires par la route. Aussi, je demande le retrait de ces amendements.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'objectif de sécurité est déjà pris en compte en de nombreux endroits du texte, et rappelé à l'article 1^{er}. Demande de retrait.

La commission rejette ces amendements.

Elle examine ensuite les amendements identiques CD73 de M. Vincent Descoeur, CD498 de M. Martial Saddier et CD502 de Mme Jeanine Dubié.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD73 est défendu.

M. Gérard Manuel. Le CD498 également.

M. Paul-André Colombani. Le CD502 est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette ces amendements.

Puis elle est saisie de l'amendement CD500 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Manuel. Cet amendement très important vise à rétablir la rédaction de l'alinéa 54 telle qu'issue des travaux du Sénat. Lorsque des projets d'aménagement sont engagés, il convient de ne pas les remplacer par des aménagements ponctuels, et ce afin de favoriser le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je partage évidemment l'objectif de permettre le désenclavement d'un certain nombre de territoires. Il en est un fameux, par exemple, entre Limoges et Poitiers, qui souffre d'une très mauvaise desserte routière, la RN 147. Toutefois, il est parfois plus aisé d'avoir recours à des contournements, à des créneaux de dépassement ou à l'aménagement d'un terre-plein central et de carrefours, lesquels peuvent être réalisés dans des conditions de financement et de calendrier réalistes et être de nature à offrir un service supérieur à la population.

C'est pourquoi je vous demande de retirer cet amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Ce sujet a été au cœur de nos réflexions lors des travaux préparatoires de la CMP. Je le redis avec force : je comprends que des projets spécifiques tiennent à cœur à certains élus, qui les défendent parfois depuis très longtemps. Toutefois, il me semble indispensable de se réserver la possibilité de les remettre en question, quel que soit l'état d'avancement des procédures et des acquisitions foncières, et de les analyser au prisme des nouveaux flux, des conditions environnementales et d'autres exigences, tel l'enjeu du trafic. Avis défavorable.

M. Gérard Manuel. Je ne suis pas tout à fait d'accord. Il peut exister, au niveau national, des projets vraiment aboutis et qui, après consultation de la population et des élus, font consensus au niveau local. Pourquoi revenir sur de tels projets ?

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD72 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement tend à compléter l'alinéa 55, en prévoyant d'accorder « une priorité aux départements dont les chefs-lieux cumulent les handicaps d'enclavement », tant routiers que ferroviaires.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Nous avons déjà abordé le sujet du désenclavement des zones rurales, dont je sais que vous le défendez avec cœur. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Vincent Descoeur. Lorsqu'on évoque la programmation des infrastructures, il convient d'avoir le courage d'identifier les territoires qui cumulent objectivement des retards depuis des décennies. Certains sont à plus d'une heure de route d'une 2x2 voies, ne disposent pas d'autoroute et encore moins de gares TGV, si bien que, lorsque leurs habitants entendent parler de la fin du « tout-TGV » ou d'autres considérations de ce type, ils se demandent s'ils habitent bien le même pays.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD71 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à instaurer des schémas de désenclavement pour répondre aux problématiques des départements les plus éloignés de la capitale et qui cumulent de véritables handicaps. Ces schémas, qui seraient élaborés en lien avec les collectivités locales, permettraient de définir un programme de modernisation des infrastructures et seraient de nature à maintenir des services ferroviaires opérationnels qui, dans ces territoires, sont menacés à très court terme.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le plan de désenclavement routier permettra très concrètement d'améliorer des liaisons telles que la route nationale 122 ou encore l'A75. Par ailleurs, Aurillac qui, c'est vrai, connaît un certain nombre de difficultés et souffre d'un enclavement notable, est dotée depuis peu, je crois, d'une ligne aérienne d'aménagement du territoire. Demande de retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Demande de retrait également. Il me semble que les schémas de désenclavement que vous nous proposez seraient redondants avec le plan de désenclavement prévu dans le projet de loi.

Mme Sophie Auconie. Puisque vous venez d'être nommé, monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais insister sur cette question afin de vous y sensibiliser, même si je sais qu'ayant été élu dans une circonscription rurale, vous n'y êtes pas indifférent. Les voies secondaires ferroviaires sont, aujourd'hui, dans un très mauvais état. Elles ont fait l'objet d'un travail d'identification et de rénovation dans le cadre des contrats de plan État-région, de sorte que les régions sont prêtes à y investir, mais elles attendent que l'État intervienne.

En Allemagne, le train à hydrogène fait l'objet d'expérimentations qui vont dans le sens de la démarche que veut impulser le Gouvernement en matière de transition énergétique. Du reste, en ce qui concerne ce type de trains, notre collègue M. Benoit Simian a identifié, dans son excellent rapport, un certain nombre de lignes. Je pense, par exemple, à celle qui relie Tours à Châteauroux, en passant par Loches. Cette ligne est en danger. Pourtant, son maintien permettrait de désengorger une nationale à deux fois une voie « accidentogène » – deux accidents mortels s'y sont produits cet été.

Il est important qu'en tant que secrétaire d'État chargé des transports, vous mesuriez combien sont grandes les attentes dans les territoires. Les réactions d'un certain nombre de citoyens, à la fin de l'année dernière, en sont la résultante. S'il vous plaît, examinez cette question avec beaucoup d'attention ; c'est un sujet prégnant. Ces voies ferroviaires ne sont pas secondaires pour tout le monde.

M. Vincent Descoeur. Il faudra tout de même reconnaître qu'un certain nombre de territoires souffrent d'un cumul de handicaps en matière d'enclavement. Vous avez rappelé à juste titre, monsieur le secrétaire d'État, qu'Aurillac bénéficiait d'une ligne aérienne d'aménagement du territoire, mais cette ligne est quasiment le seul moyen de rejoindre la capitale dans des délais raisonnables. En voiture, il faut plus de six heures, même si l'on passe par Limoges, et, en train, plus de sept heures ! Il va falloir, à un moment donné, apporter une réponse à ces territoires, en leur donnant des raisons de penser qu'ils peuvent être ponctuellement, que ce soit dans le domaine ferroviaire ou dans celui des infrastructures routières, jugés comme prioritaires.

En matière de désenclavement, ce qui est redondant, madame la rapporteure, c'est l'absence de réponse. Nous dire qu'un schéma de désenclavement serait redondant avec le plan prévu dans le projet de loi constitue une maladresse ou témoigne d'une méconnaissance totale de la problématique de ces départements, qui n'ont aucune perspective en matière de désenclavement. Le contournement de la préfecture qui est en cours de réalisation est prévu dans le contrat de plan depuis dix ans ! Et, sur notre route nationale, des créneaux de dépassement vont fêter leur cinquième contrat de plan sans avoir connu le début d'une réalisation. La redondance n'est donc pas le terme le mieux adapté à la situation que nous vivons.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Je vais reformuler mon propos : c'est la problématique qui est redondante. Cela étant dit, vous conviendrez certainement avec moi qu'entre schéma de désenclavement et plan de désenclavement, l'objectif peut être partagé.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD70 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement a trait au télétravail, dont j'ai déjà longuement parlé.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. C'est un sujet important, mais je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD569 de M. François-Michel Lambert.

M. Paul-André Colombani. Cet amendement a pour objet d'augmenter le montant destiné à financer des appels à projets visant à soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche. En effet, les 50 millions d'euros par an sur sept

ans prévus dans le rapport du Gouvernement ne semblent pas suffisants. Nous souhaiterions que ce montant soit porté à 200 millions d’euros par an.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d’État chargé des transports.

Nous revenons à la question de la sincérité budgétaire et de la trajectoire pluriannuelle. Au sein de celle-ci, les moyens consacrés aux mobilités actives sont multipliés par quatre. Je crois que cela marque suffisamment la volonté de l’État d’améliorer substantiellement ces modes de déplacement au service des populations. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l’amendement.

Elle examine ensuite l’amendement CD465 de M. Vincent Thiébaud.

M. Vincent Thiébaud. Cet amendement s’inscrit dans la lignée de la politique de la Commission européenne, qui souhaite développer, au niveau européen, une filière autour de la batterie propre, afin d’encourager les déplacements neutres pour le climat. Il a en effet pour objet d’axer les travaux de la recherche sur les batteries. C’est d’autant plus important que des acteurs français seraient en mesure de produire, d’ici à 2023, des batteries au sodium – je sais, madame la présidente, que vous les connaissez bien, puisqu’ils sont installés à Amiens. Or, actuellement, ils manquent de financement. L’enjeu est important, au plan de l’écologie, mais aussi au plan de notre souveraineté, car la majorité des batteries que nous utilisons actuellement ne sont pas forcément très écologiques – elles utilisent des matériaux rares – et leur marché est maîtrisé essentiellement par les pays asiatiques.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci, monsieur Vincent Thiébaud, de rendre hommage au travail effectué, à Amiens, par les chercheurs du Hub de l’énergie, mais aussi par des entreprises telles que Tiamat, qui travaille sur un processus de développement de ces batteries.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d’État chargé des transports.

Cette préoccupation est aussi celle du Gouvernement. Les moyens que vous citez sont mis en œuvre par l’État, même s’ils relèvent davantage, c’est vrai, du programme d’investissements d’avenir (PIA) que de l’AFITF *stricto sensu*. Par ailleurs, comme vous le savez, le Président de la République s’est récemment engagé à investir 700 millions d’euros dans ce que l’on a appelé l’« Airbus de la batterie ». Ces préoccupations sont donc évidemment partagées par le Gouvernement, soyez-en convaincu, monsieur Vincent Thiébaud. Demande de retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je rejoins l’avis du ministre. Je préférerais le maintien de la rédaction actuelle, qui couvre, de manière globale, le soutien aux innovations et qui n’exclut donc aucune technologie.

M. Vincent Thiébaud. Au vu des éléments qui ont été donnés par le secrétaire d'État, je vais retirer mon amendement, non sans souligner qu'en Alsace, ont été découvertes récemment des sources de lithium qui permettraient de satisfaire 100 % des besoins français.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD566 de M. François-Michel Lambert.

M. Paul-André Colombani. Cet amendement vise à ouvrir la voie à l'utilisation des contrats de plan État-région pour d'autres opérations que l'électrification des lignes. Je pense, par exemple, à la mise à niveau d'infrastructures pour le matériel roulant fonctionnant à l'hydrogène.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. S'agissant de ces matériels innovants, le véhicule utilisé est plutôt l'appel à projets ou le PIA, et non les contrats de plan État-région. Pour cette raison, je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. J'ajoute que les prochains CPER intégreront sans nul doute les projets de déploiement des infrastructures nécessaires à la propulsion par l'hydrogène.

M. Benoît Simian. Dans le rapport que j'ai remis à madame la ministre Elisabeth Borne, je préconise précisément d'affecter l'argent dédié à l'électrification à l'acquisition, ou à l'aide à l'acquisition, de matériels. Il est important d'en parler ce soir, car le président de la SNCF a annoncé, la semaine dernière, l'acquisition par la SNCF, avec les régions et avec l'aide d'Alstom et de l'État, de quinze rames de train à l'hydrogène. En effet, l'Occitanie se lance, la Bourgogne-Franche-Comté et le Grand Est s'y intéressent également.

L'État doit donc être au rendez-vous en matière de financement, car il s'agit de partager la charge, qui s'élève à 7 millions d'euros, par tiers entre l'État, les régions et Alstom, et la SNCF. Cette innovation sera une bouffée d'oxygène pour nos petites lignes, dans la mesure où l'investissement dans ce type de matériel revient quatre fois moins cher qu'une régénération de l'électrification des lignes. Elle permettrait ainsi à nos finances publiques de réaliser de vraies économies, tout en soutenant l'industrie française et en investissant dans une technologie d'avenir qui sera sans doute le charbon du XXI^e siècle.

Monsieur le secrétaire d'État, il s'agit de l'une des premières décisions d'envergure que vous aurez à prendre.

Mme Sophie Auconie. Permettez-moi d'ajouter que, lorsqu'un gouvernement demande aux citoyens d'être vertueux dans leurs déplacements, il doit lui-même montrer son esprit vertueux dans l'organisation des déplacements collectifs. C'est ainsi qu'il gagnera la première manche.

La commission rejette l'amendement.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD763 de M. Jean-Marie Sermier, CD568 de M. François-Michel Lambert et CD269 de M. Stéphane Demilly.

M. Jean-Marie Sermier. L'hydrogène et le biogaz constituent l'une des solutions pour réduire l'empreinte carbone des véhicules. L'amendement CD763 vise donc à inscrire dans le rapport annexé l'objectif de déploiement de 400 à 1 000 stations d'avitaillement en hydrogène d'ici à 2028.

M. Paul-André Colombani. L'amendement CD568 tend à inscrire dans le présent texte l'objectif de déploiement de 100 stations d'avitaillement en hydrogène d'ici à 2023 et de 400 à 1 000 stations de recharge en hydrogène d'ici à 2028, en cohérence avec les cibles du plan de déploiement de l'hydrogène.

M. Stéphane Demilly. Par l'amendement CD269, je propose d'inscrire un objectif ambitieux de déploiement de stations de recharge à hydrogène parmi les priorités de la politique d'investissement de l'État en matière de transports.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. L'État a pour ambition de créer une filière industrielle française décarbonée, d'ouvrir de nouvelles perspectives en matière de stockage des énergies renouvelables et de développer des solutions « zéro émission » pour les transports.

Toutefois, les appels à projets, dans le cadre du PIA, me semblent un véhicule plus adéquat. Quant aux objectifs quantitatifs, ils sont fixés par la programmation pluriannuelle de l'énergie, révisée tous les cinq ans. Avis défavorable.

Mme Bérange Abba, rapporteure. Même avis.

M. Gérard Menuel. Le groupe d'études consacré à la filière hydrogène, que je copréside, travaille depuis quelques mois maintenant sur ce sujet important pour la maîtrise des gaz à effet de serre (GES) et l'avenir de notre planète. Dans ce domaine, la recherche française, performante, progresse. Elle est pourtant dotée de peu de moyens, puisque 100 millions d'euros y sont consacrés, contre 800 millions d'euros en Allemagne.

Les objectifs du plan, lancé le 1^{er} juin 2018, demeurent pertinents pour ce qui est du déploiement des stations d'avitaillement, d'autant que l'horizon 2028 semble encore lointain. Je regrette que l'on ne puisse pas afficher cette ambition dans la loi, après les déclarations de Mme la ministre Élisabeth Borne, et quand les grands opérateurs nationaux investissent en Australie ou au Chili pour développer la production d'hydrogène.

La commission rejette successivement ces amendements.

Elle en vient à l'amendement CD567 de M. François-Michel Lambert.

M. Paul-André Colombani. Il s'agit d'encourager le développement de la filière hydrogène dans le transport ferroviaire, en incitant l'État à accompagner financièrement les collectivités territoriales dans le déploiement de matériels roulants fonctionnant à l'hydrogène.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Nous partageons cet objectif qui nécessite l'action concertée de tous les acteurs, collectivités comme industriels ; nous serons au rendez-vous. Je vous demande néanmoins de retirer cet amendement.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

La commission examine l'amendement CD728 de M. Bertrand Pancher.

M. Paul-André Colombani. Amendement défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Défavorable.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD215 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud'homme. Cet amendement me permet de revenir sur le projet du Lyon-Turin, qui a fait l'objet d'un long débat en première lecture en séance. Nous n'avons pas besoin de cette deuxième ligne ferroviaire entre la France et l'Italie. La ligne existante, entièrement électrifiée et modernisée pour près d'1 milliard d'euros, est exploitée à seulement 20 % de ses capacités : 3 millions de tonnes de marchandises l'empruntent pour traverser les Alpes, alors que l'École polytechnique fédérale de Lausanne évalue le fret possible à 15 millions de tonnes. Au regard des capacités de fret ferroviaire actuelles, ce projet n'a pas d'utilité.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Nos appréciations quant à l'intérêt du projet sont très divergentes. Songez que 70 % du trafic entre la Suisse et l'Italie se fait par le rail, contre 8 % entre la France et l'Italie. Le report modal constitue bien un enjeu. Je rappelle aussi que le projet Lyon-Turin bénéficie d'un financement de l'Union européenne à hauteur de 40 %, qui pourrait être porté à 50 %, voire à 55 %. Je crois ce projet utile. La France respectera les engagements qu'elle a pris en signant le traité.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Mme la ministre Élisabeth Borne a confirmé à plusieurs reprises les engagements de la France en la matière, et il est prévu dans le projet de loi que les études de phasage des voies d'accès françaises

au tunnel devront être achevées avant 2023. Récemment, le Conseil d'État a rejeté les recours en rappelant le caractère essentiel de ce projet, placé au sixième rang des priorités du réseau transeuropéen de transport. La situation politique italienne crée des incertitudes, mais les engagements français ne sont pas démentis. Je vous demande de bien vouloir retirer cet amendement, à défaut de quoi l'avis sera défavorable.

M. Loïc Prud'homme. Monsieur le secrétaire d'État, ce n'est pas à moi que vous ferez dire que les enjeux de report modal sur le fret ferroviaire sont annexes ou secondaires : ils sont bien sûr essentiels. Mais il existe déjà une liaison ferroviaire, qui n'est pas exploitée à la hauteur de ses capacités. Utilisons-la avant d'en créer une nouvelle ! Et s'il existe des incertitudes politiques en Italie, d'autres pèsent sur le financement puisque la contribution européenne n'est pas du tout acquise à l'heure où nous parlons.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD822 de M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite évoquer un projet à dimension européenne, qui relève de l'urgence écologique et économique pour votre région, la Nouvelle Aquitaine, plus particulièrement pour le territoire girondin : le grand contournement de Bordeaux. Certains auront pu constater, en passant cet été par notre belle capitale girondine, que les axes sont chaque jour congestionnés.

Cet amendement d'appel vise donc à inscrire dans la loi la poursuite des études sur le grand contournement, ainsi que l'a préconisé le rapport de M. Philippe Duron du COI.

Le projet, lancé par M. Jacques Chaban-Delmas puis défendu par M. Alain Juppé, est aujourd'hui repris par M. Nicolas Florian. Monsieur le secrétaire d'État, serez-vous celui qui apportera le pont de la Nouvelle Aquitaine, comme en son temps M. Jacques Chaban-Delmas avait apporté le pont d'Aquitaine ? Au-delà du symbole, c'est une alerte que nous lançons ici : ce projet est plus que nécessaire pour remporter la bataille contre la congestion et la pollution de l'agglomération bordelaise.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Votre amendement, sur un sujet beaucoup discuté au niveau local, est satisfait par le courrier que la ministre Mme Élisabeth Borne a adressé le 31 janvier à M. Alain Juppé, dans lequel elle propose de lancer les études relatives au grand contournement. Je vous propose donc de le retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Loïc Prud'homme. Tous les Girondins ne sont pas demandeurs du grand contournement de Bordeaux. C'est à ce projet que je faisais allusion lorsque j'ai expliqué, hier, que le texte favorisait les projets routiers. Rappelons une évidence qui échappe, semble-t-il, à certains : plus on construit de routes, plus nombreux sont les véhicules qui les empruntent. En aucun cas un tel projet ne réglerait les problèmes de congestion ou de pollution.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Supprimez donc les routes !

M. Loïc Prud'homme. J'aimerais pouvoir développer une pensée sans subir les sarcasmes de mes collègues... Il ne s'agit pas de supprimer les routes, mais de mener des politiques cohérentes. Pour éviter la congestion due aux files ininterrompues de poids lourds qui traversent l'agglomération de Bordeaux dans leur trajet entre la frontière espagnole et les ports du nord de l'Europe, il serait plus intelligent de placer les véhicules sur des trains... et de ne pas raconter des bêtises en commission du développement durable !

M. Benoit Simian. Je ne raconte pas de bêtises, mes propos sont étayés et partagés par l'ensemble des élus locaux girondins. Nous avons des divergences, monsieur Loïc Prud'homme : vous ne voulez aucune infrastructure dans ce pays, vous étiez opposé aux lignes à grande vitesse ; pour ma part, je me réjouis de ces grands projets, qui font aussi tourner notre économie. Vous déclarez aujourd'hui votre opposition au grand contournement de Bordeaux, un projet qui participe pourtant à l'aménagement du territoire, en lien avec la relance du grand port maritime de Bordeaux et bien d'autres projets économiques régionaux.

Monsieur le secrétaire d'État, j'ai compris le message et vous fais confiance pour travailler avec les partenaires des collectivités sur ce projet d'envergure. Je retire donc l'amendement.

M. Loïc Prud'homme. En parlant de bêtises, je m'adressais à M. Jean-Charles Colas Roy, qui me suggérait de supprimer les routes alors que je développais un argumentaire tout aussi valable que le vôtre, cher collègue. Je ne suis pas opposé à toutes les infrastructures ; je suis ainsi très favorable aux autoroutes ferroviaires, à même de régler les problèmes de congestion.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je rappelle que le projet d'autoroute ferroviaire fait partie de la programmation des infrastructures.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD69 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement propose un scénario de financement alternatif que j'ai déjà défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. La question a déjà été débattue. Avis défavorable.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD762 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Le rapport du COI prévoit la réalisation du projet Massy-Valenton entre 2018 et 2022, laquelle permettra de résoudre les conflits de circulation entre le RER C, le TGV et le fret au sud de Paris. Toutefois, la création de la gare TGV de Pont-de-Rungis, qui permettra de relier la plateforme aéroportuaire d'Orly, n'est prévue qu'entre 2028 et 2032. Cela est étonnant, dans la mesure où les deux projets sont complémentaires.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le rapport du COI n'entre pas dans ce degré de détail, mais le contrat d'avenir signé le 8 février dernier avec la région Pays-de-la-Loire prévoit précisément l'accompagnement des études portant sur cette gare pour la période 2023-2027. J'estime donc votre amendement satisfait et vous suggère de le retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le rapport du COI comporte quelques incertitudes sur le moment à partir duquel il pourrait être nécessaire d'engager l'opération, mais une provision est prévue dans le scénario 2. Je vous demande donc le retrait de cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 1^{er} A et le rapport annexé modifiés.

Article 1^{er} B : *Dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)*

La commission est saisie de l'amendement CD216 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Les financements manqueront à l'AFITF dès 2020, malgré les engagements du Gouvernement de taxer légèrement les transports aérien et routier. L'augmentation des crédits que nous proposons dans cet amendement est gagée sur la hausse de la taxe payée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, qui rémunèrent grassement leurs actionnaires. Une partie de cette rémunération pourrait en effet être utilement redirigée vers l'AFITF, compte tenu des enjeux d'investissement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Cette loi d'orientation est financée intégralement par les mesures dont nous avons débattu. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Nous comprenons le sens et l'ambition de cet amendement d'appel, mais nous avons tous travaillé durement pour trouver des équilibres qui permettent un financement sincère de cette programmation. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD15 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Même argumentaire que pour l'amendement précédent. Il s'agit, là encore, du choix du scénario de financement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Demande de retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 1^{er} B sans modification.

Article 1^{er} C (article L. 1212-1 du code des transports) : *Conseil d'orientation des infrastructures (COI), contrôle et actualisation de la programmation des investissements de l'État dans les transports*

La commission est saisie de l'amendement CD17 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à pérenniser le COI, à en préciser le rôle et la composition.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Les missions du COI sont précisées dans un décret. Il ne paraît pas utile de figer dans la loi les critères de composition du conseil, excepté la présence des parlementaires, qui est de rang législatif. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques CD16 de M. Vincent Descoeur, CD143 de M. Guy Bricout, CD336 de M. Jean-Yves Bony et CD493 de M. Martial Saddier ainsi que l'amendement CD319 de M. Julien Dive.

M. Vincent Descoeur. J'ai entendu la réponse du ministre. L'amendement CD16 est défendu.

M. Guy Bricout. Compte tenu de la forte implication des régions dans le financement des infrastructures de transport, il semble logique que le conseil comprenne trois représentants des régions. Tel est l'objet de l'amendement CD143.

M. Jean-Yves Bony. Le CD336 est défendu.

M. Gérard Menuel. L'amendement CD493 l'est également.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD319 est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le Gouvernement souhaite que les collectivités, notamment les régions, soient largement représentées et que les gestionnaires de réseau et d'autres personnalités qualifiées siègent au COI, dans l'esprit du conseil mis en place en 2017. Le détail de cette composition sera donné dans un décret. Je vous suggère de retirer ces amendements, à défaut de quoi l'avis sera défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable.

La commission rejette successivement ces amendements.

Elle en vient à l'amendement CD805 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Le décret que vous avez mentionné, monsieur le secrétaire d'État, doit prévoir la présence des autorités organisatrices de la mobilité au sein du COI.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je vous rejoins sur le principe, mais l'avis est défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD144 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. Il est important que les représentants des groupements professionnels concernés siègent au COI, avec voix consultative.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Nous partageons l'objectif, mais ces critères sont de niveau réglementaire. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Mme la ministre Élisabeth Borne s'est engagée à prêter une attention particulière à l'équilibre de la représentation au sein de cette instance, ce que confirme le secrétaire d'État. Demande de retrait.

La commission rejette l'amendement.

La commission en vient à l'amendement CD268 de M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Aujourd'hui, les députés membres du COI sont tous issus du groupe La République en marche...

Mme la présidente Barbara Pompili. Ce n'est plus vrai, puisque M. Matthieu Orphelin n'appartient plus au groupe.

M. Stéphane Demilly. ...ou ont appartenu à ce groupe, donc. Quoi qu'il en soit, je propose de préciser que les parlementaires membres du COI sont issus de groupes politiques différents, notamment de l'opposition. Ce serait une valeur ajoutée pour cette instance car, comme l'écrivait Paul Valéry, « un homme seul est toujours en mauvaise compagnie ».

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Les assemblées sont libres du choix de leurs représentants dans les organismes extraparlimentaires. Demande de retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Les arbitrages se font au sein de cette assemblée, où la pluralité est évidemment la règle.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD320 de M. Julien Dive.

M. Jean-Yves Bony. Amendement défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Avis défavorable.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD315 de M. Pierre Cordier.

M. Jean-Marie Sermier. Dans le point 3.5 de son rapport, le COI propose au Gouvernement d'engager une politique de « dénavigation ». Nous souhaitons que le secrétaire d'État nous éclaire sur ce sujet.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je réitère les engagements de Mme la ministre Élisabeth Borne : il n'existe pas de plan de fermeture de voies navigables. Je signale, en outre, la rencontre prochaine de Voies navigables de France – VNF – et des collectivités, dont certaines sont particulièrement concernées par ces sujets, notamment dans l'est de la France.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il ne s'agit que de préconisations. Toute décision dans ce domaine fera l'objet de débats préalables. Avis défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Le secrétaire d'État ayant clairement indiqué qu'il n'existait pas de plan de fermeture, je retire cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD19 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit de conférer au COI un rôle d'expertise en lui confiant la rédaction du rapport annuel présenté par le Gouvernement au Parlement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le COI est un organe de conception et d'orientation, le rapport d'exécution ne relève pas de ses missions. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. C'est au Gouvernement qu'il appartient de répondre de sa politique devant le Parlement.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD20 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Amendement défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Avis défavorable.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD21 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Il doit exister une cohérence parfaite entre la trajectoire financière inscrite dans la loi et le budget de l'AFITF ; dans le cas contraire, le Gouvernement doit faire procéder à une révision de la loi.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Il est important qu'une loi de programmation, financée sur la période concernée, fixe les grands objectifs et que, chaque année, le budget de l'AFITF soit voté conformément au cadre financier pluriannuel. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 1^{er} C sans modification.

Article 1^{er} DA : *Habilitation du Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance des dispositions pour créer un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement d'infrastructures terrestres*

La commission adopte l'article sans modification.

Article 1^{er} EA (article L. 1511-1 du code des transports) : *Bilan des résultats économiques et sociaux des grandes infrastructures de transport*

La commission adopte l'article sans modification.

Article 1^{er} 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 les amendements identiques CD22 de M. Vincent Descoeur et CD495 de M. Martial Saddier.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD22 est défendu.

M. Gérard Menuel. Le CD495 l'est également.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.
Ces amendements reprennent des principes inclus dans le code des transports.
Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette les amendements.

La suppression de l'article 1^{er} E est maintenue.

Article 1^{er} F : *Rapport du Gouvernement sur les niveaux de fiscalité du secteur aérien en France et dans les autres pays de l'Union européenne*

La commission examine l'amendement CD870 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. La CMP ayant échoué, il convient de repousser la date limite de remise du rapport d'information du Gouvernement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.
Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 1^{er} F modifié.

TITRE V SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

Chapitre I^{er} Renforcer la sûreté et la sécurité

Article 31 (article 39 *decies* E [nouveau] du code général des impôts, articles L. 121-3, L. 130-11 et L. 130-12 [nouveaux] L. 211-1 A [nouveau], L. 211-1, L. 211-2, L. 213-2, L. 213-2-1, 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, articles L. 511-7 et L. 511-13 du code de la consommation, article 712-2 du code pénal) : *Mesures relatives à la sécurité routière*

Mme la présidente Barbara Pompili. Je remercie Mme Bérangère Abba pour son long et excellent travail, puisqu'elle doit céder la place à Mme Zivka Park, rapporteure pour le titre V du projet de loi, à qui nous souhaitons la bienvenue.

La commission examine les amendements identiques CD479 de M. Pierre Cordier et CD765 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD479 vise à mieux encadrer le choix des départements retenus pour l'expérimentation d'une plateforme de réservation en ligne des places d'examen pratique du permis de conduire en prenant en compte le nombre de candidats libres.

M. Jean-Marie Sermier. On a constaté, entre 2015 et 2017, une augmentation de 400 % du nombre de candidats libres. Or, il nous semble que les départements retenus pour l'expérimentation prévue, qui est utile et doit durer huit mois, n'ont pas été très bien choisis puisque ce ne sont pas nécessairement ceux où le nombre de candidats libres est le plus élevé. Nous appelons l'attention sur certains départements, tels que le Val-de-Marne ou le Val-d'Oise où il faut quasiment attendre six mois avant de pouvoir passer l'examen du permis de conduire.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Avis défavorable. Précisément, les départements retenus pour l'expérimentation sont représentatifs des différentes configurations qui peuvent exister en France. C'est ainsi que cette expérimentation permettra de tirer des enseignements utiles pour améliorer l'attribution des places d'examen pratique du permis de conduire. Il y a donc un écart dans la perception et l'appréciation des choses.

Mme Zivka Park, rapporteure pour le titre V. Madame la présidente, permettez-moi de féliciter, à mon tour, M. Jean-Baptiste Djebbari pour sa nomination.

Avis défavorable sur ces amendements identiques.

La commission rejette les amendements.

Puis elle adopte l'article 31 sans modification.

Article 31 bis A (articles L. 211-4 et L. 211-5 du code de la route) :
Extension du dispositif de conduite encadrée

La commission en vient à l'amendement CD586 de M. Thibault Bazin.

M. Jean-Yves Bony. Défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.
Défavorable.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 31 bis A sans modification.

Article 31 bis B (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 adopte l'article 31 bis B sans modification.

Article 31 bis C (article L. 3115-3-1 [nouveau] du code des transports) :
Arrêts des autobus à la demande

La commission est saisie de l'amendement CD608 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement, qui avait été adopté en commission en première lecture, permet de supprimer tout doute sur la possibilité de prévoir un dispositif de descente à la demande dans le cadre d'un service de transport exploité en régie. Il désigne la convention devant prévoir les modalités locales de mise en œuvre du dispositif lorsque les services sont exploités après mise en concurrence.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.
Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 31 bis C modifié.

Article 31 bis D (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 adopte l'article 31 bis D sans modification.

Article 31 bis E (article L. 130-9-2 [nouveau] du code de la route): *Contrôle automatisé du poids des véhicules de transport routier de marchandises et de transport en commun routier de personnes*

La commission adopte l'article 31 bis E sans modification.

Article 31 bis (article L. 213-1 du code de la route): *Portée départementale de l'agrément des auto-écoles*

La commission est saisie des amendements identiques CD56 de M. Vincent Descoeur, CD271 de M. Stéphane Demilly, CD582 de Mme Jeanine Dubié et CD754 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD56 vise à préciser que l'agrément délivré par les préfets a une portée départementale.

M. Guy Bricout. L'amendement CD271 est défendu.

M. Paul-André Colombani. L'amendement CD582 tend à préciser que l'agrément délivré pour les auto-écoles doit être de portée départementale afin de garantir un ancrage territorial des auto-écoles et, surtout, de lutter contre l'uberisation de l'enseignement.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD754 vise à sanctuariser l'ancrage territorial des auto-écoles.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. L'agrément a déjà une dimension départementale, puisque c'est le préfet qui le délivre. J'ajoute qu'il n'est pas nécessaire d'inscrire cette précision dans la loi, dans la mesure où elle est d'ordre réglementaire. Surtout, l'enjeu est qu'un contrôle effectif soit exercé ; ce contrôle doit donc être renforcé, notamment en ce qui concerne les auto-écoles en ligne. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Les contrôles sont en effet essentiels.

La commission rejette ces amendements.

Elle maintient donc la suppression de l'article 31 bis.

Article 31 ter A (article 230-19 du code de procédure pénale, chapitre III [nouveau] du titre III du livre VI de la première partie du code des transports) : *Institution d'une peine complémentaire d'interdiction de paraître dans les transports collectifs*

La commission examine l'amendement CD610 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit de préciser un amendement que nous avons adopté en première lecture : la peine complémentaire d'interdiction de paraître concerne des délits bien précis qui sont ceux de violences, d'agression sexuelle, d'exhibition sexuelle, de harcèlement sexuel, de vol et d'extorsion prévus par le code pénal.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.
Avis très favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 31 ter A modifié.

Article 31 ter (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 adopte l'article 31 ter sans modification.

Article 31 quater (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 adopte l'amendement rédactionnel CD609 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 31 quater modifié.

Article 31 quinquies : *Demande de rapport sur les dispositifs de sûreté et de sécurité relatifs aux bagages dans les gares*

La commission adopte l'article 31 quinquies sans modification.

Article 31 sexies A (article L. 3116-1-1 [nouveau] du code des transports) : *Obligation d'étiquetage des bagages dans les véhicules utilisés pour la fourniture d'un service de transport routier international de voyageurs*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD603 de la rapporteure.

Puis elle examine l'amendement CD238 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. Pour avoir visité des gares de bus avec ma collègue Mme Pascale Boyer, je puis vous dire que, pour lutter contre le risque terroriste et, plus largement, contre le trafic de stupéfiants ou de produits frauduleusement importés, comme le tabac ou l'alcool, il convient de renforcer le contrôle des voyageurs, qui empruntent de plus en plus les bus internationaux. Tel est l'objet de cet amendement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. M. Guy Bricout préconise un niveau de contrôle sensiblement similaire à celui qui est effectué dans les aéroports. Or, cela ne nous paraît pas souhaitable, compte tenu de l'appréciation actuelle de la menace et des efforts d'investissement qu'il faudrait consentir. Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. En ce qui concerne l'étiquetage des bagages, l'alinéa 2 de l'article satisfait votre demande.

S'agissant de l'enregistrement préalable sur présentation d'une pièce d'identité et du titre de voyage, je considère que cette mesure risque de générer des formalités administratives excessives et qu'il est nécessaire de lancer une concertation approfondie avec le secteur avant de légiférer.

Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 31 sexies A modifié.

Article 31 sexies B (article L. 3116-1-2 [nouveau] du code des transports) : *Obligation d'information des passagers utilisant les services de transport routier international sur les règles applicables au transport d'alcool, de tabac, d'espèces protégées et d'espèces exotiques envahissantes*

La commission adopte l'article 31 sexies B sans modification.

Article 31 sexies (articles L. 122-5, L. 513-1 et L. 513-6 du code de la propriété intellectuelle) : *Libéralisation du marché des pièces détachées des automobiles*

La commission adopte l'article 31 sexies sans modification.

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 les infrastructures correspondantes*

La commission adopte l'article 32 sans modification.

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 est saisie de l'amendement CD534 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. Cet amendement 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 ».

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Défavorable. Il n'est pas souhaitable d'autoriser l'enregistrement sur la voie publique au-delà des emprises ferroviaires. Par ailleurs, l'activité de ces agents n'est pas prévue sur la voie publique, hors autorisation préfectorale en ce sens.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD611 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit de remplacer la date du 1^{er} janvier 2020 par celle du 1^{er} juillet 2020, pour les raisons évoquées tout à l'heure par Mme Bérange Abba.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 32 ter modifié.

Article 32 quater (article L. 2241-6 du code des transports) : *Modalités d'éviction des contrevenants sans domicile fixe des véhicules de transport et des gares lorsqu'un hébergement d'urgence a été trouvé*

La commission adopte l'article 32 quater sans modification.

Article 32 quinquies A (articles 529-4 et 529-5 du code de procédure pénale) : *Allongement du délai de paiement des amendes pour les transports en commun*

La commission adopte l'article 32 quinquies A sans modification.

Article 32 quinquies B (articles 6 et 7 de l'ordonnance n° 2019-78 du 6 février 2019 relative à la préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne en matière de transport routier de personnes et de marchandises et de sûreté dans le tunnel sous la Manche) : *Tunnel sous la Manche : préparation du Brexit*

La commission adopte l'article 32 quinquies B sans modification.

Article 32 quinquies (article L. 1632-1 du code des transports) : *Bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs*

La commission adopte l'article 32 quinquies sans modification.

Article 32 sexies A (article L. 1221-4 du code des transports) : *Formation des personnels à la prévention des violences et atteintes à caractère sexiste dans les transports publics*

La commission adopte l'article 32 sexies A sans modification.

Article 32 sexies : *Habilitation à légiférer par ordonnance pour améliorer, à droit constant, la lisibilité des dispositions relatives à la sûreté des transports terrestres*

La commission adopte l'article 32 sexies sans modification.

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 est saisie des amendements identiques CD148 de M. Guy Bricout et CD535 de M. Martial Saddier.

M. Guy Bricout. Par l'amendement CD148, nous proposons qu'il soit possible de recourir à des agents d'une entreprise de sécurité privée missionnée par l'exploitant et soumise aux dispositions du livre VI du code de la sécurité intérieure.

M. Gérard Menuel. Le CD535 est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Il existe déjà, dans les faits, beaucoup de catégories d'agents assermentés. Le texte que vous avez voté marque déjà une avancée considérable dans la mesure où une société d'exploitation de transport peut désormais faire appel à une autre société pour les besoins de cette mission. Je demande donc le retrait de ces amendements. À défaut, avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission rejette les amendements.

Puis elle examine l'amendement CD808 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit de donner la possibilité aux entreprises de transport de s'attacher les services d'agents assermentés de sociétés de sécurité privée. Il faut, nous sommes tous d'accord sur ce point, lutter contre la fraude et le sentiment d'insécurité si l'on veut augmenter la fréquentation dans les transports en commun.

Monsieur le secrétaire d'État, il me semble que les sociétés de transport ne peuvent pas faire appel à des sociétés de sécurité privée. Or, cela permettrait aux entreprises de transport, notamment sur les réseaux de grande couronne en Île-de-France, d'être accompagnées sur ces questions de fraude et de sécurité.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Vous avez raison. Toutefois, ce sujet relève d'une refonte du code de la sécurité intérieure, qui pourrait être examinée en d'autres circonstances. Au reste, le dispositif que vous proposez est encore plus large que celui évoqué précédemment. Pour les mêmes raisons, je demande le retrait de cet amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avant de légiférer sur ce sujet, il conviendrait de mener une réflexion plus globale sur la formation et le recrutement des agents des sociétés de sécurité privée. Avis défavorable.

Mme Valérie Lacroute. Je maintiens l'amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD867 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit de modifier le nom de l'ARAFER, qui deviendra prochainement l'Autorité de régulation des transports.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 33 modifié.

Article 33 bis AA (articles L. 2251-2 et L 2251-6 du code des transports) : *Possibilité de réaliser une enquête administrative en cours d'affectation pour les agents GPSR et SUGE*

La commission est saisie de l'amendement CD305 de M. Michel Vialay.

M. Jean-Marie Sermier. Par cet amendement, nous proposons que l'employeur soit dans l'obligation de suspendre un salarié si l'enquête administrative révèle que celui-ci peut faire peser une menace sur les infrastructures ou les usagers.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Cet amendement heurte le pouvoir d'appréciation de l'employeur, qui est le mieux placé pour trouver la solution la plus adaptée au bon fonctionnement de son entreprise. En outre, le dispositif proposé placerait en quelque sorte l'employé dans une situation de non-retour, ce qui paraît disproportionné par rapport aux objectifs poursuivis.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 33 bis AA sans modification.

Article 33 bis A (chapitre VI [nouveau] du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports) : *Faciliter la mobilité des services de secours et des forces de police*

La commission adopte l'article 33 bis A sans modification.

Article 33 ter (section V [nouvelle] du chapitre VI du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports) : *Dispositifs de localisation des passages à niveau dans les véhicules de transport collectif*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD57 de M. Vincent Descoeur et CD524 de M. Martial Saddier.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD57 vise à préciser l'alinéa 6 de l'article 33 ter.

M. Gérard Manuel. L'amendement CD524 est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je demande le retrait de ces amendements, car ils sont satisfaits dans les faits.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Les amendements sont retirés.

La commission examine ensuite l'amendement CD606 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement prévoit que l'obligation d'installation de GPS entre en vigueur six mois après la publication de la loi.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte 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 adopte l'article 33 quater sans modification.

Article 33 quinquies (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 adopte l'article 33 quinquies sans modification.

Article 33 sexies (article L. 3116-8 [nouveau] du code des transports) : *Information des passagers des autocars sur les règles de sécurité et les consignes d'évacuation*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD607 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 33 sexies modifié.

Article 34 bis A (article L. 1612-2-1 [nouveau], L. 1613-1 et L. 1613-2 du code des transports) : *Renforcement de la sécurité des véhicules de transport guidé*

La commission adopte l'article 34 bis A 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, en discussion commune, les amendements CD539 et CD540 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. Ces amendements ont pour objet de donner aux salariés quelques avantages concernant leur travail au quotidien.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Avis défavorable, dans la mesure où le principe d'un rescrit fiscal, en cours

d'élaboration en lien avec les services de Bercy, permettra d'atteindre les mêmes objectifs avec un dispositif plus adéquat.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Mme la ministre Élisabeth Borne s'était engagée à organiser une réunion avec les services de Bercy pour trouver une solution, ce qui a été fait. Je demande donc le retrait de ces amendements. À défaut, j'y serai défavorable.

M. Gérard Menuel. Je remercie Mme la rapporteure pour les précisions qu'elle vient d'apporter. Les amendements étant satisfaits, je les retire.

Les amendements sont retirés.

La commission maintient la suppression de cet article.

Article 34 ter (nouveau) (article L. 1613-1 du code des transports) : *Renforcement des règles de sécurité applicables aux cyclo-draisines*

La commission adopte l'article 34 ter sans modification.

Article 34 quater : *Intégration des grands ports maritimes de Rouen et du Havre et du port autonome de Paris au sein d'un seul établissement public : habilitation à légiférer par ordonnance*

La commission adopte l'article 34 quater sans modification.

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 examine l'amendement CD80 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit de corriger une erreur matérielle.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 35 modifié.

Article 35 bis A (articles L. 5311-3 et L. 5753-4 [nouveaux] du code des transports) : *Extension des possibilités d'hypothèque dans les ports*

La commission adopte l'article 35 bis A sans modification.

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 l'article 35 bis sans modification.

Article 36 (ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe, article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, article L. 4272-2 du code des transports, article L. 774-2 du code de justice administrative et article L. 1541-1 du code général des collectivités territoriales) : *Évolution du statut de la Société du Canal Seine-Nord Europe*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD79 de la rapporteure.

Puis elle en vient à l'amendement CD612 rectifié de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit de remplacer la date du 1^{er} janvier 2020 par celle du 1^{er} avril 2020, en raison du report de la date d'adoption définitive du présent projet de loi.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.
Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 36 modifié.

Article 37 (ordonnance n° 2015-1736 du 24 décembre 2015 portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins, 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. 5241-4, L. 5241-4-1 A [nouveau], L. 5522-2, L. 5523-1, L. 5542-5-1, L. 5542-6, L. 5542-18, L. 5542-49 [nouveau], L. 5543-5, L. 5549-5, L. 5551-3, L. 5552-16, L. 5552-18, L. 5612-1, L. 5762-1, L. 5772-1, L. 5782-1, L. 5785-1, L. 5785-3, L. 5792-1, L. 5795-1 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 adopte successivement l'amendement de conséquence CD81 et les amendements de coordination CD83 et CD82, tous de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 37 modifié.

Article 37 bis AAA (article 219 du code des douanes) : *Élargissement des possibilités de francisation des navires*

La commission adopte l'article 37 bis AAA sans modification.

Article 37 bis AAB (chapitre V [nouveau] du titre III du livre IV de la partie cinquième du code des transports) : *Institution d'une obligation de déclaration des substances nocives et potentiellement dangereuses reçues par voie maritime*

La commission adopte l'article 37 bis AAB sans modification.

Article 37 bis AAC (article L. 5542-41-1 [nouveau] du code des transports) : *Protection des délégués de bord en cas de licenciement*

La commission adopte l'article 37 bis AAC sans modification.

Article 37 bis AAD (article L. 5543-1-1 du code des transports) : *Extension des compétences de la Commission nationale de la négociation collective maritime*

La commission adopte l'article 37 bis AAD sans modification.

Article 37 bis AAE (article L. 5725-2 du code des transports) : *Abrogation de la réserve de nationalité pour les équipages à Mayotte*

La commission adopte l'article 37 bis AAE sans modification.

Article 37 bis AA (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 cent places*

La commission adopte l'article 37 bis AA sans modification.

Article 37 bis AB (sous-section 1 [nouvelle] de la section V du chapitre II du titre IV du livre II de la cinquième partie et article L. 5242-24 [nouveau] du code des transports) : *Consolidation du fondement juridique de la signalisation maritime*

La commission adopte l'article 37 bis AB sans modification.

Article 37 bis AC (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 adopte l'article 37 bis AC sans modification.

Article 37 bis AD (articles L. 5412-2 et L. 5531-1 du code des transports) : *Clarification de la responsabilité du capitaine*

La commission adopte l'article 37 bis AD sans modification.

Article 37 bis AE (article L. 5542-48 du code des transports) : *Extension au capitaine du dispositif de conciliation*

La commission adopte l'article 37 bis AE sans modification.

Article 37 bis AF (articles L. 616-3-1 [nouveau], L. 645-1, L. 646-1, L. 647-1 et L. 648-1 du code de la sécurité intérieure) : *Extension des prérogatives des agents des entreprises privées de protection des navires*

La commission adopte l'article 37 bis AF sans modification.

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 maintient la suppression de l'article 37 bis A.

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 maintient la suppression de l'article 37 bis B.

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 CD553 de M. Paul-André Colombani.

M. Paul-André Colombani. Cet amendement aborde la question de la pollution des bateaux de croisière.

Il s'agit de demander à la France de prendre dans les plus brefs délais des mesures de protection au titre des zones de contrôle des émissions de soufre telles que définies par l'annexe VI de la convention MARPOL (*Marine Pollution*). Cette convention internationale, qui vise à prévenir la pollution marine par les navires, a été adoptée et révisée dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI). Son annexe VI établit notamment des zones de contrôle renforcé des émissions d'oxyde de soufre. Ces zones sont actuellement la Mer Baltique – depuis 1997 –, la Mer du Nord – depuis 2005 –, la zone de l'Amérique du Nord – depuis 2010 – et la zone maritime caraïbes des États-Unis depuis 2011.

Alors que la Méditerranée est l'une des mers les plus polluées du monde et que les enjeux de santé publique sont importants, aucune forme de protection n'a été décidée. Alors que l'on culpabilise les automobilistes, il convient de rappeler

que, selon l'organisation non gouvernementale Transport & Environnement, le *leader* mondial des croisières de luxe, Carnival Corporation, a émis, à lui seul, en 2017, dix fois plus d'oxyde de soufre que les 260 millions de voitures du parc automobile européen.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le Gouvernement partage bien évidemment l'objectif général d'une limitation draconienne des émissions polluantes des navires. Toutefois, l'amendement que vous proposez présente deux écueils : il ne vise que les eaux françaises et les émissions d'oxyde de soufre. Or, la France a entrepris une démarche auprès de l'OMI pour créer, dans l'ensemble de la mer Méditerranée, une zone à basses émissions polluantes, dite ECA, et obliger ainsi les navires à utiliser un carburant d'une teneur maximale de 0,1 % de soufre et à appliquer des normes rigoureuses en matière d'émissions d'oxyde d'azote.

Pour ces raisons, j'émetts un avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Paul-André Colombani. Monsieur le secrétaire d'État, bien entendu, votre réponse m'intéresse. Mais, ce qui me gêne, c'est qu'aucun délai n'est fixé alors que la Corse rencontre de graves problèmes de santé publique. Chaque jour, des paquebots monumentaux, dont les émissions de soufre sont très importantes, viennent s'arrimer dans la baie d'Ajaccio. De surcroît, ces émissions s'ajoutent à celles d'une centrale au fioul lourd, dont les accords de fermeture – elle doit être arrêtée en 2023 – sont remis en cause par le Gouvernement, ce qui inquiète beaucoup les Corses. En tout état de cause, nous vous invitons à venir en Corse très prochainement.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'invitation est lancée !

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je vous remercie pour l'invitation ; je tenterai de l'honorer.

L'initiative française fait l'objet de négociations avec nos partenaires. La date de soumission se situerait dans le courant de l'année 2020, mais je m'efforcerai de vous apporter des éléments de calendrier plus précis en séance publique.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 37 bis C sans modification.

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 examine l'amendement CD817 de M. Bertrand Pancher.

M. Paul-André Colombani. Cet amendement tend à inscrire la stratégie de développement du tourisme fluvial sur les canaux à petit gabarit dans le contrat conclu entre Voies navigables de France et l'État.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je m'en remets à la sagesse de votre commission.

Mme Zivka Park, rapporteure. C'est un amendement intéressant. J'y suis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 37 bis modifié.

Article 37 ter (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 adopte l'article 37 ter sans modification.

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 adopte l'article 38 sans modification.

Article 38 bis AA (articles L. 1263-1 et L. 1263-3 du code des transports) : *Compétence de l'Autorité de régulation des transports en matière de règlement des différends*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD861 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 38 bis AA modifié.

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 I^{er} de la deuxième partie du code des transports) : *Régulation par l’Autorité de régulation des transports de l’activité de gestionnaire d’infrastructures de la RATP*

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD862 et CD613 de la rapporteure.

Puis elle adopte l’article 38 bis A modifié.

Article 38 bis B (nouveau) (articles L. 1261-4, L. 1261-5, L. 1261-6, L. 1261-7, L. 1261-9 et L. 1261-14 du code des transports) : *Composition du collège de l’Autorité de régulation des transports*

La commission examine l’amendement CD604 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement vise à préciser que les membres du collège de l’ARAFER, autres que le président, sont vice-présidents du collège, afin d’éviter la création d’un triple niveau de hiérarchie.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d’État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l’amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD863 et CD605 de la rapporteure.

Elle adopte ensuite l’article 38 bis B modifié.

Article 38 bis (article L. 2171-6 du code de la commande publique) : *Possibilité pour Île-de-France Mobilités (IDFM) de recourir à un marché global pour les sites de maintenance et de remisage des services de transport collectif de personnes*

La commission examine l’amendement CD158 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s’agit de mettre en cohérence les dispositions de l’article 38 bis avec celles de l’article 38 quater en permettant à la Société du Grand Paris d’inclure dans ses marchés globaux des prestations de maintenance et de renouvellement des éléments remis en gestion à Île-de-France Mobilités.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d’État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l’amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CD150 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. Il s'agit de supprimer les alinéas 5 et 6 du présent article, qui permettent à Île-de-France Mobilités (IDFM) de confier des missions à un opérateur économique sans être soumis à la loi du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite « loi MOP ».

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. L'amendement vise à supprimer la possibilité donnée à IDFM de recourir à la procédure de conception-réalisation introduite au Sénat, à la demande de cet établissement. Il empêcherait ainsi, par exemple, IDFM ou d'autres structures de lancer des procédures de mise en concurrence pour l'ouverture du réseau Optile, qui nécessite parfois la réalisation rapide de sites de remisage ou de maintenance. Pour ces raisons très pratiques, mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement empêcherait effectivement la réalisation rapide de sites de maintenance, mais aussi la construction de nouveaux dépôts de bus. Mon avis sera également défavorable si l'amendement n'est pas retiré.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 38 bis modifié.

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'article 38 ter sans modification.

Article 38 quater (article L. 1241-14 du code des transports ; articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) : *Clarification des compétences entre la SGP, la RATP et IDFM dans le cadre du Grand Paris express*

La commission adopte l'amendement de précision rédactionnelle CD154 de la rapporteure.

Puis elle en vient à l'amendement CD157 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit de clarifier la formulation de la répartition des missions entre la RATP et Île-de-France Mobilités : la RATP assure la mission de gestion technique et IDFM les missions de maintenance et de renouvellement des éléments qui ne relèvent pas du périmètre de gestion technique de la RATP.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 38 quater modifié.

Article 38 quinquies (article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) : *Valorisation du patrimoine immobilier de la SGP via la constitution de filiales*

La commission adopte l'article 38 quinquies sans modification.

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 adopte l'amendement rédactionnel CD864 de la rapporteure.

Puis elle examine l'amendement CD809 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit de compléter les dispositions prévues en cas de refus par un salarié de la RATP du transfert de son contrat de travail. Compte tenu de la rareté de certains métiers et des enjeux de continuité du service public, il convient d'éviter toute incitation à une utilisation détournée de la faculté de refus. Aussi est-il proposé de compléter les conséquences indemnitaires par la perte, pour le salarié concerné, des bénéfices associés au statut particulier du contrat de travail RATP qu'il a choisi de rompre.

Ainsi, les agents qui refuseraient leur transfert ne pourraient pas être embauchés par une nouvelle entreprise en conservant le bénéfice du statut RATP.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Mon avis est défavorable. Nous pourrions poursuivre la discussion en séance publique, mais vous proposez la suppression de certaines garanties, alors qu'elles sont la contrepartie des évolutions amorcées dans les différentes entreprises, plus particulièrement à la RATP. Il n'y a pas de raison d'en priver les salariés.

Mme Zivka Park, rapporteure. La rédaction de l'article 39 me semble aboutie. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement de cohérence CD614 de la rapporteure.

Elle en vient ensuite à l'amendement CD755 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de prendre en compte les spécificités de l'exploitation des lignes en zone dense, sans remettre en cause l'unicité de l'organisation du travail au sein d'un même lieu de travail. Cet amendement vise ainsi à prévenir des sources de conflits potentiels entre salariés et à éviter une organisation complexe à mettre en œuvre.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Votre amendement me paraît difficilement compatible avec la réalité de l'exploitation. Il faut faire confiance à IDFM pour que les futurs allotissements évitent, dans la mesure du possible, ce type de situation. Mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. La spécificité de l'exploitation de certaines lignes – notamment en zones urbaines denses – justifie la mise en place d'un cadre social territorialisé. Passer d'une logique de ligne à une logique de dépôt modifierait complètement l'équilibre du système et bouleverserait les conditions de travail de nombreux conducteurs. Mon avis sera donc également défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD617 de la rapporteure.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD871 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Notre intention, comme celle du Gouvernement, est bien de transposer aux transports interurbains la garantie de rémunération prévue par le code du travail en cas de transfert automatique des contrats de travail.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. J'y suis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement CD616 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 39 modifié.

Article 40 (articles L. 130-4, L. 130-7, L. 322-1 et chapitre IX [nouveau] du titre I^{er} 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 l'amendement CD759 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD759 ainsi que les amendements suivants, CD760 et CD761, visent à améliorer les relations de

travail des salariés. Cependant, nous avons été contactés par les représentants des entreprises et ceux des salariés, qui souhaitent retravailler en vue de la séance publique. Dans l'intervalle, je vous propose de les retirer.

L'amendement est retiré, ainsi que les amendements CD760 et CD761.

Puis la commission adopte l'article 40 sans modification.

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*

La commission examine l'amendement CD480 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. Cet amendement vise à faciliter le covoiturage sur les autoroutes, en incitant les sociétés autoroutières à expérimenter et à développer les voies réservées.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Évidemment, le Gouvernement soutient l'objectif de développement des mobilités partagées – nous avons déjà eu l'occasion de l'évoquer. Les nouvelles concessions autoroutières sont dimensionnées en fonction du trafic prévisible. La réalisation – ou non – de voies réservées est examinée dans le cadre des études préalables : si les études ou l'enquête publique démontrent l'utilité de telles voies, celles-ci seront prévues dans le contrat de concession, sans qu'il soit nécessaire d'introduire une disposition dans la loi. Je vous demanderai donc de bien vouloir retirer votre amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 40 bis sans modification.

Article 40 ter A (articles L. 122-1 et L. 122-4 du code de la voirie routière et article L. 110-2 du code de la route) : *Adossement au réseau routier concédé de sections à gabarit routier*

La commission est saisie de l'amendement CD842 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Yves Bony. Il est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je vous demanderai de bien vouloir le retirer. À défaut, j'y suis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Ajouter une dimension démographique conduirait à élargir de manière quasi infinie cette possibilité. Je n'y suis donc pas favorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 40 ter A sans modification.

Article 40 ter B (article L. 122-4 du code de la voirie routière) : *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 adopte l'article 40 ter B sans modification.

Article 40 ter C (article L. 122-12 du code de la voirie routière) : *Allègement des procédures relatives à certains marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes*

La commission adopte l'article 40 ter C sans modification.

Article 40 ter D (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 adopte l'article 40 ter D sans modification.

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 maintient la suppression de l'article 40 ter.

Chapitre IV Mesures diverses

Article 41 (articles L. 5343-2, L. 5343-3, L. 5343-5, L. 5343-15, L. 5343-16, L. 5343-17, L. 5343-18, L. 5343-21, L. 5343-22, sous-sections 1 et 2 de la section 2, section 2 bis [nouvelle] du chapitre III, section I du chapitre IV 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 l'article 41 sans modification.

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'article 42 sans modification.

Article 43 bis (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 adopte l'article 43 bis sans modification.

Article 44 bis (article L. 1324-7 du code des transports) : *Allongement du délai de déclaration individuelle de participation à une grève*

La commission examine l'amendement CD270 de M. Stéphane Demilly.

M. Guy Bricout. Il est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Cet amendement ne répond pas à une demande des entreprises. De plus, rien ne prouve que l'allongement du délai – de quarante-huit à soixante-douze heures – permettrait d'améliorer la continuité du service public. J'y suis donc défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle maintient la suppression de l'article 44 bis.

Article 45 (articles L. 6214-5, L. 6772-1, L. 6782-1 et L. 6792-1 du code des transports et 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 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'article 46 sans modification.

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. 2111-20-1-1 du code des transports) : *Transfert de gestion des lignes du réseau ferré national d'intérêt local ou régional*

La commission est saisie de l'amendement CD159 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit, d'une part, de préciser plus clairement que les régions se verront confier la gestion de l'infrastructure sur les lignes qui leur seront transférées et, d'autre part, de réintroduire la possibilité de transférer aux régions certaines missions de gestion de l'infrastructure sur de petites lignes dont elles financent la majorité des investissements.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 46 bis modifié.

Article 46 ter (article L. 2121-13 du code des transports) : *Système commun d'information des voyageurs et de vente de billets dans le secteur ferroviaire*

La commission adopte l'article 46 ter 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'amendement rédactionnel CD155 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 48 modifié.

Article 49 bis (article L. 2111-25 du code des transports) : *Mode de calcul des péages ferroviaires pour les services conventionnés*

La commission maintient la suppression de l'article 49 bis.

Article 51 : *Stratégie pour le développement du fret ferroviaire*

La commission adopte l'amendement de précision rédactionnelle CD156 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 49 bis modifié.

Article 52 (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 adopte l'article 52 sans modification.

Article 53 (articles L. 6218-1, L. 6218-2 et L. 621-8-3 du code minier) : *Renforcement du cadre réglementaire relatif aux activités de transport et de déchargement liés à l'orpaillage en Guyane*

La commission adopte l'article 53 sans modification.

Article 54 : *Rapport du Gouvernement sur le suivi du renouvellement des flottes par les compagnies aériennes et son incidence sur la pollution sonore*

La commission **adopte** l'article 54 **sans modification**.

Article 55 : *Rapport du Gouvernement sur la conformité des réseaux de transports publics aux exigences légales d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite*

La commission **adopte** l'article 55 **sans modification**.

Article 56 : *Rapport du Gouvernement sur l'opportunité de soumettre l'exploitation de véhicules autonomes à des exigences environnementales, sociales et de sécurité routière*

La commission **adopte** l'article 56 **sans modification**.

Article 57 : *Rapport du Gouvernement sur les dispositifs locaux d'aide à la mobilité des victimes de violences sexuelles*

La commission **adopte** l'article 57 **sans modification**.

Article 58 : *Rapport du Gouvernement sur le développement d'une filière industrielle de fret maritime à voile*

La commission **adopte** l'article 58 **sans modification**.

Article 59 : *Rapport du Gouvernement sur l'opportunité de créer un établissement public de la mobilité pour la métropole Aix-Marseille-Provence*

La commission **adopte** l'article 59 **sans modification**.

Article 60 : *Rapport du Gouvernement présentant un premier bilan de la mise en œuvre de l'apprentissage du vélo*

La commission **adopte** l'article 60 **sans modification**.

Article 61 : *Rapport du Gouvernement sur l'impact en matière d'emploi de la fin progressive de la vente des véhicules thermiques*

La commission **adopte** l'article 61 **sans modification**.

Article 62 : *Rapport du Gouvernement sur la mise en œuvre de dérogations à la vitesse maximale autorisée sur certaines voies hors agglomération*

La commission **adopte** l'article 62 **sans modification**.

Titre du projet de loi

La commission examine l'amendement CD149 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. L'amendement vise à modifier le titre du projet de loi en remplaçant « orientation » par « programmation », mais je le retire.

L'amendement est retiré.

*La commission **adopte** l'ensemble du projet de loi **modifié**.*