

A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

X V <sup>e</sup>      L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

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

Jeudi 16 mai 2019  
Séance de 21 heures 30

Compte rendu n° 55

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de  
Mme Barbara Pompili,  
Présidente**



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

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Mes chers collègues, nous reprenons nos travaux avec l'examen des amendements au titre II.

## **TITRE II**

### **RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS**

#### Chapitre I<sup>er</sup>

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

##### *Section I*

##### ***Ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité***

**Article 9** (articles L. 1115-1, L.1115-2 [nouveau], L. 1115-3 [nouveau], L. 1115-4 [nouveau], L. 1262-4 [nouveau], L. 1263-4, section 5 [nouvelle] du chapitre III du titre VI de la première partie et articles L. 1264-7, L. 1264-9 et L. 3121-11-1 du code des transports) : *Ouverture des données nécessaires à l'information du voyageur*

*La commission **adopte** les trois amendements rédactionnels CD391, CD392 et CD393, présentés par la rapporteure.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CD131 de M. Martial Saddier.*

**M. Martial Saddier.** Cet amendement supprime la seconde phrase de l'alinéa 6.

**Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.** Un choix est à faire pour la transposition en droit français de la notion d'autorité chargée des transports. Soit nous supprimons la définition, en droit français, de cette notion européenne, soit nous précisons à quoi elle correspond en France. Je suis en faveur de cette deuxième approche, et par conséquent défavorable à cet amendement.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je perçois l'imprécision que votre amendement tend à lever, ces éléments me sont également remontés au cours des auditions.

Je partage donc votre objectif, mais je pense que la rédaction des amendements identiques CD132, CD889 et CD2321 est plus adaptée pour régler le problème soulevé. Je vous demande donc de retirer cet amendement au profit de ceux qui vont suivre, pour lesquels j'émettrai un avis favorable.

**M. Martial Saddier.** Nous partageons le constat d'un besoin de clarification. Celle-ci étant approuvée par la ministre et la rapporteure, je retire mon amendement.

*L'amendement est retiré.*

*La commission adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD2872 de la rapporteure.*

*Puis elle est saisie de deux amendements identiques CD132 de M. Martial Saddier et CD2321 de M. Jean-Marie Sermier, l'amendement CD132 faisant l'objet d'un sous-amendement CD3189 de la rapporteure.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Il faut sécuriser la question des données, et pour ce faire, il est nécessaire de compléter la définition en mentionnant les régions, les départements, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les syndicats mixtes, en charge des mobilités. Cet amendement me semble apporter une précision essentielle.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Je suis favorable à ces amendements identiques, sous réserve de l'adoption de mon sous-amendement CD3189, qui précise que les autorités organisatrices de la mobilité outre-mer désignées à l'article L. 1811-2 du code des transports sont également concernées pour l'application de l'article 9.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ces amendements précisent la notion d'autorité chargée des transports et le sous-amendement ajoute à la liste des autorités désignées à l'article L. 1811-2 le cas des départements et régions d'outre-mer.

Je suis favorable à ces amendements, sous-amendés.

**M. Martial Saddier.** Je vous remercie d'accepter l'un de mes amendements en début de séance, comme ce fut le cas ce matin et cette après-midi. (*Sourires.*) Je remercie également la rapporteure d'avoir comblé notre oubli de l'outre-mer par son sous-amendement.

*La commission adopte le sous-amendement CD3189.*

*Puis elle adopte les amendements identiques, sous-amendés.*

*La commission est saisie de deux amendements en discussion commune, CD394 de la rapporteure et CD1428 de M. Jean-Baptiste Djebbari.*

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** L'amendement CD394 est rédactionnel.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Il s'agit d'un amendement de sécurité juridique afin de clarifier les textes de référence pour les données relatives aux déplacements et à la circulation.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je suis favorable à l'amendement rédactionnel de la rapporteure, et je propose le retrait de l'amendement CD1428.

*L'amendement CD1428 est retiré.*

*La commission adopte l'amendement CD394.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CD632 de Mme Véronique Riotton.*

**Mme Véronique Riotton.** L'accessibilité des données de retard *a posteriori* dans les transports permettrait de développer de nouveaux services, par exemple la mise en place d'une automatisation des procédures de compensation et d'indemnisation en cas de retard.

Aujourd'hui, les voyageurs doivent faire eux-mêmes la démarche de remplir un formulaire pour les demandes d'indemnisation. Cet amendement permettrait de simplifier ces démarches. Ces données de retard existent déjà chez les opérateurs de transport, il s'agit juste de les rendre accessibles pour développer de nouveaux services.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je souscris au constat à l'origine de cet amendement ; beaucoup de voyageurs ne font pas valoir leurs droits en cas de retard. Le cas de l'annulation susceptible de donner droit à un dédommagement doit également être pris en considération.

Par ailleurs, il est souhaitable d'apporter une meilleure information aux voyageurs bénéficiant de droits en cas de retard ou d'annulation. La disposition pourrait aller plus loin en faveur du voyageur. L'opérateur de transport pourrait non seulement être invité à publier l'information relative à un retard ou une annulation, mais aussi à en informer directement le voyageur lorsqu'il dispose de ses coordonnées. C'est précisément l'objet d'un amendement de la rapporteure après l'article 11. Je propose donc le retrait de cet amendement, au bénéfice de celui qui sera présenté ultérieurement.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** À mon sens, les données de retard ne requièrent pas nécessairement d'être ouvertes et disponibles sur les plateformes d'information multimodales, c'est pourquoi je vous demande de retirer votre amendement et de voter l'amendement CD2984 que je présenterai après l'article 11.

**Mme Véronique Riotton.** Je retire mon amendement au profit de celui qui sera présenté après l'article 11, pourvu qu'il prévienne bien les données de retard *a posteriori*.

*L'amendement est retiré.*

*La commission est saisie, en discussion commune, des amendements CD1212 de la rapporteure, CD2322 de M. Jean-Marie Sermier, CD2873 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD133 de M. Martial Saddier.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Cet amendement de précision explicite que les données ouvertes par le règlement européen délégué et par l'article 9 ne sont pas soumises au régime des informations publiques prévu par le code des relations entre le public et l'administration, mais par le régime spécifique aux données de transport.

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD2322 prévoit les conditions d'accès et de réutilisation des données adaptées à leurs spécificités et à l'objectif poursuivi. Elles sont extrêmement différentes des conditions prévues par la loi actuelle.

Les données sont importantes pour que nous puissions progresser dans le domaine de la mobilité, grâce au numérique. C'est un domaine compliqué, et il faut veiller à ne pas les laisser aux grandes sociétés, et à permettre aux collectivités d'être très présentes sur ces sujets. C'est la philosophie des différents amendements que nous allons proposer à cet article 9.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** L'amendement CD2873, de sécurité juridique, vise à éviter les contentieux et à faciliter l'ouverture et la réutilisation des données de transport.

**M. Martial Saddier.** L'amendement CD133 tend également à améliorer la sécurité juridique en clarifiant le texte concernant l'utilisation des données sur le transport.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ces amendements poursuivent le même objectif : préciser que les dispositions relatives aux informations publiques figurant dans le code des relations entre le public et l'administration ne s'appliquent pas aux données relevant du règlement européen délégué. Les amendements retiennent des méthodes différentes pour parvenir à ce résultat. L'amendement de la rapporteure, qui se réfère à un article unique, constitue la meilleure façon de traiter le sujet. Avis favorable à l'amendement CD1212, et je propose le retrait des autres amendements au bénéfice de ce dernier.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je partage évidemment l'avis de la ministre.

*Les amendements CD2322, CD2873 et CD133 sont retirés.*

*La commission adopte l'amendement CD1212.*

*Puis elle est saisie, en discussion commune, des amendements CD395 de la rapporteure, CD1952 de M. Jean-Baptiste Djebbari, et des amendements identiques CD134 de M. Martial Saddier et CD2323 de M. Jean-Marie Sermier.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Le mien poursuit le même ordre d'idées, je me rallierai à celui de la rapporteure s'il est plus adéquat.

**M. Martial Saddier.** Mon amendement est également rédactionnel.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement rédactionnel précise que la possibilité pour l'autorité organisatrice de confier la charge de la fourniture des données aux opérateurs s'inscrit uniquement dans le cadre du service de transport qu'ils opèrent.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ces amendements poursuivent le même objectif, mais avec des moyens différents. Avis favorable à l'amendement de la rapporteure, et je propose le retrait des autres amendements au bénéfice de celui-ci.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Même avis.

*Les amendements CD1952, CD134 et CD2323 sont retirés.*

*La commission adopte l'amendement CD395.*

*Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD396 de la rapporteure.*

*La commission examine, en discussion commune, les amendements CD693 de Mme Pascale Boyer et CD2314 de M. Jean-Marie Sermier.*

**Mme Pascale Boyer.** L'amendement CD693 intègre à la liste des services concernés ceux qui fournissent des services de mise en relation de chauffeurs, comme les voitures de transport avec chauffeur (VTC) et les taxis, ainsi que les autocaristes en service librement organisé (SLO) et les plateformes de covoiturage.

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD2314 est essentiel, car il conditionne l'existence d'une réciprocité pour l'ouverture des données.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** L'amendement CD693 propose une extension supplémentaire de l'ouverture des données aux plateformes de mise en relation. L'ouverture des données de disponibilité en temps réel des taxis est traitée à l'alinéa 43, l'ouverture des données des autocars en service librement organisé (SLO) est déjà prévue par le règlement européen délégué.

Pour ce qui concerne les VTC et le covoiturage, la notion de « véhicule disponible », qui figure à cet alinéa, est inadaptée. En effet, la notion de disponibilité ne suffit pas à caractériser une offre de VTC et de covoiturage. La mise en relation pour un déplacement en VTC ou en covoiturage doit nécessairement inclure les caractéristiques d'un déplacement donné à une date et un horaire donné. *A contrario*, demander à une plateforme d'ouvrir en permanence l'intégralité de ses données, y compris celles qui ne sont pas indispensables pour caractériser l'offre, semble disproportionné et pourrait conduire à remettre en cause l'équilibre économique de ladite plateforme.

Il semble préférable de prévoir, par l'intermédiaire de contrats, l'accès à la meilleure offre en réponse à une requête. C'est l'esprit de ce qui est proposé à l'article 11. L'amendement est largement satisfait et pourra être complété par des voies appropriées lors de l'examen de cet article. Je propose le retrait, sinon avis défavorable.

L'amendement CD2314 a le même objet, complété par l'institution d'une transmission d'informations sur la réutilisation des données du point d'accès national, en particulier l'identité des utilisateurs. L'objectif poursuivi par la politique d'ouverture des données est de favoriser l'émergence de services innovants. Si un réutilisateur vient télécharger un fichier de données disponibles sur le point d'accès national, le gestionnaire de cette plateforme ignore l'usage qui en est fait et ne peut pas transmettre d'informations à ce sujet. En outre, les informations sur la réutilisation des données ne seraient pas directement utiles à l'autorité organisatrice dans cette mission d'organisation des services de mobilité. Ce sera donc le rôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) de s'assurer que l'utilisation des données est conforme aux exigences du règlement européen. Pour toutes ces raisons, avis défavorable.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Même avis que la ministre. S'agissant des données de covoiturage, je partage votre intention. Il est essentiel de faciliter le recours au covoiturage, qui est une solution pertinente, en particulier dans les zones faiblement desservies par les transports en commun.

Toutefois, le marché étant encore naissant, il me paraît compliqué d'ouvrir aujourd'hui ces données sans déstabiliser le modèle économique de ces acteurs. C'est pourquoi je propose un amendement à l'article 11 visant à octroyer aux autorités organisatrices les informations sur les trajets disponibles sur des plateformes de covoiturage.

**Mme Valérie Lacroute.** Je comprends le sens de cette remarque. Ma seule inquiétude, et j'espère que cette question sera traitée à l'article 11, tient à la nécessité de prévoir une vraie réciprocité. L'Île-de-France est allée au-delà de l'expérimentation dans le domaine du covoiturage. Il ne faudrait pas que la relation soit déséquilibrée, car Île-de-France Mobilités a mis sur le marché une grande quantité d'informations. L'autorité organisatrice de la mobilité a énormément investi et va faciliter le covoiturage en milieu peu dense en grande couronne. Il ne faudrait pas qu'elle soit seule à donner trop d'informations, et que les autres opérateurs ne fassent pas de même.

Ce souci d'équilibre devra être bien pris en compte par l'article 11. Nous devons préserver l'expérimentation que mène Île-de-France Mobilités, avec de grands moyens.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage tout à fait cette préoccupation. De façon générale, sur ces services de billetterie multimodale, nous devons être attentifs à l'équilibre des relations entre les différents acteurs. Les dispositions qui seront présentées à l'article 11 répondent à ces préoccupations. En tout état de cause, Île-de-France Mobilités ayant conventionné avec les plateformes de covoiturage qu'elle soutient, a accès à ces données.

**Mme Valérie Lacroute.** Nos préoccupations ne portent pas sur les partenariats de covoiturage, qui sont bien structurés, mais sur des acteurs importants qui pourraient préempter la tarification et, à terme, offrir un prix de billet totalement différent de ce qui a été convenu avec l'autorité organisatrice.

*La commission rejette successivement les amendements CD693 et CD2314.*

*Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD397 de la rapporteure.*

*Elle en vient à l'amendement CD1579 de M. Jean-Luc Fugit.*

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur.** Afin de faciliter la mobilité au moyen de véhicules électrifiés, il est proposé de rendre publiques les données relatives à l'état de fonctionnement et à la puissance des bornes publiques de recharge. Ce sont des informations précieuses pour évaluer la capacité de recharger un véhicule électrique ou hybride rechargeable et la durée de la charge.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Avis favorable à cet amendement qui complète les dispositions socles du règlement européen délégué.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle en vient à l'amendement CD2315 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Je propose que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), donc les collectivités au sens large, qui paient les transports, aient accès aux données des dispositifs mobiles collectées par les opérateurs de mobilité et d'information. Si les AOM souhaitent mettre des politiques en place, elles doivent avoir accès à la totalité des informations qui peuvent être remontées. C'est le sens de cet amendement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage pleinement cet objectif, auquel il est répondu à l'article 13, alinéa 11, portant sur les données des véhicules connectés. Je propose donc le retrait de cet amendement, qui sera satisfait ultérieurement.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** En effet, cet amendement est satisfait par les dispositions de l'article 13. De plus, votre amendement pose un problème, car il prévoit l'ouverture de données individuelles, alors même qu'il s'agit de données à caractère personnel. Pour remonter et éventuellement être utilisées, de telles données doivent absolument être agrégées.

Je vous suggère donc de retirer votre amendement.

**M. Jean-Marie Sermier.** Ne sachant comment les débats vont se dérouler à l'article 13, je préfère que nous prenions une décision dès l'article 9. Si la disposition est redondante, ce ne sera pas une catastrophe. Je propose donc de voter mon amendement, qui n'est pas en contradiction avec la volonté du Gouvernement, si j'ai bien compris la ministre.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** J'insiste : il ne s'agit pas du même dispositif. Vous proposez d'ouvrir l'accès à des données personnelles, alors que nous proposons de n'ouvrir l'accès qu'à des données agrégées, afin précisément de ne pas porter atteinte à la vie privée.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD399 de la rapporteure.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1476 de Mme Laurence Vanceunebrock-Mialon.*

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Cet amendement a pour principal objectif de permettre une réelle transparence sur les données relatives aux accidents dans lesquels la faune est impliquée.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** C'est en effet un sujet important, mais il ne me semble pas trouver tout à fait sa place dans cet article, qui traite de l'ouverture des données au bénéfice des voyageurs.

De plus, l'information selon laquelle un accident est dû à la présence d'un animal n'est pas nécessairement disponible en temps réel.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Il m'a été rapporté que cela a encore été le cas sur la ligne Paris-Amiens aujourd'hui !

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet article se concentre sur les données utiles aux voyages des usagers. Les autres informations ne pourront pas nécessairement être fournies en temps réel et relèvent plus des analyses sur les problèmes de régularité. Je propose donc le retrait de cet amendement.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Je partage l'avis de la ministre. En outre, ces données seront difficiles à collecter. Je rappelle que l'article 9 ne prévoit pas d'obligation de collecte, il n'y est question que de la transmission de données déjà existantes. Avis défavorable.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je retire cet amendement, mais, j'insiste, l'accidentologie due à la faune constitue un sujet sur lequel il y a beaucoup à faire.

*L'amendement est retiré.*

*La commission est saisie de l'amendement CD1818 de Mme Laurianne Rossi.*

**Mme Laurianne Rossi.** Je propose d'inscrire dans la loi le principe selon lequel les entreprises ferroviaires doivent mettre à disposition des opérateurs tiers les données permettant la distribution et la commercialisation de billets de train.

Nous avons déjà longuement débattu de cette mesure lors de la discussion du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Nous nous étions donné rendez-vous à l'examen de la LOM pour échanger à nouveau sur ces dispositions : nous y sommes. Cet accès aux données est l'une des clés du succès de l'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire de voyageurs et du développement de ce mode de transport durable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je connais l'attachement de Mme Laurianne Rossi à ce sujet. Il s'agit moins de l'ouverture des données que des questions de distribution des titres de transport, que nous aborderons à l'article 11. J'aurai alors l'occasion de vous expliquer pourquoi je ne pense pas qu'il faille aller au-delà de ce qui

est prévu dans les ordonnances du nouveau pacte ferroviaire, sur lesquelles je pourrais revenir.

En outre, compte tenu de l'ambiguïté de la notion de « données permettant la distribution et la commercialisation des titres de transport ferroviaire » utilisée dans l'amendement, je propose le retrait, sinon, avis défavorable.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Même avis.

**M. Martial Saddier.** Mon intervention porte sur un vote qui vient d'intervenir. La majorité a rejeté l'amendement CD2315 de M. Jean-Marie Sermier, suivant l'avis négatif du Gouvernement et de la rapporteure, car il risquait de porter sur des données personnelles. En revanche, vous avez donné un avis favorable et adopté l'amendement CD1579, cosigné par les deux rapporteurs, qui porte également sur les données personnelles, puisqu'il mentionne : « Les données relatives aux points de recharge publics pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables incluent la localisation, la puissance, la tarification, les modalités de paiement et la disponibilité. »

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Ce sont les données de la borne de recharge !

**M. Martial Saddier.** D'ici à la séance, il faudra que nous nous mettions bien d'accord sur les données collectives et les données personnelles, car le sujet est complexe.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Il ne s'agit pas de données personnelles, mais des données des bornes de recharge, afin de savoir si elles sont en état de fonctionner, et si le paiement par carte est possible. Il n'y a pas de données personnelles.

**M. Jean-Marie Sermier.** Il n'y avait pas plus de données personnelles dans notre amendement !

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Si, il incluait le GPS dans la voiture.

**M. Jean-Marie Sermier.** Et le vôtre fait mention des données de paiement !

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Il n'y a pas de données de paiement, il s'agit simplement de savoir si la borne accepte le paiement par carte bancaire. Aucune donnée personnelle du client n'est transmise.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je vous garantis que cet article ne porte sur aucune donnée personnelle. Il ne s'agit en aucun cas de mettre à disposition des données personnelles et d'ici à la séance, nous pourrions en rediscuter ensemble, si vous le souhaitez.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD400 de la rapporteure.*

*Elle est ensuite saisie des amendements identiques CD843 de M. Martial Saddier et CD2255 de Mme Valérie Rabault.*

**M. Martial Saddier.** Des dispositions du texte me semblent redondantes. L'amendement CD843 propose de supprimer les deux dernières phrases de l'alinéa 13.

**M. Christophe Bouillon.** Je n'ai rien à ajouter à l'argumentation de M. Martial Saddier.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Les deux dernières phrases de l'alinéa 13, dont vous proposez la suppression, me paraissent importantes. L'avant-dernière phrase permet de préciser la répartition des rôles entre les régions et les métropoles dont les territoires se recoupent. La dernière permet de porter la compétence de la métropole au niveau du bassin de mobilité, ce qui semble pertinent et ne fait pas double emploi avec les dispositions de l'article 4 relatives aux bassins de mobilité, qui ne traitaient pas des questions de données.

Il est donc important de conserver ces deux phrases.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Cette suppression n'est effectivement pas pertinente car il est nécessaire de préciser dans la loi que la région n'a pas ce rôle sur le territoire des métropoles, puisque ce sont ces dernières qui auront cette mission.

Par ailleurs, il me semble judicieux, comme l'ont proposé les sénateurs, de permettre d'étendre la mission de la métropole à l'échelle de son bassin de mobilité, comme défini au titre I<sup>er</sup> de la LOM. Avis défavorable.

*L'amendement CD2255 est retiré.*

*La commission rejette l'amendement CD843.*

*Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD136 de M. Martial Saddier et les amendements identiques CD2324 de M. Jean-Marie Sermier et CD2598 de Mme Aude Luquet.*

**M. Martial Saddier.** L'amendement CD136 précise la notion de bassin de mobilité, afin de s'assurer de sa cohérence avec l'article 4 du présent projet de loi.

**M. Jean-Marie Sermier.** La définition du bassin de mobilité sera établie en concertation entre la région et les autres collectivités territoriales en charge de la mobilité.

**Mme Aude Luquet.** Il s'agit également de clarifier les compétences de chacun des acteurs.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** La rédaction proposée par M. Martial Saddier me semble la meilleure.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** En effet, la précision apportée par l'amendement de M. Martial Saddier me semble bienvenue. C'est avec plaisir que j'é mets un avis favorable.

*La commission adopte l'amendement CD136.*

*En conséquence, les amendements CD2324 et CD2598 tombent.*

*La commission est saisie de l'amendement CD127 de M. Jérôme Nury.*

**M. Martial Saddier.** Cet amendement propose d'associer le département aux missions exercées sur son territoire en matière d'information sur les déplacements multimodaux.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet amendement est satisfait puisque le département, en tant que détenteur de données routières, sera d'ores et déjà associé à la démarche. Je vous propose donc de le retirer.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Même avis.

**M. Martial Saddier.** N'étant pas auteur de l'amendement, mais simplement cosignataire, je ne souhaite pas le retirer.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle examine les amendements identiques CD1473 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2325 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** L'amendement CD1473 est défendu.

**M. Jean-Marie Sermier.** L'autorité organisatrice est un partenaire des opérateurs dans leur mission de fourniture des données. Sa mission d'animation doit lui permettre de mettre en place un dialogue avec les personnes concernées pour encourager la mise à disposition des données.

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

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Je n'ai pas d'objection particulière, même si je pense que le verbe « s'assure », qui figure actuellement dans le texte, est plus pertinent que « veille ». Je m'en remets à la sagesse de la commission.

*La commission adopte ces amendements.*

*En conséquence, les amendements CD398 de la rapporteure, CD2801 de M. Jean-Marie Sermier, CD137 de M. Martial Saddier et CD401 de la rapporteure tombent.*

*La commission examine l'amendement CD2280 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement vise à ce que les régions assurent la confidentialité et la sécurité des données fournies par chaque opérateur.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Selon le règlement délégué dont nous sommes en train de préciser les conditions d'application, les données nécessaires à l'information des voyageurs sont mises à disposition de tous les fournisseurs de services d'information : n'étant *a priori* pas confidentielles, elles ne nécessitent pas de protection particulière à ce titre. Ces données ne fournissent pas d'informations sur le nombre de voyageurs empruntant un service de transports sur une liaison donnée. En revanche, votre préoccupation de préserver la confidentialité entre opérateurs aura toute son importance dans le cadre de la billettique multimodale, un sujet traité à l'article 11. Retrait ou avis défavorable.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Même avis.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2326 de M. Jean-Marie Sermier, les amendements identiques CD809 de M. Martial Saddier, CD2279 de M. Jean-Marie Sermier et CD2757 de Mme Monica Michel, ainsi que les amendements CD210 de M. Mounir Belhamiti et CD2327 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD2326 vise à s'assurer que les autorités organisatrices de la mobilité et tout responsable de fourniture de données pourront définir les modalités de réutilisation des données, dans le cadre d'un accord de licence.

**M. Martial Saddier.** Les AOM doivent organiser librement la mise à disposition des données. Par ailleurs, si une AOM s'aperçoit que ses données ont été piratées, il faut qu'elle puisse intervenir pour faire cesser un tel usage. Tel est l'objet de l'amendement CD809.

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD2279 vise à s'assurer que les autorités organisatrices de la mobilité fourniront l'ensemble des données et connaîtront leurs modalités de réutilisation, par le biais d'un accord de licence.

**Mme Monica Michel, rapporteure pour avis au nom de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation.** L'amendement CD2757 est un amendement d'appel pour avoir l'assurance que les collectivités maîtriseront les conditions de réutilisation de leurs données.

**Mme Laurianne Rossi.** Dans le même esprit, l'amendement CD210 vise à permettre à toutes les autorités organisatrices de la mobilité de choisir les accords de licence les plus adaptés à leur territoire et de définir les conditions de réutilisation leur permettant de s'assurer du respect de leur politique de mobilité par les réutilisateurs de données.

**M. Jean-Marie Sermier.** L'idée de l'amendement CD2327 est que les données puissent être d'abord connues de l'ensemble des autorités organisatrices et des collectivités qui les financent. Rien ne peut se faire sans un accord de licence conclu entre toutes les structures concernées.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Pour répondre aux préoccupations des opérateurs de transport, j'ai souhaité organiser un atelier avec eux, ainsi que le Groupement des autorités responsables de transport (GART), afin de passer en revue toutes leurs interrogations sur la question de la réutilisation des données. Vos amendements ne prennent pas en compte les conclusions de nos travaux. Or le GART considère que nos

échanges ont permis de lever les problèmes qui se posaient. Même si l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) se pose peut-être un peu plus en défenseur des autorités organisatrices que le GART, je préfère m'en tenir à l'avis de ce dernier sur ces questions. Retrait ou avis défavorable.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Ces amendements ouvrent des possibilités d'accords de licence trop vastes, qui risqueraient d'aller à l'encontre de l'objectif d'interopérabilité des données ouvertes. Il est également important que le non-respect de cet accord puisse être sanctionné par l'ARAFER et non pas par le point d'accès national. Avis défavorable.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Puis elle examine l'amendement CD221 de M. Mounir Belhamiti.*

**M. Mounir Belhamiti.** L'amendement vise à garantir aux autorités organisatrices le libre choix en matière de licences d'exploitation des données de mobilité ouvertes, ainsi que leur propagation par le point d'accès national et la garantie de pouvoir identifier en cascade les réutilisateurs de données.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage l'idée selon laquelle l'objectif de l'ouverture des données est, notamment, de favoriser la création de services innovants dans l'intérêt du public. En revanche, nous devons trouver un bon équilibre entre la nécessaire gratuité pour les petits utilisateurs qui fourniront ce type de services innovants et la gratuité intégrale que vous proposez. Retrait ou avis défavorable.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je vous rejoins sur le fait que l'alinéa 16 va trop loin, les sénateurs ayant prévu une compensation financière dès la première requête. Mon amendement CD1240 rectifié vient nuancer cela, en créant des seuils de volume et de fréquence des données transmises, afin que seules les utilisations massives de données fassent l'objet d'une compensation financière.

**M. Mounir Belhamiti.** Je retire mon amendement au profit de celui de la rapporteure, qui me réjouit. Les sénateurs avaient tout de même rendu la consultation des horaires de bus payante !

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1240 rectifié de la rapporteure, CD1477 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2328 de M. Jean-Marie Sermier.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** L'amendement 1240 rectifié vise à prévoir la gratuité de la réutilisation des données en dessous d'un certain seuil ou d'une certaine fréquence, au-delà desquels la réutilisation des données peut être soumise à une contribution financière, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État pris après avis de l'ARAFER.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** L'amendement CD1477 est très proche de celui de la rapporteure. Il s'agit de trouver un équilibre entre les différents acteurs, pour favoriser l'innovation, tout en protégeant les producteurs de données d'éventuels abus.

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD2328 vise à revenir à la rédaction prévue par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat. Nous devons en effet prendre garde à ne pas ouvrir complètement les données. M. Mounir Belhamiti nous disait que les horaires de bus étaient payants dès la première utilisation : c'était des entreprises qui payaient, et non pas l'utilisateur. Nous devons trouver un équilibre. Si votre proposition est meilleure que celle du Sénat, je veux bien retirer mon amendement, mais, pour progresser, il faut que les organisateurs de transport puissent transmettre leurs données en parfaite confiance.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Les amendements CD1240 rectifié et CD1477 sont très proches. La rédaction de la rapporteure me semble plus précise. Avis défavorable à l'amendement CD2328.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** L'adverbe « significativement », à l'amendement CD1477, est trop flou. Ma rédaction est plus précise.

*Les amendements CD1477 et CD2328 sont successivement retirés.*

*La commission adopte l'amendement CD1240 rectifié.*

*Puis elle examine l'amendement CD2814 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement vise à ce que les métropoles et les régions s'assurent que le traitement de l'ensemble des données ne vise pas à restreindre la concurrence ou à offrir à l'utilisateur une position dominante.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** J'entends votre préoccupation. Mais si la mission d'animation qui est confiée aux régions et aux métropoles a pour objectif de faciliter l'ouverture de données de qualité, elle n'a pas vocation à leur confier un rôle de régulateur. C'est l'ARAFER qui aura pour mission de contrôler le respect des règles de réutilisation des données fixées par le règlement européen. Retrait ou avis défavorable.

*Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2208 rectifié de M. Jean-Marc Zulesi, qui fait l'objet du sous-amendement CD3183 de la rapporteure.*

**M. Jean-Marc Zulesi.** Cet amendement, ainsi que quelques autres, a pour objectif de clarifier le rôle et les responsabilités de l'ARAFER dans le contrôle de l'exactitude des déclarations de conformité. Au-delà du caractère technique de ces propositions, je tiens à en souligner l'aspect symbolique : ces nouvelles compétences que nous confions à l'ARAFER viennent matérialiser l'entrée de notre système de transport dans l'ère de l'*open data*. Avec ce projet de loi d'orientation des mobilités, les compétences de l'ARAFER dépasseront le simple

champ des infrastructures des services de transport terrestre. Nous nous assurons ainsi que les pouvoirs de nos autorités de régulation indépendantes s'adaptent aux évolutions technologiques, dans l'intérêt premier de l'utilisateur et de la qualité du service.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Ce sous-amendement de coordination vise à indiquer que le contrôle exercé par l'ARAFER sur le respect des exigences du règlement européen délégué est également précisé par le second alinéa de l'article L. 1115-5 et par l'article L. 1115-6, en ce qui concerne la mise à disposition des données sur les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je souscris pleinement à ces mises au point sur la mission confiée à l'ARAFER pour le contrôle du respect des exigences du règlement européen délégué. Avis favorable à l'amendement sous-amendé.

*La commission **adopte** le sous-amendement CD3183.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CD2208 rectifié sous-amendé.*

*La commission examine l'amendement CD2802 rectifié de M. Jean-Marc Zulesi, qui fait l'objet du sous-amendement CD3184 de la rapporteure.*

**M. Mounir Belhamiti.** L'objectif de l'amendement est de permettre aux fédérations d'utilisateurs et aux associations de consommateurs de saisir l'ARAFER, qui pourrait rendre des avis et clarifier des situations nécessitant de l'être.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Mon sous-amendement vise à préciser que ces associations sont agréées au titre de l'article L. 811-1 du code de la consommation.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Avis favorable à l'amendement, sous réserve de l'adoption du sous-amendement.

*La commission **adopte** le sous-amendement CD3184.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CD2802 rectifié sous-amendé.*

*En conséquence, les amendements identiques CD538 de M. Guy Bricout, CD1367 de M. Bertrand Pancher et CD2440 de M. Benoît Simian **tombent**.*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD1179 et CD404 de la rapporteure, ainsi que l'amendement de précision CD1181 de la rapporteure.*

*Puis elle étudie l'amendement CD2803 rectifié de M. Jean-Marc Zulesi.*

**M. Jean-Marc Zulesi.** C'est un amendement de coordination, qui fait suite à l'adoption de l'amendement CD2208 rectifié.

*Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD406 de la rapporteure.

Elle examine ensuite l'amendement CD2804 de M. Jean-Marc Zulesi.

**M. Jean-Marc Zulesi.** C'est également un amendement de coordination.

Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission **adopte** l'amendement.

Elle examine l'amendement CD1481 de M. Jean-Baptiste Djebbari.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** C'est un amendement rédactionnel, qui vise à préciser le type de données concernées par le règlement des différends de l'ARAFER.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Si la précision est utile, elle alourdit peut-être le texte. Sagesse.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Même avis.

La commission **adopte** l'amendement.

Puis elle est saisie, en discussion commune, des amendements CD1503 de M. Jean-Baptiste Djebbari, CD3185 de la rapporteure, des amendements identiques CD138 de M. Martial Saddier et CD2329 de M. Jean-Marie Sermier, ainsi que des amendements identiques CD139 de M. Martial Saddier et CD2330 de M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** L'amendement CD1503 vise à clarifier le champ des personnes qui peuvent saisir l'ARAFER d'un règlement de différend portant sur les données sur les déplacements et la circulation.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** L'amendement CD3185 est un amendement de coordination, qui fait suite à l'adoption des amendements identiques CD132 de M. Martial Saddier et CD2321 de M. Jean-Marie Sermier.

**M. Martial Saddier.** L'amendement CD138 est un amendement de cohérence, dans la mesure où il semblerait qu'il vaut mieux parler d'autorités chargées des transports plutôt que d'autorités organisatrices de la mobilité, conformément au règlement de l'Union européenne.

**M. Jean-Marie Sermier.** S'il semblerait à mon excellent collègue M. Martial Saddier qu'il vaut mieux changer la dénomination, pour ma part, j'en suis sûr, le champ de responsabilité excédant celui des seules autorités organisatrices de la mobilité au sens du code des transports.

L'amendement CD2330 s'inscrit dans le même esprit que le précédent. Nous proposons d'insérer, au début de l'alinéa 29, après le mot « mobilité » : « au sens du présent

code, l'État, les régions, les départements, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale, les syndicats mixtes, Île-de-France Mobilités et la métropole de Lyon ».

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage le souci de clarté exprimé à l'amendement CD1503, mais se référer aux personnes mentionnées au 1° de l'article L. 1115-1 ne me semble pas la meilleure solution, ce paragraphe renvoyant principalement aux définitions du règlement européen délégué. Il est préférable de conserver l'énumération figurant à l'alinéa 29. J'en propose le retrait.

Je suis favorable à l'amendement CD3185 de la rapporteure et propose donc le retrait des amendements CD138 et CD2329 à son profit.

Pour ce qui est des amendements CD139 et CD2330, il ne me semble pas utile de préciser quelles sont les autorités organisatrices de la mobilité. Retrait.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Je vous propose de retirer vos amendements CD138 et CD2329 au profit du CD3185.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Je retire aussi mon amendement au profit de celui de la rapporteure.

*L'amendement CD1503 est retiré.*

**M. Martial Saddier.** Pour faire un peu d'humour... Si la majorité pouvait éviter d'écrire dans un exposé sommaire que c'est un « amendement de coordination lié à l'adoption des amendements identiques CD132 de M. Martial Saddier, CD889 de M. Bertrand Pancher et CD2321 de M. Jean-Marie Sermier »...

**Mme la présidente Barbara Pompili.** C'est une coordination *a posteriori*, monsieur Martial Saddier !

**M. Martial Saddier.** Moi qui suis un jeune parlementaire, je sens que ce n'est pas du tout un amendement écrit pour ramasser deux ou trois amendements déjà déposés... (*Exclamations.*)

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Pas du tout, puisque vos amendements ont déjà été adoptés ! Je vais devoir défendre, non sans un grand plaisir, Mme la rapporteure !

**M. Martial Saddier.** Mais je ne l'ai pas attaquée !

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Cela signifiait seulement que si vos amendements étaient adoptés, celui-ci viendrait assurer la coordination.

**M. Martial Saddier.** C'est bien ainsi que je l'avais compris ! Et c'est pour cela que je retire mes amendements.

*Les amendements CD138 et CD139 sont retirés.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Je retire également les miens.

*Les amendements CD2329 et CD2330 sont retirés.*

*La commission adopte l'amendement CD3185.*

*Puis elle adopte les amendements rédactionnels CD407 et CD408 de la rapporteure.*

*La commission étudie l'amendement CD2875 de la rapporteure.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Cet amendement de coordination vise à indiquer que le contrôle exercé par l'ARAFER sur le respect des exigences du règlement européen délégué est également précisé en droit français par le deuxième alinéa de l'article L. 1115-5 et par l'article L. 1115-6, en ce qui concerne la mise à disposition des données sur les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Les dispositions de l'article 9 confient à l'ARAFER la mission de contrôler le respect des exigences du règlement délégué en matière de mise à disposition de données et, par cohérence, il convient que ce contrôle soit étendu au titre de l'article 10.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle examine l'amendement CD1586 de M. Jean-Baptiste Djebbari.*

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** L'amendement vise à conférer à l'ARAFER la possibilité de suspendre l'accès aux données mises à disposition sur le point d'accès national, afin de faire cesser les pratiques illicites.

**Mme Élisabeth Borne, ministre des transports.** Je comprends votre souci de précision, mais je pense que la disposition actuelle, qui permet de prendre les mesures conservatoires nécessaires et d'exiger la suspension des pratiques en cause, répond à l'objectif de l'amendement. Je vous suggère de le retirer.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je partage l'objectif de l'amendement. Mais il est déjà satisfait par la rédaction actuelle. Un amendement du groupe viendra préciser les pouvoirs de sanction de l'ARAFER pour clarifier ce point. En l'état, votre amendement restreint les mesures conservatoires que peut prononcer l'ARAFER, notamment si le manquement vient du fournisseur et non de l'utilisateur des données.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Je fais confiance au groupe et retire mon amendement.

*L'amendement est retiré.*

*La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD1183 de la rapporteure et CD2805 de M. Jean-Marc Zulesi.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements CD409 et CD410 de la rapporteure, visant à corriger une erreur matérielle.*

*La commission examine ensuite l'amendement CD2876 de la rapporteure.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Cet amendement de coordination vise à indiquer que le contrôle exercé par l'ARAFER sur le respect des exigences du règlement européen délégué est également précisé, en droit français, par le second alinéa de l'article L. 1115-5 et par l'article L. 1115-6, en ce qui concerne la mise à disposition des données sur les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

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

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

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD411 de la rapporteure.*

*La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1593 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2209 de M. Jean-Marc Zulesi.*

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** L'amendement vise à conférer à l'ARAFER un pouvoir de sanction adapté et efficace, destiné à lutter contre la mauvaise réutilisation des données ou contre un traitement de celles-ci qui ne rentrerait pas dans le cadre de la concurrence libre et non faussée.

**M. Jean-Marc Zulesi.** Nous proposons de compléter l'arsenal des sanctions que peut prononcer l'ARAFER, en lui donnant de nouveaux outils pertinents pour réaliser sa nouvelle mission de contrôle de l'ouverture des données de transport. L'introduction d'une sanction de suspension de l'accès au point d'accès national constitue une mesure dissuasive, adaptée contre des plateformes numériques. Pour des acteurs internationaux, dont l'activité économique repose sur un accès à la donnée, la suspension de cet accès paraît plus efficace que des sanctions financières, qui souvent ne sont pas appliquées ou applicables.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Les deux amendements sont très proches. Je propose de retenir la rédaction de l'amendement CD2209. Il ne me semble pas nécessaire de préciser que l'interdiction s'applique quelle que soit la modalité de mise à disposition de la donnée, comme dans l'amendement CD1593.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Même avis.

*L'amendement CD1593 est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement CD2209.*

*Puis elle est saisie de l'amendement CD2982 de la rapporteure.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** L'ouverture des données en temps réel étant une option laissée à la discrétion des États, le règlement délégué ne précise pas le calendrier d'ouverture de ces données. Le choix fait dans la LOM de les ouvrir doit donc s'accompagner d'un calendrier effectif d'ouverture.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il est effectivement nécessaire de préciser le calendrier d'ouverture des données pour les réseaux qui ne font pas partie du réseau transeuropéen de transport global. Avis favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle examine les amendements identiques CD1239 de la rapporteure et CD2216 de M. Jean-Marc Zulesi.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** L'amendement vise à rendre obligatoire la transmission au gestionnaire du registre des informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise en charge.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Le Gouvernement souscrit à l'objectif d'ouvrir les données de disponibilité des taxis, pour favoriser le développement de services numériques facilitant la mobilité. Les autorités organisatrices de la mobilité n'étant pas compétentes en matière de taxi, il ne me semble pas approprié de leur confier le soin de décider d'ouvrir ou pas ces données. Il paraît aussi opportun d'éviter d'éventuelles disparités entre deux territoires voisins. Avis favorable.

*La commission adopte ces amendements.*

*En conséquence, l'amendement CD1217 de M. Olivier Falorni tombe.*

*La commission adopte l'article 9 modifié.*

## **Après l'article 9**

*La commission examine l'amendement CD2375 de M. Jean-Marc Zulesi.*

**M. Jean-Marc Zulesi.** Afin de garantir le droit de chacun à la mobilité, nous proposons de renforcer la transparence sur les aides à la mobilité, par la mise en place obligatoire par les régions et les autorités organisatrices de la mobilité de portails d'information à destination du public.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage tout à fait l'objectif de faciliter la mobilité des personnes à mobilité réduite. D'autres dispositions dans le projet de loi, notamment celles qui concernent l'accompagnement individualisé, vont dans ce sens. Nous devons également être attentifs à ne pas faire peser trop de charges sur les autorités organisatrices, *a fortiori* à un moment où nous souhaitons que de petites intercommunalités se saisissent de la compétence en matière de mobilité. Je souhaite que ces plateformes se développent, mais la meilleure façon n'est sans doute pas de définir une obligation par la loi.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je suis assez partagée. S'il est important d'avoir des portails d'information sur les aides à la mobilité disponibles, j'entends aussi l'argument de la ministre. Sagesse.

*L'amendement est retiré.*

**Article 10** (section 2 [nouvelle] du chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie du code des transports, article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales et article L. 111-7-12 du code de la construction et de l'habitation) : *Collecte et ouverture des données facilitant les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite*

*La commission examine, en discussion commune, l'amendement CD3186 de la rapporteure, les amendements identiques CD140 de M. Martial Saddier et CD2331 de M. Jean-Marie Sermier, ainsi que les amendements identiques CD141 de M. Martial Saddier et CD2332 de M. Jean-Marie Sermier.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** L'amendement CD3186 vise à assurer la coordination nécessaire avec les amendements CD132 de M. Martial Saddier et CD2321 de M. Jean-Marie Sermier que nous avons adoptés à l'alinéa 6 de l'article 9.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Comme à l'article 9, des amendements identiques de MM. Martial Saddier et Jean-Marie Sermier font suite à un amendement de coordination de la rapporteure.

**M. Martial Saddier.** On ne saurait être plus clair. En effet, l'amendement CD140 ressemble à l'amendement CD132 que j'ai défendu à l'article 9.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Et pour cause : il s'agit à nouveau de coordination.

**M. Martial Saddier.** C'est précisément ce que j'ai expliqué alors – et que vous avez contesté. Quoi qu'il en soit, je défends l'amendement CD140 avec les mêmes arguments.

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD2331 est lui aussi très clair : le point 9 de l'article 2 du règlement délégué définit la notion d'autorité chargée des transports, tandis que le présent projet de loi fait référence aux autorités organisatrices de la mobilité.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je me réjouis que vous suiviez ! (*Sourires.*) Cette mesure de coordination reviendra en effet à plusieurs endroits du texte.

**M. Jean-Marie Sermier.** Je me réjouis tout autant que vous me suiviez ! Je défends donc un amendement de cohérence avec le règlement européen délégué et, par conséquent, avec les dispositions adoptées à l'article 9 qui le concernent. Il n'est aucunement possible de le refuser.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** À moins, bien entendu, que l'amendement de coordination de la rapporteure ne soit lui-même adopté... Passons aux deux autres amendements identiques de cette discussion commune.

**M. Martial Saddier.** Je m'en tiendrai, pour défendre l'amendement CD141, à l'explication très claire de M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Marie Sermier.** Dans le même esprit que les amendements adoptés à l'article 9, l'amendement CD2332 vise à assurer la cohérence du texte – car notre objectif est qu'il aboutisse. Pour ce faire, nous devons écarter tout risque qu'il soit sanctionné en raison d'une incohérence avec le règlement européen délégué. En l'occurrence, l'amendement vise à préciser la liste complète des autorités organisatrices de la mobilité : État, régions, départements, communes, intercommunalités, syndicats mixtes, Île-de-France Mobilités et métropole de Lyon. Vous le voyez, madame la ministre : nous accomplissons un travail formidable pour vous aider à mettre le texte en cohérence avec le règlement européen délégué afin d'éviter tout problème ultérieur.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Vous avez si bien ajusté le texte par vos amendements CD140 et CD2331 qu'il me semble préférable de les prendre pour référence dans l'amendement de la rapporteure, plutôt que d'adopter la rédaction moins bien adaptée que vous proposez ici. Je suggère donc le retrait de vos amendements au profit de l'amendement CD3186 de la rapporteure, qui s'appuie sur eux.

Quant aux amendements CD141 et CD2332, il me semble que la notion d'autorité organisatrice de la mobilité est clairement définie dans le code des transports et qu'elle sera ajustée dans le présent texte. Il n'est pas utile de détailler la liste des autorités en question ; demande de retrait.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Même avis : il est inutile de redonner tous ces détails, sachant que vous l'avez déjà fort bien fait à l'article 9.

**M. Martial Saddier.** Si vous aviez d'emblée expliqué les choses ainsi, madame la ministre, nous aurions gagné du temps ! En toute bonne foi, je retire mes amendements.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** C'est le plus beau moment de bonne foi de la soirée ! (*Sourires.*)

**M. Jean-Marie Sermier.** Nous avons travaillé pour améliorer le texte. À partir de nos deux amendements CD140 et CD2331, la rapporteure a écrit un nouvel amendement qu'elle juge meilleur. L'enjeu n'est pas l'intérêt des auteurs de l'amendement, ni même de leur groupe politique ; c'est l'intérêt de la France. Nous avons établi les fondations et vous ajoutez la façade ; soit, nous nous retirons.

*Les amendements CD140, CD2331, CD141 et CD2332 sont retirés.*

*La commission adopte l'amendement CD3186.*

*Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD413 de la rapporteure.*

*Puis elle examine l'amendement CD223 de M. Mounir Belhamiti.*

**M. Mounir Belhamiti.** En cette journée particulière de prise de conscience de la situation des personnes handicapées, cet amendement vise à étendre la collecte des données d'accès aux systèmes de transport aux infrastructures d'acheminement des voyageurs aux services de transport, avant et après le voyage – citons notamment l'état de fonctionnement des ascenseurs et des escalators, vital pour les personnes en situation de handicap.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage pleinement cet objectif : il est vrai que les personnes à mobilité réduite ne peuvent pas planifier un trajet si elles n'ont pas l'assurance du bon fonctionnement des ascenseurs et des escalators. Néanmoins, votre amendement me paraît satisfait puisque ces informations sont prévues dans le règlement européen délégué, qui est d'application directe. Demande de retrait.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Même avis.

**M. Mounir Belhamiti.** Je fais confiance à la ministre et à la rapporteure.

*L'amendement est retiré.*

*La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD414, CD415, CD417 et CD416 de la rapporteure.*

*Puis elle examine l'amendement CD2006 de Mme Nathalie Sarles.*

**Mme Nathalie Sarles.** Toutes les personnes en situation de handicap ne sont pas empêchées de se déplacer de la même manière selon le type de handicap qu'elles ont. C'est pourquoi je vous propose par cet amendement d'ajouter les mots « en fonction du type de handicap » à l'alinéa 7 de l'article. Cet amendement est le fruit de travaux conduits en lien avec plusieurs associations, qui jugent cette proposition pertinente.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** La précision est utile, en effet. Avis favorable.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Même avis.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle passe aux amendements identiques CD142 de M. Martial Saddier et CD2333 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Martial Saddier.** Je défends cet amendement sans en être moi-même convaincu.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Voilà un amendement fort mal défendu...

**M. Martial Saddier.** Je m'explique : c'est un sujet très sérieux. L'amendement CD142 est de bonne foi : ne faisons pas rêver à la possibilité de fournir des données à une certaine date que nous ne pourrions pas respecter étant donné le caractère sensible de la question. Je défends donc l'amendement pour obtenir l'assurance de la part du Gouvernement et de la majorité que la date de 2021 pourra être tenue – auquel cas je le retirerai sur-le-champ. Dans le cas contraire, nous devrions assumer la responsabilité collective d'afficher une date que nous sommes certains de pouvoir respecter matériellement. Tel est l'état d'esprit qui inspire l'amendement.

**M. Jean-Marie Sermier.** M. Martial Saddier et moi étions de ceux qui ont voté en 2005 la loi fondatrice sur la prise en compte du handicap – le texte précédent datait de 1976. La loi de 2005 prévoyait de tout régler dans les dix ans. Ce délai est passé depuis quatre ans et tout n'est pas réglé – nos débats en sont la preuve. Il n'est donc pas souhaitable de fixer des objectifs qui ne peuvent pas être atteints pour d'autres raisons. L'année 2021 est proche.

Nous ne sommes pas certains de pouvoir tenir ce délai et dire les choses clairement aux associations. La date de 2023 nous semble plus réaliste. Rappelons qu'il s'agit tout de même de trois mille points en gare ! Dans la ville de Dole, par exemple, qui compte 25 000 habitants, SNCF Réseau entame seulement la mise aux normes de la gare, qui est dépourvue d'ascenseur pour atteindre les quais. La mise aux normes ne sera pas achevée en 2021 parce que les travaux prendront plusieurs années – et encore la gare de Dole est-elle plutôt en avance par rapport à d'autres ! Il serait donc très prétentieux de conserver la date de 2021. Je rejoins néanmoins M. Martial Saddier : si vous nous assurez que tout sera fait en 2021, madame la ministre, je suis prêt à retirer mon amendement. Cependant, il faut prendre un engagement moral important.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Précisons que nous parlons de la collecte des données relatives à l'accessibilité, et non des travaux. C'est en effet un enjeu majeur pour permettre aux personnes en situation de handicap de se déplacer. Il serait regrettable de reporter purement et simplement la date à 2023, d'autant plus que des investissements importants ont été consentis pour rendre une partie des réseaux accessibles – même si l'on peut regretter que ce processus prenne du temps.

Je vous propose de retirer ces amendements au bénéfice d'un autre amendement auquel nous pourrions travailler d'ici à la séance, qui consisterait à fixer la date limite à décembre 2021 pour le réseau principal – au sens du droit européen – et à décembre 2023 au plus tard pour les autres réseaux.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je comprends parfaitement votre point de vue, messieurs Martial Saddier et Jean-Marie Sermier, et je me suis moi-même longtemps interrogée sur la nécessité de ce report. Il me semble envisageable d'accepter la proposition de la ministre et d'échelonner le calendrier. Je suggère donc le retrait des amendements afin qu'ils soient retravaillés en vue de la séance. L'échelonnement du calendrier est préférable pour que nous soyons certains d'obtenir les données en question et de respecter les engagements qui n'ont pas été tenus suite à l'adoption de la loi de 2005.

**M. Martial Saddier.** Il était important que nous ayons cette discussion en commission sur ce sujet extrêmement sensible. Nous sommes tenus par un devoir de transparence – et nous nous y tenons ce soir. Il découle de nos propos l'exigence qui s'impose à la puissance publique de se donner les moyens d'agir car, en réalité, même si nous adoptons en séance l'échelonnement du calendrier – 2021 pour le réseau principal et 2023 pour le réseau secondaire –, la puissance publique se sera engagée collectivement, au-delà des échéances qui pourraient survenir d'ici là, et nous devons toutes et tous respecter cet engagement. Tel était l'esprit de l'amendement que nous avons déposé. Compte tenu des propos de la ministre et de la rapporteure, je retire le mien.

**M. Jean-Marie Sermier.** Je retire également le mien. Au-delà de la collecte des données, ce sont les travaux de mise en accessibilité que nos concitoyens attendent. Peut-être le Gouvernement pourrait-il prendre en séance des engagements à ce sujet. En ce qui concerne ma ville, nous sommes parvenus à obtenir ce qui pouvait être souhaité pour l'ensemble du personnel, mais il faut aller plus loin et plus fort en matière d'accessibilité des gares, car la situation actuelle n'est plus tenable.

*Les amendements sont retirés.*

*La commission adopte l'article 10 modifié.*

## **Après l'article 10**

*La commission examine les amendements identiques CD633 de Mme Véronique Riotton et CD2496 de M. Damien Pichereau.*

**Mme Véronique Riotton.** L'amendement CD633 vise à ce que certains arrêtés de circulation soient publiés sous forme numérique pour faciliter la prise en compte des restrictions de circulation dans les services d'information sur les déplacements. Il correspond à de fortes attentes des exécutifs locaux.

**M. Damien Pichereau.** L'amendement CD2496 est identique à celui que Mme Véronique Riotton vient de défendre parfaitement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Selon les dispositions du code des relations entre le public et l'administration, toute information disponible sous un format numérique doit être publiée dans un standard ouvert et aisément réutilisable. Les arrêtés de circulation visés par l'amendement ont bien vocation à être établis de plus en plus souvent sous forme numérique et, à ce titre, à être rendus publics. On peut donc considérer que ces amendements sont satisfaits.

Quant au stock d'arrêtés existants, il est délicat d'imposer une charge administrative aussi lourde, même si je comprends pleinement l'intérêt de la proposition, qui a fait l'objet d'une réflexion. Il faut souhaiter qu'à l'avenir, tous ces arrêtés soient établis sous forme numérique et donc rendus disponibles, et que les collectivités numérisent le stock au fur et à

mesure mais encore une fois, il est difficile de leur imposer une telle charge administrative. Demande de retrait.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Ces amendements sont intéressants mais je suis sensible aux arguments de la ministre : il en résulterait une charge importante pour les collectivités. Une consultation des associations de collectivités est en cours sur cette question. Je vous propose donc de retirer les amendements en attendant les conclusions de cette consultation.

*Les amendements sont retirés.*

*La réunion, suspendue à vingt-trois heures vingt, est reprise à vingt-trois heures quarante.*

## *Section 2* *Services d'information et de billettique multimodales*

**Article 11** (section 3 [nouvelle] du chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la première partie et articles L. 1263-4-1 [nouveau], L. 1264-1, L. 1264-2 et L. 1264-7 du code des transports) : *Services d'information et de billettique multimodales*

*La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD418, CD419 et CD420 de la rapporteure.*

*Puis elle examine l'amendement CD226 de M. Mounir Belhamiti.*

**M. Mounir Belhamiti.** Cet amendement vise à garantir l'interopérabilité des services numériques multimodaux mis en place par les autorités organisatrices, l'ARAFER devant veiller à la rendre possible par la publication de bonnes pratiques et de standards techniques adaptés à l'intention des autorités en question.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je suggère le retrait de cet amendement parce que l'article 7 du règlement européen délégué comporte d'ores et déjà une disposition visant l'interopérabilité des services d'information sur les déplacements. Il n'appartient pas à l'ARAFER d'assurer cette mission de veille ; son rôle consiste à vérifier que les acteurs remplissent leurs obligations, et non à agir elle-même pour les aider à accomplir leurs tâches.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Même avis.

**M. Mounir Belhamiti.** Je m'en remets à l'avis de la ministre et de la rapporteure. Je souhaite simplement que l'on s'assure que cette interopérabilité se concrétise. Il n'y aurait

rien de pire pour les usagers – ceux qui, au hasard, font l’aller-retour chaque jour entre Nantes et Rennes, par exemple – que l’incompatibilité des systèmes d’information et de billettique. Je vous fais confiance sur ce point.

*L’amendement est retiré.*

*La commission examine l’amendement CD2334 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement, qui tend inélegamment à ajouter les mots « lourd national » à l’alinéa 5, a pour objet de préciser que la mise en place d’un numéro d’appel unique ne concerne que le transport ferroviaire national de trains, à l’exclusion des métros et des tramways, notamment. La mise en place de ce numéro est une bonne chose mais elle nous semble devoir être progressive et commencer au niveau national et dans les trains.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je suggère le retrait de cet amendement pour les raisons suivantes : suite à l’introduction de la disposition au Sénat, j’avais annoncé que je réunirais un groupe de travail en vue de préciser les dispositions à retenir. Je peux vous annoncer que la concertation a permis d’élaborer un dispositif en plein accord avec les acteurs concernés – les transporteurs, Régions de France et les associations. Une plateforme unique sera mise en place pour la réservation des prestations d’accompagnement des personnes handicapées, et elle organisera les échanges d’informations indispensables entre les acteurs ferroviaires. Ce dispositif donnera lieu à un amendement présenté en séance.

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Je suggère le retrait de l’amendement pour les mêmes raisons.

*L’amendement est retiré.*

*La commission passe à l’amendement CD2811 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Pour répondre aux attentes des personnes en situation de handicap, dans le contexte de l’ouverture à la concurrence et de la refonte du règlement européen, l’amendement vise à préciser que les décisions définitives étant impossibles, un décret pourrait préciser les conditions de mise en œuvre du numéro unique.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Demande de retrait pour les mêmes raisons qu’à l’amendement précédent, dans l’attente du débat en séance.

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Même avis.

*L’amendement est retiré.*

*La commission est saisie de l’amendement CD2979 de la rapporteure.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Cet amendement vise à encourager l'essor du covoiturage du quotidien en permettant l'intégration, dans les services d'information multimodale mis en place par les autorités organisatrices, de l'offre de covoiturage que fournissent les opérateurs concernés dans leur territoire.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage pleinement le point de vue selon lequel il est important de développer les offres de covoiturage et de permettre aux services d'information multimodale d'en tenir compte. Cela permettra en outre d'améliorer la visibilité des plateformes et de les aider à atteindre une taille critique. Toutefois, je propose le retrait de l'amendement dans l'attente des résultats de la concertation en cours avec les plateformes en question.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** J'espère que cette concertation aboutira, idéalement avant la séance, afin qu'il ne soit pas nécessaire d'inscrire cette disposition dans la loi et que les acteurs puissent l'apprécier. Je m'en remets à cette charte et retire l'amendement.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine l'amendement CD2983 de la rapporteure, qui fait l'objet d'un sous-amendement CD3240 du Gouvernement.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** La création de services de billettique multimodale constitue le pendant de l'article 9 relatif à l'information. L'article 11 définit les dispositions relatives à l'accès aux services numériques de vente des services de transport, afin de permettre la mise en place de services de billettique multimodale ou d'un service numérique multimodal parfois appelé *Mobility as a service* (MaaS).

Cet amendement a fait l'objet d'une concertation large et approfondie avec les associations représentant les acteurs concernés. Il permet de lever les obstacles soulevés par les sénateurs et par les députés à la mise en place de services de billettique multimodale et de protéger les services de transport contre les risques, notamment de désintermédiation, qui résulteraient d'un développement non encadré des services de billettique multimodale. Ainsi, quel que soit le modèle retenu, le service numérique multimodal devra respecter les obligations d'ordre légal afin d'assurer une concurrence équilibrée entre les acteurs : il convient en effet de conférer aux opérateurs de service public une forme de pouvoir unilatéral de fixation des conditions contractuelles de fonctionnement du service numérique multimodal dans des termes très larges, en fonction de leurs compétences. Ces dispositions pourraient être intégrées dans un système de cahier des charges réglementaire unique.

Il me semble nécessaire de conférer explicitement aux autorités organisatrices de la mobilité la compétence de créer un service numérique multimodal puisque le service numérique multimodal d'une autorité organisatrice peut comporter des services de transport que l'autorité en question n'organise pas.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** L'article 11 est au cœur des enjeux de la mobilité de demain : il porte tout à la fois sur le déploiement des systèmes d'information multimodale, qui devront être présents partout sur le territoire d'ici à la fin 2021, et sur les services de billettique multimodale qui doivent permettre d'acheter sur une

même plateforme l'ensemble des titres nécessaires pour effectuer un trajet multimodal. Sur ce second point, je m'étais engagée à finaliser la concertation avec les acteurs du secteur. Un groupe de travail a donc été créé avec France digitale, l'UTP, Régions de France, le GART, France urbaine, l'Assemblée des communautés de France (AdCF), la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) et l'association pour la gestion indépendante des réseaux (Agir) pour aboutir à la proposition que vous a présentée la rapporteure, avec laquelle nous avons finalisé ce projet.

Le Gouvernement souhaite favoriser le déploiement des services de billettique multimodale sous forme de places de marché où les usagers pourront acheter en un seul clic des titres sur tous les modes confondus. L'amendement de la rapporteure répond à ce double enjeu : quel que soit le modèle retenu, le service multimodal devra respecter des obligations d'ordre légal pour assurer une concurrence équilibrée entre les acteurs. Ces obligations consistent à intégrer pleinement l'offre des autorités organisatrices de la mobilité – elles y sont très attachées –, à sélectionner de façon non discriminatoire les autres services de transport, à permettre à l'opérateur de transport de conserver le lien direct avec le client – les opérateurs, cette fois-ci, y sont très attachés –, à classer les solutions de déplacement proposées aux clients selon des critères explicites et à assurer la simplicité et la qualité des services fournis aux usagers.

Dans le cas où le service multimodal agit comme une place de marché, il pourra de droit donner accès par son interface aux produits tarifaires des services de transport utilisés dans la mobilité du quotidien. Dans ce modèle, les opérateurs conservent la maîtrise tarifaire – c'est important – de leurs produits et restent en relation contractuelle directe avec l'utilisateur. Ils ne sont donc pas désintermédiés, ce qui lève l'une des craintes qu'ils nourrissaient en lien avec le développement de ce type de services.

La mesure permet également de lever les obstacles à la mise en place des services de billettique multimodale et de favoriser l'innovation dans l'intérêt des usagers, des transporteurs et des autorités organisatrices, et de protéger les services de transport – nous partageons tous cette préoccupation – contre les risques de désintermédiation et de captation de la valeur qui résulteraient d'un développement non encadré des services de billettique.

Je précise que mon ministère accompagnera la mise en œuvre du dispositif dans le cadre d'un comité stratégique sur les données et les MaaS afin de veiller à garder ce cap.

Je vous propose enfin un sous-amendement qui comporte deux parties. Tout d'abord, il faut conférer explicitement aux autorités organisatrices de la mobilité la compétence de créer un service numérique multimodal, puisque ce service peut comporter des services de transport que l'autorité en question n'organise pas. D'autre part, une mission de règlement des différends sera confiée à l'ARAFER.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je précise que si l'amendement de la rapporteure est adopté, il fera tomber tous les autres amendements à l'article 11 à l'exception du dernier, l'amendement CD228.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Je remercie la ministre et ses services du travail que nous avons accompli ces dernières semaines en vue de mettre en œuvre une plateforme numérique multimodale qui facilite l'innovation tout en régulant le risque de désintermédiation, en particulier le risque de prise de contrôle par les plateformes de la politique tarifaire. Je me réjouis que le modèle de la place de marché ait été choisi et que la

rapporteure et la ministre aient conjointement inscrit les premières garanties concernant notamment les exigences réciproques entre opérateurs de mobilité et plateformes. Ce texte me paraît offrir une bonne base pour poursuivre les discussions et affiner d’ici à la séance les quelques points qui restent en débat.

**M. Jean-Marie Sermier.** Permettez-moi de prendre brièvement la parole puisque les amendements suivants tomberaient dans l’hypothèse où celui-ci serait adopté. Il nous semble important – c’était l’objet de l’un de mes amendements – de substituer le mot « transport » au mot « mobilité ». En effet, c’est de la mobilité et non du transport qu’il faut pouvoir vendre : nos concitoyens doivent bénéficier d’une intermodalité complète, depuis leur lieu de départ jusqu’à leur lieu d’arrivée. La proposition de la rapporteure, néanmoins, est supérieure à la nôtre puisque les plateformes engloberaient la totalité de la mobilité.

**Mme Valérie Lacroute.** Nous avons en effet le souci de conforter les autorités organisatrices de la mobilité dans la politique de transport – et désormais de mobilité – qu’elles mettent en œuvre. Nous allons dans le bon sens.

*La commission adopte le sous-amendement.*

*Puis elle adopte l’amendement sous-amendé.*

*En conséquence, les amendements CD1286 de M. Bertrand Pancher, CD2281 de M. Jean-Marie Sermier, CD670 de M. Éric Alauzet, CD227 de M. Mounir Belhamiti, CD1410 de M. Bertrand Pancher, CD2813 de M. Jean-Marie Sermier, CD629 de Mme Véronique Riotton, CD1633 de Mme Sophie Auconie, CD679 de Mme Pascale Boyer, CD666 de M. Éric Alauzet, CD630 de Mme Véronique Riotton, CD1960 de M. Stéphane Demilly et CD1634 de Mme Sophie Auconie tombent.*

*La commission passe à l’amendement CD228 de M. Mounir Belhamiti.*

**M. Mounir Belhamiti.** Cet amendement vise à supprimer l’un des principaux freins à l’intermodalité des services de transport : l’hétérogénéité des titres de transport. Il faut permettre une interconnexion des données des titres de transport au niveau national entre les différentes autorités organisatrices dans l’optique, à terme, d’un titre de transport français. C’est pourquoi l’amendement tend à permettre aux autorités organisatrices de passer par le service FranceConnect afin que les comptes des usagers en matière de mobilité soient aussi unifiés que possible sur tout le territoire.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends votre préoccupation mais j’ai deux réserves. D’une part, le service FranceConnect a été créé par un texte réglementaire et il n’est pas souhaitable de l’intégrer dans le domaine législatif. D’autre part, ce système d’identification et d’authentification vise un accès universel aux administrations en ligne. L’amendement aurait pour effet de le sortir quelque peu de son champ. Je vous propose donc de le retirer pour que nous en reparlions d’ici à la séance.

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Même avis. FranceConnect n’existe pas dans la loi et relève du domaine réglementaire.

*L’amendement est retiré.*

*La commission adopte l'article 11 modifié.*

**Article 11 bis (nouveau)** (section 4 [nouvelle] du chapitre V du titre unique du livre I<sup>er</sup> de la première partie du code des transports) : *Information des passagers en cas d'annulation ou de retard*

*La commission examine l'amendement CD2984 de la rapporteure.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Le droit de l'Union européenne confère, dans certaines conditions, des droits aux passagers lorsque ceux-ci subissent une annulation ou un retard. Il apparaît néanmoins que de nombreux passagers ne font pas valoir ces droits. D'après l'ARAFER, seuls 62 % des passagers des transports ferroviaires en retard de plus de deux heures le font. Cette situation résulte au moins en partie d'un manque d'information des passagers. Il est souhaitable que les usagers des services de transport soient informés le plus directement possible des annulations et retards susceptibles de leur ouvrir des droits afin qu'ils puissent les faire valoir. Le présent amendement vise précisément à améliorer cette situation pour tous les modes de transport.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je suis très favorable à cet amendement : il faut conforter les droits des passagers et s'assurer que les voyageurs sont informés de la manière la plus directe, notamment par voie électronique, des retards éventuels.

*La commission adopte l'amendement.*

## Chapitre II

### Encourager les innovations en matière de mobilité

#### Section 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 examine les amendements identiques CD3231 du Gouvernement, CD1075 de la commission des affaires économiques et CD1936 de Mme Danièle Brulebois.*

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet article habilite le Gouvernement à préparer par ordonnance le futur cadre d'homologation des véhicules autonomes. Cela prendra un certain temps ; or le Sénat a réduit le délai qui était prévu pour

que le Gouvernement prenne l'ordonnance. Je souhaite par l'amendement CD3231 que ce délai soit rétabli à vingt-quatre mois comme il était initialement prévu.

**M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** L'amendement CD1075 va dans le même sens et fait suite aux échanges que j'ai eus avec Mme Anne-Marie Idrac, qui nous a fait part de ses inquiétudes quant au fait qu'un délai de douze mois ne pourrait pas être tenu étant donné les sujets sur lesquels elle travaille, notamment la révision de la Convention de Vienne. Je propose donc de rétablir le délai de vingt-quatre mois.

**Mme Pascale Boyer.** L'amendement CD1936, identique, est défendu.

*Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission **adopte** les amendements.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD421 de la rapporteure.*

*Puis elle **adopte** l'article 12 **modifié**.*

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

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD422 de la rapporteure.*

*Puis elle examine l'amendement CD1172 de la commission des affaires économiques.*

**M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** En l'état du texte, les données des véhicules connectés sont rendues accessibles, sans le consentement du conducteur, en cas d'accident de la route, à l'attention des officiers, agents de police judiciaire et organismes chargés de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité. En cohérence, l'amendement vise à étendre cet accès pour les autres données liées à la sécurité des véhicules, notamment pour les finalités détaillées aux alinéas 3 à 5 : détection et prévention des accidents, amélioration de l'intervention en cas d'accident, connaissance de l'infrastructure routière et du trafic routier. L'article 23 du règlement général sur la protection des données (RGPD) autorise la dispense de consentement dans le cas où les données sont transmises afin d'assurer la sécurité publique, comme c'est le cas dans la modification proposée.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** En fait, je pense qu'il est préférable de laisser l'ordonnance préciser, selon les cas, les conditions d'un éventuel consentement. Je vous propose de retirer votre amendement.

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** La directive de 2002 dite *e-privacy* pose le principe du consentement préalable pour toute atteinte à la confidentialité des

communications électroniques. La directive prévoit toutefois des exceptions. Lors de leur audition, les représentants de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) nous ont fait des recommandations. Sur la question du consentement, je ne partage pas votre avis et je vous propose de retirer votre amendement.

*L'amendement est retiré.*

*La commission est saisie de l'amendement CD1078 de la commission des affaires économiques.*

**M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** L'objet de cet amendement est de limiter l'ouverture des données des véhicules aux seules données pertinentes pour les finalités recherchées. Il vise ainsi à limiter la transmission des données des véhicules connectés aux gestionnaires d'infrastructures aux seules données pertinentes pour les finalités mentionnées aux alinéas 3 à 5, à savoir la détection et prévention des accidents, la connaissance des infrastructures routières et du trafic routier.

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

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Même avis.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD423, CD424, CD425 et CD426 de la rapporteure.*

*Elle en vient ensuite à l'amendement CD1080 de la commission des affaires économiques.*

**M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** Cet amendement vise à assurer que l'accès aux données pertinentes des véhicules connectés pourra s'effectuer sans le consentement du conducteur pour les données liées à la sécurité du véhicule, notamment dans le but de détecter et de corriger à distance des défauts de sécurité que pourraient présenter certains véhicules.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ces dispositions seront précisées dans l'ordonnance en ajustant les modalités de consentement en fonction des finalités. La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire et celle des affaires et économiques pourront bien évidemment être associées à la préparation de cette ordonnance qui sera soumise à l'avis de la CNIL. Je propose le retrait de l'amendement.

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Même demande. Je suis évidemment moins réfractaire qu'à l'autre amendement parce que, pour le coup, on ne touche pas aux données personnelles, mais attendons l'avis de la CNIL pour nous prononcer.

**M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** Dans ces conditions, je retire mon amendement mais je resterai très vigilant.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine l'amendement CD2600 de Mme Aude Luquet.*

**M. Bruno Duvergé.** Dans un monde où le numérique se développe de façon exponentielle, la sécurité doit être un enjeu incontournable. Les véhicules connectés n'échappent pas aux risques ; ils seront victimes de cyber-attaques pouvant aller jusqu'à la prise de contrôle des véhicules, ainsi que certaines démonstrations de vulnérabilité l'ont montré. En conséquence, il est essentiel de pouvoir garantir la sécurité des usagers par l'identification des menaces et la mise en œuvre de moyens de protection appropriés. Il est donc proposé, par cet amendement, de renforcer le champ des ordonnances prises en la matière.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Vous avez raison, la cyber-sécurité est un enjeu majeur pour la sécurité des véhicules autonomes. Dans le cadre de notre stratégie nationale sur le véhicule autonome, une structure d'analyse partagée a été mise en place entre les acteurs industriels et l'État. Au-delà du partage d'expérience entre acteurs, la connaissance des attaques ou des tentatives pourrait utilement s'enrichir des données éventuellement partagées sur des cas ayant menacé les systèmes en circulation. Avis favorable.

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Avis de sagesse.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle examine l'amendement CD1652 de M. Damien Adam.*

**M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** Il s'agit d'un amendement d'appel qui m'a été inspiré par certaines auditions. Certains acteurs s'inquiètent du fait que les batteries ne soient pas intégrées dans le champ de l'article 13. En fonction de votre réponse à cette question, je pourrais retirer mon amendement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je vous confirme que la rédaction de l'article couvre ce cas. La batterie constitue l'un des composants du véhicule et l'article mentionne des carburants alternatifs au sens de la directive du même nom, ce qui inclut l'électromobilité en tant que service. Je pense que votre amendement est satisfait.

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Les batteries font évidemment partie du véhicule, comme le système de freinage ou autre. Il n'y a donc aucune ambiguïté, monsieur Damien Adam. Vous pouvez être rassuré.

*L'amendement est retiré.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD2809 de la rapporteure.*

*Puis elle passe à l'amendement CD2282 de M. Jean-Marie Sermier.*

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement vise à préciser le champ de l'ordonnance prévue à cet article en garantissant l'accès, pour les autorités organisatrices de la mobilité, aux données produites par les dispositifs électroniques d'aide à la conduite ou de navigation indépendants. Il est nécessaire que les AOM aient accès aux données des véhicules connectés et des assistants de conduite, aux seules fins de connaissance de la mobilité et de maîtrise des trafics, leur permettant de construire des offres adéquates.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je pense que votre amendement est satisfait puisque le projet de loi porte sur les services d'assistance aux déplacements, quel que soit le mode de déplacement.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** En effet, cet amendement est satisfait par le 6° de l'habilitation.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD427 de la rapporteure.*

*Puis elle examine, en discussion commune, l'amendement CD1542 de la commission des affaires économiques et l'amendement CD2215 rectifié de M. Jean-Marc Zulesi.*

**M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** Par cet amendement, la commission des affaires économiques propose que l'ordonnance fasse l'objet d'une consultation préalable de la CNIL avant sa publication. Il nous semble important que la CNIL puisse évaluer l'application de l'ensemble des règles relatives au traitement de données à caractère personnel dans le cadre de la rédaction de cette ordonnance.

**M. Jean-Marc Zulesi.** Nous voulons tous que la France soit motrice en matière de nouvelles technologies mais, au-delà du progrès technologique, la protection des données personnelles de nos concitoyens doit être aussi une priorité. C'est pourquoi nous proposons que l'ordonnance prévue par le présent article fasse l'objet d'un avis motivé de la CNIL. Nous souhaitons que la CNIL se prononce dans un délai de trois mois, afin de ne pas retarder la publication de l'ordonnance.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** L'intention du Gouvernement est clairement de soumettre le projet d'ordonnance à la CNIL, compte tenu de sa portée. La mention peut néanmoins être ajoutée. Je vous propose de retenir plutôt la rédaction de M. Jean-Marc Zulesi, qui prévoit un délai de rendu d'avis de la CNIL. La précision est importante car ces délais peuvent être assez longs, ce qui retarde l'effectivité des mesures.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Même avis.

**M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** Je suis d'accord pour que la CNIL soit obligée de répondre dans un certain délai, donc je retire mon amendement au profit de celui de M. Jean-Marc Zulesi et de la majorité.

*L'amendement CD1542 est retiré.*

*La commission adopte l'amendement CD2215 rectifié.*

*Puis elle adopte l'article 13 modifié.*

**Article 13 bis :** *Accès des gestionnaires d'infrastructures routières et des autorités organisatrices de la mobilité aux données des véhicules connectés*

*La commission maintient la suppression de l'article 13 bis.*

## *Section II*

### *Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités*

**Article 14 :** *Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour expérimenter des solutions de mobilité dans les zones peu denses*

*La commission est saisie de l'amendement CD2799 du Gouvernement, qui fait l'objet des sous-amendements CD3191, CD3190, CD3192 et CD3193 de la rapporteure.*

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet amendement vise à mieux définir le champ de l'habilitation et à porter à la connaissance de votre commission les caractéristiques précises du programme que le Gouvernement entend appliquer par le recours à cette ordonnance.

La finalité est bien de permettre, grâce à des dispositions expérimentales, que soient testées dans les zones peu denses, des solutions nouvelles visant à réduire les fractures sociales et territoriales.

Cette nouvelle rédaction propose une formulation plus appropriée des domaines et finalités de l'habilitation en maintenant la limitation aux zones peu denses où des alternatives à la voiture individuelle sont encore trop rares.

Cet amendement fixe aussi les bases d'une évaluation renforcée de ces expérimentations, en associant largement les collectivités ainsi que les professionnels de la mobilité concernés.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Mes sous-amendements CD3191, CD3190 et CD3192 sont rédactionnels. S'agissant du sous-amendement CD3193, je trouvais vraiment important que l'évaluation des expérimentations prévues à l'article 14 tienne compte de l'impact de ces expérimentations pour la mobilité des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je précise qu'en cas d'adoption, cet amendement rédigerait l'article 14 et ferait tomber l'autre amendement à l'article.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je suis favorable aux sous-amendements rédactionnels. Je partage tout à fait la préoccupation exprimée par le CD3193. Il est peut-être un peu précis pour une habilitation mais je m'en remets à la sagesse de votre commission.

*La commission **adopte** successivement les sous-amendements CD3191, CD3190, CD3192 et CD3193.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CD2799 sous-amendé.*

*En conséquence, l'amendement CD678 **tombe** et l'article 14 est **ainsi rédigé**.*

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

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD739 de la rapporteure.*

*La commission **adopte** l'article 14 bis **modifié**.*

#### **Après l'article 14 bis**

*La commission est saisie de l'amendement CD2602 de Mme Aude Luquet.*

**M. Bruno Duvergé.** Le présent amendement propose d'expérimenter la mise en place d'un « *Heetch* » rural, à savoir la possibilité pour des particuliers de transporter, à titre onéreux, des personnes dans les zones où l'offre de transport public vient à manquer, notamment les communes rurales. Ce dispositif a l'avantage d'offrir un nouveau revenu aux chauffeurs ainsi que de répondre au manque de mobilité en milieu rural.

Pour cela, il s'agirait de permettre à ces particuliers de transporter des personnes en percevant une contribution financière allant au-delà du strict partage de frais pris en compte dans le cadre d'un covoiturage. Il paraît utile d'expérimenter de telles solutions dans les territoires qui ne disposent pas d'offres de transport public, et pour lesquels l'offre de covoiturage ou de transport public particulier est limitée.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** L'article 14 répond vraiment à cette préoccupation. Je propose que nous en restions à l'habilitation et que nous travaillions ensemble sur ce qui pourra être fait dans ce cadre.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Même avis.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine l'amendement CD1814 de Mme Laurianne Rossi.*

**Mme Laurianne Rossi.** Cet amendement propose l'expérimentation de l'ouverture du transport sanitaire terrestre à d'autres usagers dans certains territoires peu densément peuplés, en dehors du transport d'urgence et du transport de personnes décédées. Nous pensons à des personnes qui se rendent à des soins de manière régulière et qui pourraient prendre d'autres passagers. Les transports sanitaires peuvent constituer une solution de mobilité additionnelle pour des trajets réguliers dans des territoires peu denses.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends votre préoccupation mais les transporteurs sanitaires peuvent déjà faire taxi s'ils obtiennent une autorisation de stationnement, c'est-à-dire l'autorisation délivrée aux chauffeurs de taxi par le maire, qui est gratuite et incessible depuis 2014.

Les autorisations de transport sanitaire sont soumises à quotas différenciés entre véhicules sanitaires légers (VSL) et ambulances. Elles sont suivies par l'agence régionale de santé (ARS). L'ouverture à du transport de personnes ne serait pas très cohérente avec cette régulation qui fixe l'offre en fonction du besoin réel de transport sanitaire.

Les professionnels du transport sanitaire aspirent à une reconnaissance de la qualité de leurs prestations et ils se perçoivent comme des professionnels de santé. Votre proposition ne me semble pas appropriée. Retrait ou avis défavorable.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je partage l'avis de la ministre.

**Mme Laurianne Rossi.** Je propose de retravailler mon amendement pour la séance. Je précise qu'il avait fait l'objet de concertation avec les acteurs concernés et il n'avait pas suscité de réactions négatives. Il mérite peut-être d'être retravaillé mais il propose une offre de mobilité alternative, quand bien même l'enjeu de régulation est essentiel.

*L'amendement est retiré.*

Section 3

**Réguler les nouvelles formes de mobilité et renforcer la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique**

**Article 15** (articles L. 1231-15 et L. 1241-1 du code des transports ; articles L. 2213-2, L. 2213-3 et L. 2573-19 du code général des collectivités territoriales ; article L. 411-8 [nouveau] du code de la route) : *Dispositions en faveur des mobilités partagées*

*La commission examine l'amendement CD1230 de la rapporteure.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je propose de supprimer l'alinéa 2 car il ne semble pas logique que le signe distinctif prévu par la région ne s'applique pas lorsqu'une AOM en a également mis un, dans la mesure où le signe mis en place par la région a une portée géographique plus étendue.

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

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD429, CD430, CD431 et CD432 de la rapporteure.*

*Puis elle en vient à l'amendement CD2317 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement vise à soumettre le versement de l'allocation par l'AOM à la preuve de covoiturage. Il vise également à organiser un cadre national indiquant les différentes conditions d'octroi et de calcul de l'allocation.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Votre amendement vise à conditionner le versement des allocations prévues à cet article, en cas de covoiturage, à la fourniture d'une preuve émise par le registre de preuves de covoiturage ou par une plateforme agréée par l'État. Je peux vous confirmer que ce registre de preuves, financé par l'État, est en cours de déploiement. Il est d'ores et déjà accessible à toutes les autorités organisatrices de manière volontaire. Cependant, je pense que la disposition que vous proposez n'est pas de nature législative. En outre, je considère qu'il est important de laisser aux autorités organisatrices le choix du type de justificatifs demandés et des moyens de contrôle. Nous leur proposons une facilité, à laquelle elles devraient trouver un intérêt, mais je ne sais pas s'il est nécessaire de les contraindre par la loi.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Le Gouvernement développe actuellement un registre de preuves de covoiturage par le biais de la mission Etalab. La création d'un tel registre de preuves est donc d'ores et déjà possible et relève du domaine

réglementaire. Dès lors, il ne me semble pas nécessaire d'alourdir la loi sur ce point, votre amendement étant en réalité déjà satisfait. J'en demande le retrait.

**M. Jean-Marie Sermier.** Non, je le maintiens parce qu'il n'est pas satisfait. Il vise une cohérence nationale. On peut imaginer que chaque AOM possède sa propre organisation et mette en place un registre spécifique, mais il vaudrait mieux un système national.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Au cours des derniers mois, j'ai entendu une demande de proximité et une demande de responsabilisation des collectivités locales. C'est ce que nous souhaitons faire en évitant d'imposer ce genre de dispositif. Nous proposerons un dispositif national mais il faut respecter l'autonomie des collectivités et éviter d'ajouter des obligations.

**M. Jean-Marie Sermier.** Avec ce système, certains étudiants vont dépendre d'un registre de preuves quand ils seront dans leur ville universitaire et d'un autre registre quand ils rentreront dans leur famille. Ce ne sera pas forcément la même AOM. Il serait plus logique de créer un dispositif cohérent dès le départ.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle passe à l'amendement CD1813 de Mme Laurianne Rossi.*

**Mme Laurianne Rossi.** Cet amendement procède de la même logique que celui que j'ai présenté concernant les transports sanitaires. Celui-ci vise à rappeler dans la loi que les auto-écoles favorisent le recours à leur véhicule comme solution de covoiturage lors des trajets de formation pratique à la conduite.

Certaines auto-écoles offrent déjà ce type de service qui a des effets positifs aussi bien sur l'apprenti conducteur que sur les habitants des zones peu denses. Ces derniers peuvent y trouver un moyen d'effectuer des trajets de courte distance en dehors du périmètre des transports publics. Cette solution est vertueuse sur le plan environnemental puisqu'elle permet d'optimiser les kilomètres parcourus par les véhicules des auto-écoles.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends votre préoccupation mais la disposition relèverait plutôt du niveau réglementaire. Plus fondamentalement, je pense que l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière doit passer par la construction d'un parcours de la leçon, en fonction du niveau de l'élève et des compétences déjà acquises et en cours d'acquisition. Cet apprentissage doit être vraiment centré sur l'apprenti conducteur, la présence de passagers pouvant détourner l'attention et être peu compatible avec le déroulé de la leçon. Je vous propose de retirer votre amendement.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Madame Laurianne Rossi, j'ai vraiment regardé votre proposition avec attention. Toutes les solutions peuvent être intéressantes pour développer le covoiturage mais, outre les arguments soulevés par la ministre, je me pose des questions sur le régime de responsabilité pénale applicable et sur la mise en place concrète d'un tel dispositif, à un moment où nous prévoyons la création de voies réservées notamment pour le covoiturage. Votre proposition arrive peut-être un peu tôt. Je demande aussi le retrait de votre amendement.

**Mme Laurianne Rossi.** J'entends les arguments de la ministre et de la rapporteure sur la sécurité ou la concentration de l'apprenti conducteur mais, non, je ne crois pas qu'il soit trop tôt. Je pense qu'il est urgent de trouver des solutions comme celle-ci qui est d'ores et déjà explorée dans certains territoires. Je maintiens l'amendement.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle passe à l'amendement CD1231 de la rapporteure.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je vous propose de supprimer l'alinéa 8. Il ne semble pas logique que le label délivré par la région ne s'applique pas lorsqu'une AOM en a également délivré un, dans la mesure où le label délivré par la région a une portée géographique plus étendue.

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

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD433, CD434, CD435 et CD436 de la rapporteure.*

*Puis elle examine l'amendement CD2822 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement est dans la même veine que le dernier que j'ai présenté. Il nous semble qu'une organisation nationale serait plus efficace, qu'elle permettrait d'éviter les fraudes et d'assurer que les conditions d'octroi et de calcul des allocations versées par les AOM soient unifiées au niveau national. Dans un premier temps, il serait plus lisible pour les Français d'avoir une proposition claire au niveau national.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il me semble important de faire confiance à l'intelligence des territoires. Des systèmes différents se sont d'ores et déjà déployés dans les régions. En Île-de-France, il est possible d'accéder au covoiturage avec le passe Navigo ; en région Bourgogne-Franche-Comté, il est possible d'accéder au covoiturage au prix d'un ticket de bus. Il ne me paraît pas approprié de vouloir écraser ces expérimentations qui peuvent répondre à des contextes locaux différents, en imposant un dispositif national. Nous sommes très prudents face aux réactions que peut susciter l'idée même d'imposer un dispositif national. Je propose le retrait de votre amendement, sinon j'émettrais un avis défavorable.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je partage l'avis de la ministre.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle passe à l'amendement CD1185 de la rapporteure.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Cet amendement supprime les alinéas 15 à 17. Il semble que le niveau communal ne soit pas pertinent pour mettre en place des plateformes de covoiturage, notamment pour des trajets intercommunaux. Cette mission relève de l'autorité organisatrice de la mobilité.

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

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte l'amendement rédactionnel CD760 de la rapporteure.*

*Puis elle examine les amendements identiques CD1523 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2336 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Mon amendement est défendu.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement vise à exclure les véhicules à faibles émissions des facilités accordées aux véhicules bénéficiant du statut d'autopartage ou de covoiturage.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Le Gouvernement souhaite laisser la possibilité de réserver des emplacements pour le stationnement pour les véhicules les plus propres, donc les véhicules à très faibles émissions. Avis défavorable.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Pour ma part, je suis plutôt favorable à l'idée d'ouvrir des voies et des emplacements réservés aux véhicules à très faibles émissions et uniquement à ceux-là. Cela répond à un double objectif : essayer d'accroître la part des véhicules propres en circulation ; éviter de se retrouver avec un trop grand nombre de véhicules sur les voies réservées et de ne plus avoir d'intérêt à développer ces artères.

*La commission rejette ces amendements.*

*Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques CD1232 de la rapporteure et CD2214 de M. Jean-Marc Zulesi, l'amendement CD2603 de Mme Aude Luquet et l'amendement CD2005 de Mme Nathalie Sarles.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je laisse Mme Nathalie Sarles soutenir l'amendement CD2214 qu'elle a cosigné et qui est identique au mien.

**Mme Nathalie Sarles.** Cet amendement vise à donner aux maires la possibilité de réserver des places de stationnement aux véhicules à très faibles émissions de gaz à effet de serre et identifiés comme étant non polluants.

**M. Bruno Duvergé.** L'article 15 permet aux maires de réserver des voies de circulation et des emplacements de stationnement pour faciliter la circulation des véhicules d'auto-partage, de covoiturage mais aussi de certaines catégories de véhicules identifiés en

fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques. Pour éviter l'encombrement de ces voies, l'amendement CD2603 propose de réserver leur accès aux véhicules à très faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

**Mme Nathalie Sarles.** L'amendement CD2005 est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je suis favorable à ces amendements, en ayant une préférence pour la rédaction de l'amendement CD1232. Si nous créons des voies réservées, il faut cibler l'avantage. Les véhicules Crit'air 1 représentent entre 20 % et 25 % du parc ; les véhicules Crit'air 0 ne représentent que 0,6 % du parc et il faut vraiment soutenir leur développement.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Les chiffres que vient de donner la ministre sont alarmants. Nous devons fortement augmenter les ventes de véhicules à très faibles émissions pour en arriver à un stade où se développera un marché de véhicules de seconde main. Une fois que ce parc de véhicules à très faibles émissions se sera développé, il sera possible de revenir sur cette mesure.

**Mme Valérie Lacroute.** Vous mélangez deux objectifs : pousser nos concitoyens à changer de véhicule, d'une part, et créer une voirie réservée à certains véhicules, d'autre part. Vous voulez permettre aux véhicules à très faibles émissions d'emprunter les voies réservées le temps que ce parc se développe, en prévoyant de leur en interdire l'accès quand vous jugerez qu'ils sont devenus assez nombreux. En général, cela ne fonctionne pas ainsi.

En outre, la mesure porte à la discrimination. L'automobiliste qui a les moyens d'acheter un véhicule propre aura l'avantage de pouvoir circuler sur ces voies réservées et donc de se déplacer plus rapidement que celui qui ne pourra acheter un tel véhicule que plus tard. C'est un peu gênant de favoriser ceux qui peuvent acheter un véhicule propre plus rapidement que les autres. Quand le nombre de véhicules à faibles émissions se sera développé, vous reviendrez en arrière pour qu'il n'y ait pas trop de monde sur ces voies réservées. Je pense que ce mélange d'objectifs n'est pas pertinent.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Contrairement à vous, je pense que nous menons une politique cohérente qui vise à développer l'usage des véhicules propres pour de multiples raisons : réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air ; créer un marché pour nos constructeurs ; sortir de la dépendance aux énergies fossiles. Nous devons utiliser tous les leviers : les aides de type bonus et primes à la conversion ; le déploiement des infrastructures de recharge ; les avantages à l'usage que sont les voies réservées.

Ces voies seront réservées prioritairement aux transports en commun et aux véhicules partagés, mais nous voulons que les véhicules à très faibles émissions puissent y circuler pour convaincre nos concitoyens de passer à ces véhicules les plus propres. On ne peut pas les ouvrir aux transports en commun, au covoiturage et à 50 % du parc car cela reviendrait à détruire nous-mêmes l'avantage que nous prétendons créer.

**Mme Valérie Lacroute.** Je suis d'accord avec le premier volet de votre action mais pas avec le second qui introduit une forme de discrimination entre le citoyen qui peut déjà acheter un véhicule à faibles émissions et celui qui n'en a pas les moyens. Rappelons que les gilets jaunes manifestent depuis de nombreux samedis. Avec la mesure que vous envisagez, vous allez permettre à certains de se déplacer plus rapidement que les autres. C'est alourdir la

discrimination entre celui qui peut acheter un véhicule propre dès à présent et celui qui ne pourra le faire que dans trois ou quatre ans. Je trouve que c'est regrettable, même si je partage votre objectif d'accélérer la transition. Accorder des aides à nos concitoyens pour qu'ils achètent un véhicule propre, ce n'est pas la même chose que de donner la possibilité à ceux qui possèdent un véhicule propre d'utiliser des voiries réservées.

**M. Jean-Marie Sermier.** Vous êtes en train de réinventer la « voie royale » ! Qu'est-ce que cela veut dire, pour les jeunes qui, s'ils peuvent faire de l'auto-partage, n'ont pas la possibilité de s'acheter des véhicules ? Pour tous ceux qui n'ont pas les moyens d'avoir un véhicule à faibles émissions ? Vous parlez peut-être, madame la ministre, à ceux qui le peuvent se le permettre : nous, nous parlons aux autres...

Il n'est pas raisonnable de créer ainsi une catégorie de Français qui bénéficiera d'avantages sur la voirie. Vous mélangez deux objectifs. Certes, nous souhaitons tous que le parc automobile verdisse au fil des années. Mais nous ne pouvons pas le faire en allant contre les possibilités financières des Français.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ne caricaturez pas ce que nous proposons ! Nous réservons des voies d'abord aux transports publics, comme beaucoup de métropoles nous le demandent. Nous souhaitons aussi donner l'accès à ces voies au covoiturage, qui est le transport public des zones peu denses. Et, subsidiairement, nous voulons encourager l'usage des véhicules à très faible émission.

C'est une politique complète, qui accorde des avantages aux usagers des transports publics – qui ne sont pas nécessairement des riches –, aux utilisateurs du covoiturage – qui ne sont pas non plus nécessairement des riches – et aux propriétaires – ou aux utilisateurs, parce qu'il peut s'agir d'auto-partage – de véhicules à faibles émissions.

Je fais confiance aux initiatives qui se prennent dans les territoires et je les soutiens. C'est le sens de la démarche France Mobilités que nous avons lancée. Il ne faut pas laisser croire qu'il n'y a pas d'initiative, d'innovation ou de créativité dans nos territoires. Il y a ainsi des véhicules électriques en auto-partage dans nos territoires ! Il ne faut pas raisonner seulement en termes de propriété à propos de ces véhicules à très faibles émissions.

**M. Jean-Marie Sermier.** C'est une politique des riches !

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je souhaite qu'on accélère le déploiement de ces véhicules à très faibles émissions, y compris en partage. C'est précisément ce que nous sommes en train de faire.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur.** Monsieur Jean-Marie Sermier, sous-entendre qu'il y a des véhicules propres pour les riches et des véhicules moins propres pour les pauvres, c'est de la démagogie. Aujourd'hui, il est possible d'acheter des véhicules d'occasion électriques à très faibles émissions – je pourrais citer l'exemple de certaines personnes dans ma circonscription, en milieu rural – en bénéficiant du dispositif de prime à la conversion des véhicules. Ces véhicules reviennent à moins de 10 000 euros. Ne prétendez donc pas que c'est tout à fait impossible. De plus, les dispositions que nous prenons vont favoriser la mise en circulation de plus en plus de véhicules à très faibles émissions. Par conséquent, il y aura de plus en plus de véhicules d'occasion, ce qui donnera à un plus grand nombre de Français la possibilité d'en acheter.

Voilà des exemples concrets. Vous ne pouvez pas dire que les véhicules propres sont réservés à certains Français, car ce n'est pas vrai.

*La commission **adopte** les amendements identiques CD1232 et 2214.*

*En conséquence, les amendements CD2603 et CD2005 **tombent**.*

*La commission examine ensuite l'amendement CD3194 de la rapporteure.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Cet amendement vise à clarifier la possibilité donnée aux maires de réserver des voies à la circulation des transports publics. En effet, par son jugement du 3 avril 2019, le tribunal administratif de Bordeaux a annulé l'arrêté du maire interdisant la circulation des véhicules sur le pont de Pierre, ce qui montre l'impact que peut avoir la rédaction du code général des collectivités territoriales sur les collectivités, lorsqu'elles mettent en place des mesures de police de la circulation.

Cet amendement vise donc à préciser que le maire peut réserver aux transports en commun des emplacements sur la voie ou même l'intégrité de la voie publique, comme c'est le cas sur le pont de Pierre. Cet amendement permet d'éviter des contentieux portant sur ce sujet.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** L'objectif poursuivi par l'amendement est de permettre de réserver l'intégralité de la voie publique, au sein d'une agglomération, à certaines catégories de véhicules et d'usagers, comme les bus, les piétons et les vélos.

Mais tel n'est cependant pas l'objet, en réalité, du 2° de l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales que cet amendement propose de modifier, puisqu'il concerne spécifiquement les couloirs de bus et de taxis. En revanche, je pense que l'amendement CD3049, qui sera examiné au titre III, répond de manière efficace aux mêmes objectifs. Je vous propose donc le retrait de celui-ci. À défaut, mon avis est défavorable.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** J'entends les arguments de la ministre. Je serais ravie que le cas bordelais puisse être réglé. Je retire mon amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission examine ensuite l'amendement CD2442 de M. Benoit Simian.*

**M. Vincent Thiébaud.** Cet amendement vise à clarifier le dispositif de voies réservées, ainsi qu'à permettre au maire de réserver des voies publiques à la circulation des engins et véhicules dits de mobilité active.

Il est à noter que si le Conseil d'État considère comme étant légal le fait pour l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation de réserver à la circulation, notamment des transports en commun, une section latérale de certaines voies publiques dès lors que la mesure est nécessaire pour améliorer, dans l'intérêt général, la circulation de

l'ensemble des véhicules, il n'a pas eu à ce jour l'occasion de se prononcer sur le point de déterminer si cette réservation pouvait porter sur l'intégralité de la chaussée.

L'amendement proposé permet ainsi d'éviter des contentieux administratifs et pénaux, en clarifiant le champ d'application du 3° de l'article L. 2213-3.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Même avis que sur l'amendement précédent : demande de retrait au bénéfice de l'amendement CD3049.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Avis défavorable.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine ensuite les amendements identiques CD1234 de la rapporteure et CD2212 de M. Jean-Marc Zulesi.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** L'amendement CD1234 vise à préciser que les voies réservées qui peuvent être mises en place en application de l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales ne sont ouvertes qu'aux taxis, et non à l'ensemble du transport public particulier de personnes, afin d'éviter un encombrement trop important de ces voies.

**M. Jean-Marc Zulesi.** Ces amendements identiques sont essentiels à la suite de fausses informations qu'ont fait circuler notamment des chauffeurs de taxis, selon lesquelles on allait permettre, entre autres, d'accéder aux voies réservées. À travers ces amendements, nous affirmons donc notre volonté d'en éviter un encombrement trop important.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il est effectivement important de lever ambiguïtés et malentendus sur ce point. Avis favorable.

*La commission adopte ces amendements.*

*Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD2879 de la rapporteure, les amendements identiques CD2825 de M. Benoit Simian et CD2826 de Mme Aude Luquet et l'amendement 2963 de M. Benoit Simian.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** L'amendement CD2879 vise à permettre au maire de réserver certains emplacements sur les voies aux seuls véhicules à très faibles émissions, et non à des véhicules identifiés en fonction de leur niveau de pollution atmosphérique.

**M. Vincent Thiébaud.** L'article 15 permet notamment aux maires de créer des voies de circulation et des emplacements réservés. S'il est salubre d'ouvrir ces dispositions à la mobilité propre, l'amendement CD2825 propose de réserver cette possibilité aux véhicules à très faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

Sur un plan environnemental, adjoindre un objectif de lutte contre les changements climatiques à l'objectif de lutte contre la pollution de l'air poursuivi par la présente

disposition est pertinent, dans la mesure où les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires représentent respectivement 53,2 % et 19,1 % des émissions de gaz à effet de serre du transport routier, lui-même responsable d'environ 38 % des émissions en France (chiffres Citepa 2017).

L'amendement CD2963 est aussi défendu.

**M. Bruno Duvergé.** L'amendement CD2826 est identique à l'amendement CD2825. Il vient donc d'être défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Avis favorable sur l'amendement CD2879 et proposition de retrait des autres amendements à son profit.

*La commission adopte l'amendement CD2879 de la rapporteure.*

*En conséquence, les amendements CD2825, CD2826 et CD2963 tombent de même que les amendements identiques CD1527 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2337 de M. Jean-Marie Sermier.*

*La commission examine ensuite les amendements identiques CD2827 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2828 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD2828 vise à supprimer l'alinéa 21 qui n'a plus lieu d'être, dans la mesure où l'on a supprimé au précédent alinéa un certain nombre de catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il est important de maintenir la possibilité, pour le maire, d'exclure la circulation de poids lourds de marchandises des voies réservées, même s'ils répondent aux autres conditions d'accès à ces voies réservées. Cela se justifie tant par des raisons de sécurité routière que par des raisons de facilités de circulation. Je formule donc une demande de retrait ou, à défaut, un avis défavorable sur ces amendements identiques.

**Mme Bérandère Couillard, rapporteure.** Même avis.

*La commission rejette ces amendements.*

*Puis elle examine l'amendement CD2758 de Mme Monica Michel.*

**Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales.** Le transport de marchandises constitue un levier majeur dans la politique de transports urbains. Les livraisons et enlèvements ont un impact direct sur l'attractivité économique de la ville, sur l'encombrement du domaine public et sur la qualité de l'air. Les zones de livraison, souvent utilisées par des véhicules non professionnels, et dont l'usage est limité aux opérations de chargement et de déchargement, ne permettent pas d'assurer efficacement cette fonction.

Les nouvelles formes de commerce – e-commerce notamment – et la nécessité de limiter l’usage de poids lourds dans les centres-villes appellent au développement d’outils innovants, permettant le groupage et le dégroupage de marchandises à proximité des lieux de livraison finale, pour que le dernier kilomètre de livraison puisse être assuré avec des véhicules propres, adaptés aux centres urbains.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Le Gouvernement est bien sûr favorable à la bonne intégration des services de logistique urbaine. Mais il est déjà possible, pour le maire, de réserver des emplacements sur la voie publique pour l’arrêt de ces véhicules effectuant un chargement ou un déchargement.

Les opérations de transbordement sont d’une autre nature. On peut craindre que cet amendement conduise à un encombrement supplémentaire de la voirie publique, ce qui pénaliserait la fluidité des circulations et affecterait la sécurité des personnes lors des opérations de transbordement entre véhicules. Il est donc préférable d’effectuer ces transbordements dans des lieux adaptés, plutôt que sur la voirie publique.

Nous avons précisément adopté un amendement à l’alinéa 83 de l’article 5, sur la proposition de votre collègue M. Damien Pichereau, qui prévoit de permettre, dans les plans locaux d’urbanisme (PLU), d’imposer la réservation d’espace logistique dans les bâtiments. Cette solution me semble préférable.

Je formule donc une demande de retrait ou, à défaut, un avis défavorable à cet amendement.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Même avis.

**Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales.** Je retire mon amendement.

*L’amendement est retiré.*

*La commission adopte ensuite l’amendement de coordination CD3214 de la rapporteure.*

*Puis elle examine l’amendement CD2980 de la rapporteure.*

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Cet amendement permet à l’autorité chargée du pouvoir de police de créer des voies réservées sur les routes nationales et les routes départementales hors agglomération pour les transports en commun, les taxis, les véhicules transportant un nombre minimal d’occupants, notamment dans le cadre du covoiturage, et les véhicules à très faibles émissions.

Cet amendement modifie le V de l’article 15 et permet une meilleure articulation avec l’article 15 bis A, en partie redondant. Il élargit le champ d’application des voies réservées à l’ensemble du réseau routier national et du réseau routier départemental situé à l’extérieur des agglomérations, et non aux seules autoroutes et routes express.

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

*La commission adopte l'amendement.*

*En conséquence, les amendements identiques CD788 de Mme Emmanuelle Ménard, CD835 de M. Pierre Vatin et CD1315 de M. Bertrand Pancher, les amendements CD730 et CD2967 de M. M'Jid El Guerrab, les amendements CD2104 de M. Anthony Cellier, CD787 de Mme Emmanuelle Ménard, les amendements identiques CD1538 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2338 de M. Jean-Marie Sermier, les amendements CD1284 de M. Bertrand Pancher, CD482 de M. Jean-Charles Larssonneur et les amendements CD2968 et CD2969 de M. M'Jid El Guerrab tombent.*

*La commission adopte l'article 15 modifié.*

### **Après l'article 15**

*La commission examine l'amendement CD2335 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet amendement est déjà satisfait. Demande de retrait.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Même avis.

*L'amendement est retiré.*

**Article 15 bis A** (article L. 173-4 [nouveau] du code de la voirie routière) :  
*Utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme voie de circulation*

*La commission examine les amendements identiques CD2981 de la rapporteure et CD1032 de Mme Anne-Laurence Petel.*

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Je propose de supprimer cet article, par souci de cohérence avec l'amendement CD2980 qui visait à trouver une meilleure articulation entre le V de l'article 15 et l'article 15 bis A, en partie redondants.

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

*La commission adopte ces amendements.*

*En conséquence, l'article 15 bis A est supprimé et l'amendement CD2285 de M. Jean-Marie Sermier, les amendements identiques CD4 de M. Dino Cinieri, CD27 de*

*M. Jean-Yves Bony, CD102 de M. Vincent Rolland, CD203 de M. Martial Saddier, CD229 de M. Mounir Belhamiti, CD307 de Mme Josiane Corneloup, CD554 de Mme Graziella Melchior, CD790 de Mme Emmanuelle Ménard, CD1326 de M. Bertrand Pancher, CD2286 de M. Jean-Marie Sermier et CD2388 de Mme Frédérique Lardet, les amendements CD1549 de Mme Stéphanie Do, CD390 de M. Stéphane Testé et CD1274 de M. Bertrand Pancher, les amendements identiques CD1279 de M. Bertrand Pancher et CD2819 de M. Jean-Marie Sermier, les amendements identiques CD220 de Mme Sandrine Josso, CD342 de M. Vincent Rolland, CD1046 de M. Bertrand Pancher, CD1641 de Mme Sophie Auconie, l'amendement CD1917 de M. Fabien Lainé et les amendements identiques CD2820 de M. Jean-Marie Sermier et CD2966 de M. Bertrand Pancher **tombent**.*

### **Après l'article 15 bis A**

*La commission examine l'amendement CD56 de Mme Annie Genevard.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement vise à permettre aux maires de fixer une vitesse adaptée sur les routes. Notre réflexion est inspirée par l'abaissement de la limite de vitesse maximale à 80 kilomètres par heure. Il nous semble que le maire pourrait saisir le représentant de l'État dans le département, en lui adressant une demande motivée de modification de la vitesse maximale autorisée. Cet amendement permettrait d'adapter les vitesses en fonction de la qualité de la route et de son accidentologie.

Cette disposition est attendue par beaucoup, après les remous qu'a engendrés l'abaissement de la limite de vitesse maximale à 80 kilomètres par heure.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet amendement vise à permettre au maire de demander au préfet une application différenciée des limitations de vitesse, selon leur dangerosité, sur les routes ou sur les portions de route relevant de leur propre domaine.

Le passage de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 kilomètres par heure sur les voies à double sens sans séparateur a permis d'épargner plus de 100 vies, selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, rien qu'au second semestre 2018. Cette mesure a donc démontré son efficacité. Le Premier ministre a pris l'engagement de procéder à une évaluation du décret du 15 juin 2018, ainsi que d'adresser à l'ensemble des gestionnaires de voirie les résultats de l'accidentalité et de la mortalité routière en ce qui les concerne.

Plusieurs voix se sont exprimées pour donner aux présidents des conseils départementaux la capacité de revenir, sur certains axes, à 90 kilomètres par heure. Le Gouvernement a toujours fait le choix de faire confiance aux acteurs locaux. L'enjeu est de construire une disposition qui ne remette pas en cause nos objectifs de sécurité routière. C'est l'esprit de la loi dont nous sommes en train de débattre que de donner des outils adaptés aux collectivités locales.

Cet amendement entre en contradiction avec ce principe, car ce ne serait pas ici le maire, mais le préfet, qui prendrait la décision. Or il convient que les élus locaux assument les responsabilités qui sont les leurs et, en particulier, celles d'une éventuelle hausse de la vitesse,

en s'appuyant sur la commission départementale de la sécurité routière et sur des analyses robustes. J'émet donc un avis défavorable à cet amendement.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Les maires sont par définition concernés par les routes communales, notamment en agglomération. Or, sur ces dernières, il ne serait pas bon d'aller au-delà des 50 kilomètres par heure. Au demeurant, les maires ont déjà la possibilité d'abaisser la vitesse sur les routes communales. Avis défavorable.

**M. Jean-Marie Sermier.** Madame la présidente, il est un peu surprenant d'examiner cet amendement à plus d'une heure du matin, et alors que huit autres amendements sur le sujet ne pourront pas être présentés en l'absence de leurs signataires, puisque nous sommes censés terminer nos travaux à une heure. Cela dit, on comprend bien la tactique...

Vous nous dites, madame la ministre, qu'il revient au maire de s'occuper des routes à l'intérieur des communes et que ce ne n'est pas au préfet de prendre la décision. Mais, par cet amendement, nous proposons simplement que le maire puisse solliciter le préfet. Et, jusqu'à preuve du contraire, c'est le préfet qui peut prendre des décisions de ce type, en accord avec le président du conseil départemental, notamment lorsqu'il s'agit des routes départementales.

Permettez-nous aussi de contester, en partie, les chiffres que vous avez donnés : ils ont été établis, en effet, sur une période de l'année qui ne correspond pas exactement aux douze mois précédents.

En tout état de cause, les Français se sont exprimés très largement sur ce problème de la limitation à 80 kilomètres par l'heure. Nous sommes tous soucieux ici de la sécurité. Mais nous considérons, quant à nous, qu'on peut adapter la vitesse en fonction de la voirie ou de l'accidentologie. Ainsi, certaines routes méritent parfois de passer à 70 kilomètres par heure. À titre personnel, j'ai pris cette décision, quand j'étais responsable de collectivité, pour des portions de route qui présentaient un problème d'accidentologie important.

Il faut autoriser une certaine souplesse. Il n'est pas normal de pénaliser tous les Français des zones rurales, qui sont obligés de prendre leur automobile, non seulement pour aller travailler, mais aussi pour vivre. Les contraindre à ne conduire qu'à 80 kilomètres par heure n'est pas très respectueux.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je précise que j'ai bien vérifié qu'il n'était pas encore une heure du matin quand nous avons commencé à aborder la question des 80 kilomètres par heure. Bien évidemment, maintenant que le débat est ouvert, nous allons le poursuivre. En tout état de cause, chacun pourra s'exprimer aussi en séance publique.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je voudrais qu'on se comprenne bien sur le sens de l'avis défavorable que j'ai rendu. Comme vous l'avez dit vous-même, monsieur le député, il vous est arrivé, en tant que responsable, de prendre des décisions sur les limitations de vitesse sur routes. Or c'est bien ce qui nous paraît gênant dans l'amendement tel qu'il est rédigé, puisqu'il prévoit que l'élu pourra demander au préfet de prendre la décision. Je note que cet amendement ne procède pas de la même philosophie que celui qui a été adopté au Sénat, sur lequel nous aurons l'occasion de revenir au travers des amendements ultérieurs.

Il faut que les collectivités gestionnaires de voirie prennent leurs responsabilités. Pour cela, nous devons évidemment leur fournir l'ensemble des éléments, notamment des éléments statistiques. La commission départementale de la sécurité routière doit pouvoir aussi continuer de rendre des avis, comme elle le fait déjà. En tout cas, il est important que, sur ces sujets-là, les collectivités gestionnaires de voirie prennent leurs responsabilités. C'est du reste ce qu'elles nous ont demandé.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je remercie les députés qui sont encore présents. J'aime valoriser les députés présents, et parfois depuis longtemps, quels que soient les bancs auxquels ils appartiennent.

*La commission rejette l'amendement.*

**Article 15 bis B** (article L. 3211-4-1 [nouveau] du code général des collectivités territoriales) : *Modulation de la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales et nationales*

*La commission examine l'amendement CD2725 de M. Jean-Marc Zulesi.*

**M. Jean-Marc Zulesi.** Comme nous l'avons dit, le Sénat s'est saisi du sujet de la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales et nationales. Il propose notamment de donner au préfet et au président du conseil départemental le pouvoir de déroger à cette mesure des 80 kilomètres par heure.

Nous souhaitons, quant à nous, écouter les territoires et les élus locaux. Par cet amendement, nous proposons donc de supprimer la responsabilité du préfet en la matière. Nous voulons laisser au président du conseil départemental la possibilité de déroger à cette mesure des 80 kilomètres par heure, en s'appuyant sur l'avis du conseil départemental de la sécurité routière, qui est composé d'élus locaux et de conseillers départementaux, mais aussi d'associations d'usagers. Nous faisons ainsi, me semble-t-il, un choix pragmatique, un choix tourné vers le terrain et vers nos élus locaux.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** L'amendement vise à supprimer le pouvoir attribué aux préfets de rehausser la vitesse maximale à 90 kilomètres par heure.

Comme je l'ai déjà dit, le passage de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 kilomètres par heure, sur les voies à double sens sans séparateur, a permis d'épargner sur nos routes plus de cent vies, selon les statistiques l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, pour le second trimestre 2018. Cette mesure a ainsi démontré son efficacité.

Le Premier ministre a donc pris l'engagement d'évaluer le décret du 15 juin 2018 et d'adresser, à l'ensemble des gestionnaires de voirie, les résultats de l'accidentalité et de la mortalité. Plusieurs voix se sont exprimées pour donner aux présidents de conseils départementaux la capacité de revenir, pour certains axes, à 90 kilomètres par heure. Le Gouvernement a toujours fait le choix de faire confiance aux acteurs locaux. L'enjeu est d'élaborer une disposition qui ne remette pas en cause nos objectifs de sécurité routière.

C'est l'esprit même de la loi dont nous sommes en train de débattre que de donner des outils adaptés aux collectivités locales. Cet amendement s'inscrit dans cet esprit, car ce n'est pas le rôle du préfet de déroger à un principe fixé par l'État. En conséquence, je rends un avis de sagesse du Gouvernement.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Je soutiens l'avis du groupe, exprimé par M. Jean-Marc Zulesi. Avis favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

*En conséquence, les amendements CD2970 de M. Guillaume Larrivé, CD3200 de M. Fabrice Brun et CD2971 de Mme Barbara Bessot Ballot tombent.*

*Puis la commission adopte l'article 15 bis B modifié.*

### **Après l'article 15 bis B**

*La commission examine l'amendement CD338 de M. Martial Saddier.*

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** L'amendement demande la remise d'un rapport qui porte, d'une part, sur l'évaluation de l'application de la baisse de la vitesse maximale à 80 kilomètres par heure et, d'autre part, sur la possibilité d'affecter les recettes qui en découlent à la totalité de l'entretien du réseau routier, dans un souci d'amélioration de la sécurité routière.

Je rappelle que le Premier ministre a pris l'engagement de réaliser une évaluation du décret du 15 juin 2018 et d'adresser, à l'ensemble des gestionnaires de voirie, les résultats d'accidentalité et de mortalité routière sur les voiries qui les concerne. Le surcroît de recettes devant résulter de l'abaissement à 80 kilomètres par heure de la vitesse maximale sur certaines routes, abaissement intervenu à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2018, est estimé à 26 millions d'euros. Il est affecté au Fonds pour la modernisation des établissements de santé publique, conformément à l'article 89 de la loi du 28 décembre 2018, c'est-à-dire la loi de finances pour 2019.

Cet article met en œuvre la mesure quatre du comité interministériel (CISR) du 9 janvier 2018, qui prévoit la modernisation des structures sanitaires et médico-sociales destinées à la prise en charge des accidentés de la route. En conséquence, j'émet un avis défavorable à cet amendement.

**Mme Bérangère Couillard, rapporteure.** Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

## **Membres présents ou excusés**

### **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

Réunion du jeudi 16 mai 2019 à 21 h 30

*Présents.* - Mme Nathalie Bassire, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Bérangère Couillard, Mme Yolaine de Courson, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Bruno Duvergé, M. Jean-Luc Fugit, Mme Valérie Lacroute, Mme Florence Lasserre-David, Mme Aude Luquet, M. Gérard Menuel, Mme Zivka Park, M. Patrice Perrot, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, Mme Véronique Riotton, Mme Laurianne Rossi, M. Martial Saddier, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, M. Vincent Thiébaud, Mme Frédérique Tuffnell, M. Jean-Marc Zulesi

*Excusés.* - Mme Sophie Auconie, M. Guy Bricout, M. Jacques Krabal

*Assistaient également à la réunion.* - M. Damien Adam, M. Mounir Belhamiti, M. Bruno Fuchs, Mme Monica Michel