

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

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

Vendredi 17 mai 2019
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 56

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 poursuivons l'examen des articles du projet de loi d'orientation des mobilités.

Titre II (suite)

Article 15 bis (article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales) :
Modulation du tarif de la redevance de stationnement pour certains usagers

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD437 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 15 bis modifié.

Article 15 ter (article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales) :
Institution des redevances de stationnement en Île-de-France

La commission est saisie de l'amendement CD2221 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Par cet amendement, nous proposons que les communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ne puissent appliquer des tarifs de stationnement supérieurs de 20 % au plafond fixé par l'intercommunalité. Il s'agit de privilégier une approche intercommunale de la politique du stationnement et de réduire les inégalités tarifaires entre communes au service des mobilités durables.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Je partage votre objectif : la politique de stationnement doit concourir à une politique de mobilité efficace et durable. C'est du reste, l'une des orientations de ce projet de loi, qui vise à encourager les autorités organisatrices à mieux se saisir de cette question, notamment dans le cadre du volet « stationnement » de leur plan de mobilité. Toutefois, l'article du code général des collectivités territoriales que vous proposez de modifier prévoit déjà que la redevance de stationnement est compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains, s'il

existe. Or, dans le cadre de ce plan, les autorités organisatrices peuvent définir les principes régissant la circulation et le stationnement dans leur périmètre. Par ailleurs, votre amendement va un peu loin, en imposant une forme de tutelle à une collectivité. Je vous demande donc de bien vouloir le retirer.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il est déjà prévu que les barèmes de stationnement soient compatibles avec le plan de mobilité. Par ailleurs, en fixant un plafond, on instaurerait une forme de tutelle sur les communes et les EPCI. Il me semble donc difficilement envisageable de l'adopter sans porter atteinte à la libre administration des collectivités.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 15 ter sans modification.

Après l'article 15 ter

La commission est saisie de l'amendement CD384 de Mme Émilie Bonnivard.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement tend à créer un système de désignation ouvert aux professionnels de la location de véhicules, sur le modèle des dispositions de l'article L. 121-6 du code de la route, afin de faciliter le traitement des forfaits post-stationnement (FPS) par ces opérateurs de la mobilité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement partage votre préoccupation face à la situation des loueurs de véhicules qui sont redevables d'amendes alors qu'ils ne sont pas directement fautifs. De fait, un professionnel loueur de véhicules titulaire du certificat d'immatriculation est actuellement redevable du paiement du FPS. Votre amendement vise à permettre explicitement la substitution du locataire, mais il n'ajoute que le principe de transmission, sans en préciser les finalités ni les conséquences, par exemple sur le paiement. Au demeurant, rien n'empêche actuellement le loueur professionnel de répercuter sur son client, dans le cadre du contrat qui les lie, le paiement du FPS.

En tout état de cause, mes services ont pris l'initiative de mener, avec la direction de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), une réflexion, qui est en cours, sur les conditions dans lesquelles un tel remboursement est opéré et, le cas échéant, sur les évolutions réglementaires qui pourraient être nécessaires pour en préciser les conditions.

En conséquence, je vous propose de retirer l'amendement ; sinon, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. J'accepte de retirer l'amendement, puisqu'une réflexion est en cours sur ce sujet. Cependant, la situation est parfois encore plus complexe qu'on ne le pense car, lorsque le locataire est une entreprise, plusieurs personnes utilisent un même véhicule. Or, au bout du compte, ce doit bien être l'utilisateur fautif qui paie l'amende.

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD218 de Mme Annie Genevard et CD245 de M. Michel Vialay.

M. Jean-Marie Sermier. Ces amendements visent également à résoudre le problème du paiement par le loueur des amendes de stationnement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'avis du Gouvernement est le même que sur les amendements précédents : demande de retrait, sinon défavorable.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Même avis.

Mme Valérie Lacroute. Le loueur peut, certes, se retourner vers son client et lui adresser la contravention. Mais, en règle générale, celui-ci ne la règle pas. Est-il envisagé de prévoir des sanctions afin de l'y contraindre ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous analysons l'ensemble de ces questions avec la DGCCRF. Je m'étonne cependant que les loueurs ne puissent pas récupérer ces forfaits post-stationnement alors qu'ils n'éprouvent pas de difficultés à retrouver leur client et à débiter son compte bancaire si celui-ci leur rend un véhicule endommagé ou dont le réservoir d'essence n'est pas plein.

Mme Valérie Lacroute. Précisément, ils ne le peuvent pas dans le cas d'une infraction aux règles de stationnement, pour des raisons de délai.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En tout cas, mes services, la DGCCRF et les loueurs sont en train d'analyser ce problème. En tout état de cause, si des dispositions doivent être prises, elles seront *a priori* d'ordre réglementaire. Mais nous pourrions faire un point plus précis d'ici à la séance publique.

M. Jean-Marie Sermier. Je retire les amendements afin d'y retravailler avec la ministre, éventuellement d'ici à la séance publique.

Les amendements sont retirés.

Article 16 (article L. 130-9-1 [nouveau] du code de la route) : *Contrôle des voies réservées*

La commission est saisie des amendements identiques CD1266 de la rapporteure et CD2213 de M. Jean-Marc Zulesi.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement CD1266 est de coordination avec l'article 15, qui prévoit de ne pas ouvrir les voies réservées à l'ensemble du transport public particulier de personnes mais bien aux seuls taxis.

M. Jean-Marc Zulesi. Nous souhaitons en effet que la circulation sur les voies réservées soit la plus fluide possible. L'amendement CD2213 tend donc à les réserver aux seuls taxis.

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

La commission adopte les amendements.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques CD1544 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD2350 de M. Jean-Marie Sermier, ainsi que les amendements CD1270 de la rapporteure et CD344 de M. Vincent Rolland.

M. Jean-Baptiste Djebbari. J'ai bien entendu les arguments exposés par la ministre hier soir, lorsque nous avons abordé ce sujet. Je retire donc l'amendement CD1544.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2350 a pour objet de supprimer les mots : « ou à certaines catégories de véhicules identifiées en fonction de leurs niveaux d'émissions de polluants atmosphériques ». Il convient en effet de ne pas trop étendre les catégories de véhicules autorisés à emprunter les voies réservées.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement CD1270 est de coordination avec l'article 15, qui a pour objet de permettre au maire de réserver certains emplacements de stationnement aux seuls véhicules à très faibles émissions.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Dans le prolongement de la discussion que nous avons eue hier, j'émet un avis favorable à l'amendement CD1270 et je suggère aux auteurs des autres amendements en discussion de bien vouloir les retirer au profit de celui-ci.

Les amendements CD 1544, CD2350 et CD344 sont retirés.

La commission adopte l'amendement CD1270.

Les amendements CD677 et CD676 de Mme Pascale Boyer sont retirés.

Elle **adopte** ensuite successivement les amendements rédactionnels CD439, CD438, CD1273 et CD1276 de la rapporteure.

Puis elle examine l'amendement CD2987 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement vise à préciser les modalités de traitement des images collectées dans le cadre du contrôle des voies réservées afin de concilier les impératifs liés à la protection des libertés publiques, soulignés par la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), et les nécessités du contrôle. Il précise ainsi que le traitement des images doit empêcher l'identification des personnes physiques présentes sur la photographie, à l'exception du conducteur.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces précisions sont utiles pour garantir la protection de la vie privée. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2985 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement vise à préciser que le détail des modalités de la campagne d'information locale qui précède la mise en place des dispositifs de contrôle des voies réservées sera fixé par l'arrêté du préfet autorisant la mise en œuvre de ces dispositifs. Il s'agit de répondre à une demande de la CNIL.

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

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 16 modifié.

Après l'article 16

La commission est saisie des amendements identiques CD1318 de M. Bertrand Pancher et CD2303 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Bertrand Pancher. Nous proposons que le Gouvernement remette au Parlement un rapport présentant un bilan du recueil systématique des photographies de plaques d'immatriculation des véhicules circulant sur l'ensemble des voies réservées sur le territoire national. Ce recueil est en effet de nature, selon l'avis du Conseil d'État sur le projet de loi, à porter atteinte au respect de la vie privée. Le rapport demandé permettrait d'apaiser des craintes légitimes.

Mme Valérie Lacroute. Nous proposons également que le Gouvernement remette au Parlement un rapport présentant un bilan du recueil systématique des photographies de plaques d'immatriculation des véhicules, de façon que nous puissions prendre, le cas échéant, les mesures nécessaires et apaiser ainsi les craintes suscitées par le recueil de ces informations.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le dispositif que nous vous proposons me semble respecter un équilibre entre, d'une part, les principes constitutionnels de respect de la vie privée et de liberté de circulation et, d'autre part, l'objectif d'intérêt général poursuivi et la nécessité de garantir le respect des restrictions de circulation qui en découle. De surcroît, ce dispositif vient d'être complété par l'adoption des amendements de la rapporteure. Je demande donc aux auteurs de ces amendements de bien vouloir les retirer ; sinon, avis défavorable.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. L'article 16 comporte d'ores et déjà plusieurs garanties du respect de la vie privée et des données personnelles des individus contrôlés, qu'il s'agisse du « floutage » des visages des individus présents à bord des véhicules contrôlés, de la destruction immédiate des données collectées lorsque le véhicule contrôlé respecte les règles de circulation ou de la campagne d'information locale qui doit précéder la mise en place du dispositif. En tout cas, l'avis de la CNIL est favorable.

Mme Valérie Lacroute. J'entends bien que l'article 16 comporte toutes les dispositions nécessaires, mais un rapport permettrait aux parlementaires de contrôler l'action du Gouvernement – lequel, du reste, ne se prive pas de réclamer des bilans aux collectivités locales.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je rappelle, en tant que présidente de la commission, que nous avons la prérogative de réaliser deux rapports sur chacune des lois que nous votons : le premier intervient quelques mois après la promulgation de la loi et concerne la publication des décrets ; le second intervient trois ans après cette promulgation et porte sur l'évaluation même de la loi. Je tenais à rappeler cette procédure, car notre mission de contrôle du Gouvernement est mal connue.

M. Bertrand Panher. Certes, un rapport ne changera pas notre vision des choses. Mais je suis tout de même troublé par l'avis du Conseil d'État, qui reconnaît que « le recueil systématique des photographies de plaques d'immatriculation des véhicules circulant sur l'ensemble des voies réservées sur le territoire national et, par conséquent, de leurs conducteurs et passagers, susceptibles d'être ainsi identifiés, est de nature à permettre la saisie sur une grande échelle de données personnelles relatives au déplacement des individus concernés » et, partant, de porter « atteinte au respect du droit à la vie privée ». Comment expliquez-vous une telle divergence d'appréciation entre la CNIL et le Conseil d'État ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne vais pas commenter l'avis du Conseil d'État. Je relève simplement que la CNIL, qui est précisément chargée de veiller à la protection de la vie privée et des données personnelles, a émis un avis favorable. Sur le principe, je suis prête à venir vous présenter un bilan de l'application de ces dispositions dans un an ; je ne crois pas qu'il soit besoin de le prévoir dans la loi.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. J'ajoute que le texte original du projet de loi a évolué. Nous avons été plus attentifs que le Sénat à la préoccupation que vous exprimez puisque nous avons complété le dispositif proposé quant au « floutage » irréversible du visage

des individus présents à bord du véhicule et à la campagne d'information, comme la CNIL le recommandait.

L'amendement CD1318 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD2303.

Article 17 (articles L. 3132-1 et L. 3231-1 [nouveau] du code des transports) :
Partage des frais dans le cadre du covoiturage, définition du cotransportage de colis et régulation des plateformes numériques de fret

La commission est saisie de l'amendement CD2808 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il s'agit de prévoir des exceptions au principe de gratuité du covoiturage pour le covoiturage de très courte distance, car le partage des frais serait alors inférieur à 1 euro par trajet. L'amendement renvoie donc au pouvoir réglementaire la fixation, d'une part, de la longueur maximale des trajets pour lesquels il est possible de déroger au principe de gratuité et, d'autre part, du montant de la contribution financière correspondant à ces trajets, qui ne peut excéder 1 euro afin d'éviter tout risque de contournement. En effet, si le covoiturage de longue distance a fait ses preuves, nous devons encore encourager le développement du covoiturage sur de courtes distances, qui a également des vertus écologiques.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage votre préoccupation : les autorités organisatrices doivent pouvoir encourager le covoiturage, notamment en prévoyant des incitations pour les conducteurs. Le projet de loi autorise ainsi de telles incitations mais dans la limite, c'est vrai, du partage des frais, de sorte qu'elles sont susceptibles de ne pas être très efficaces pour les courtes distances. De fait, un certain nombre d'autorités organisatrices souhaitent aller au-delà.

Toutefois, le sujet est délicat, car nous changerions la nature du soutien apporté au conducteur qui pratique le covoiturage. Aussi vous proposé-je que nous poursuivions la réflexion sur cette question dans la perspective de la séance publique, et vous demandé-je de bien vouloir retirer l'amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. J'ai bien conscience que nous changerions le modèle du covoiturage et j'accepte bien volontiers de retravailler sur cet amendement d'ici à la séance publique.

L'amendement est retiré.

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD442 et CD443 de la rapporteure.

Puis elle examine les amendements identiques CD1196 de la rapporteure et CD1173 de la commission des affaires économiques.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement CD1196 tend à aligner la rédaction de l'article 17 sur celle de l'article relatif au covoiturage, afin de permettre le transport de petits colis par deux roues.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. L'amendement CD1173 vise, de la même façon, à garantir le parallélisme juridique entre l'activité de covoiturage et celle de cotransportage, pour lequel peuvent également être utilisés des « véhicules terrestres à moteur ». Pour rappel, l'étude d'impact du projet de loi précise, à propos de l'article 17, qu'il est nécessaire d'encadrer le cotransportage au même titre que le covoiturage.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends l'objectif, qui est d'aligner les règles applicables au cotransportage sur celles applicables au covoiturage. Pour autant, cette extension pourrait être perçue, en ce qu'elle accroît la capacité d'emport de colis de l'activité de cotransportage, sous l'angle d'une concurrence potentielle avec le secteur marchand. C'est une question de contrôle. Je m'en remets donc à la sagesse de votre commission.

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

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD444 de la rapporteure.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1462 de M. Julien Dive.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de permettre aux personnes qui assurent un covoiturage de réaliser dans le même temps le cotransportage de colis.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends l'esprit de cet amendement, mais celui-ci est satisfait. En effet, rien n'empêche aujourd'hui de combiner les activités de covoiturage et de cotransportage, dans la limite du partage des frais.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Ce cumul est en effet déjà autorisé ; il n'est donc pas besoin de modifier la loi.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD1200 et CD1202 de la rapporteure.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2793 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le transport routier public collectif de voyageurs connaît un développement important dans le cadre des services touristiques organisés via des plateformes d'intermédiation numérique. Or, cette offre d'intermédiation numérique est actuellement dépourvue d'encadrement juridique. L'essor de ces plateformes nécessite pourtant de fixer un cadre adapté. Il s'agit en effet de lutter contre le développement de prestations de transport de personnes organisées par des non-professionnels, qui non seulement fait peser un risque sur la sécurité des voyageurs, mais constitue une concurrence déloyale pour les entreprises respectant la réglementation.

S'agissant des marchandises, cet amendement vise à clarifier le champ des plateformes concernées par l'habilitation du Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance, en faisant référence à la nature de l'activité exercée, indépendamment du statut des entreprises de transport impliquées.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD2680 de M. Jacques Marilossian.

Mme Pascale Boyer. Un amendement analogue à celui-ci, défendu par M. Frédéric Marchand en séance publique au Sénat, a été rejeté par nos collègues sénateurs, malgré l'avis favorable du Gouvernement. Il s'agit d'inclure les transporteurs publics routiers de personnes dans le champ de l'ordonnance visée à l'article 17 lorsqu'ils exécutent du transport de marchandises de manière accessoire. Lors de son examen au Sénat, la ministre a estimé que si la rédaction actuelle de l'article satisfait ce cas, l'amendement clarifie la notion de transport public routier de marchandises.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est préférable que le champ de l'habilitation soit étendu par un amendement du Gouvernement. Tel était l'objet de l'amendement CD2793. Je vous suggère donc de retirer l'amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement CD2793 permet en effet d'étendre le champ de l'habilitation et satisfait votre amendement. Demande de retrait, donc.

Mme Pascale Boyer. N'étant que cosignataire de l'amendement, je le maintiens.

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

*Puis elle **adopte** l'article 17 **modifié**.*

Après l'article 17

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2605 et CD2604 de M. Philippe Latombe.

M. Bruno Duvergé. À défaut de créer un statut spécial pour les plateformes numériques qui concourent à une opération de transport sans l'exécuter, l'amendement CD2605 tend à clarifier la situation juridique desdites plateformes, en les intégrant dans la liste des personnes définies à l'article L. 1411-1 du code des transports comme étant des « auxiliaires de transport ».

Mme Aude Luquet. Au plan mondial, 30 % des camions et des bus qui circulent sont vides et consomment inutilement du carburant, au détriment de la qualité de l'air et de la fluidité de la circulation. Les plateformes numériques d'optimisation de transport, qui utilisent l'échange de fret intelligent, peuvent donc être une solution pour améliorer l'efficacité et la rentabilité des entreprises de transport tout en réduisant leur impact environnemental. Elles permettent en effet à ces entreprises de minimiser les trajets des camions vides de leur flotte, en négociant leurs trajets disponibles avec d'autres entreprises.

L'amendement CD2604 vise donc à créer une nouvelle catégorie d'intervenants à contrat de transport, en donnant aux plateformes un statut juridique distinct de celui de commissionnaire, puisqu'elles n'organisent ni n'exécutent un transport de marchandises.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En proposant d'encadrer les plateformes d'intermédiation numérique, vous partagez l'objectif du Gouvernement. Toutefois, la qualification d'auxiliaire de transport, proposée par l'amendement CD2605, ne permettrait pas un encadrement suffisant et adapté. Sur ce sujet technique, le Gouvernement souhaite prendre le temps d'organiser une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, dont les intérêts sont évidemment divergents. C'est pourquoi il vous propose de l'habiliter à légiférer par voie d'ordonnance dans ce domaine. Bien entendu, vous pourrez être associés à l'élaboration de cette ordonnance. Je vous suggère donc de retirer ces amendements.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Bruno Duvergé. Comme nous ne sommes pas les premiers signataires de ces amendements, nous les maintenons.

La commission rejette successivement ces amendements.

Puis elle examine l'amendement CD962 de Mme Frédérique Tuffnell.

Mme Frédérique Tuffnell. Cet amendement vise à assouplir les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises, qui sont trop complexes pour ceux qui utilisent de simples scooters de 50 cm³. En effet, actuellement, il leur faut passer un examen écrit qui coûte cher, puisqu'il nécessite une formation de plus de 100 heures et une réserve financière de 1 800 euros, soit des conditions identiques à celles qui sont imposées aux conducteurs de camions de 3,5 tonnes. En raison de ces obstacles, les livreurs sont de plus en

plus nombreux à s'inscrire sur des plateformes de livraison en déclarant un vélo alors qu'ils utilisent, en réalité, frauduleusement, un scooter. Ce faisant, ils ne sont pas assurés et le moindre accident est un drame.

En nous penchant sur les causes de cette fraude, nous nous sommes aperçus que la règle, conçue il y a plus de dix ans, est inadaptée au développement de la logistique urbaine. L'assouplissement que nous proposons par cet amendement, qui vise à créer une « petite capacité de transport », ne concerne que les cyclomoteurs, scooters et mobylettes de 50 cm³ roulant à 45 kilomètres par heure et ne s'appliquerait que lorsque l'activité est exercée à titre individuel. Il reviendrait au Gouvernement de déterminer par décret la manière dont peuvent être assouplies les règles applicables en matière de formation, en supprimant les heures consacrées à la création et à la gestion d'une société ainsi qu'en diminuant le montant de la réserve financière. En revanche, la formation à la sécurité routière devra être maintenue.

Par cet amendement, nous vous proposons de mettre fin à une situation singulière, de protéger les livreurs et d'adapter nos règles à la révolution de la logistique urbaine. Nous offrons aussi la possibilité d'exercer une activité professionnelle à une population souvent jeune et modeste qui n'a pas facilement accès au travail, tout en maintenant la professionnalisation des transporteurs.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En effet, le code des transports prévoit, pour les entreprises de transport routier utilisant des cyclomoteurs, une obligation d'inscription au registre des transporteurs et le respect des conditions d'accès à la profession. Ces dispositions ont pour objectif la professionnalisation du secteur de la course et la sécurité routière. Je précise qu'elles sont plus légères que les règles applicables au transport lourd. Cet encadrement vise également à garantir une concurrence équilibrée avec les entreprises de transport qui utilisent de camionnettes de moins de 3,5 tonnes. Ces règles encadrent l'activité d'un secteur dans lequel les marges financières sont faibles ; les faillites y sont en proportion plus importantes que dans d'autres secteurs économiques.

L'amendement favoriserait donc une concurrence déséquilibrée entre acteurs du fret express et créerait des régimes discriminatoires entre entreprises de livraison utilisant les mêmes moyens de transport, selon qu'il s'agirait d'entreprises individuelles ou d'entreprises employant des salariés.

J'ajoute que, dans sa rédaction actuelle, le code des transports renvoie au règlement la définition des conditions auxquelles peut être subordonné l'exercice des professions de transporteur public routier de marchandises. La disposition ne me paraît donc pas relever du niveau législatif mais du niveau réglementaire.

En résumé, il ne me paraît pas souhaitable d'encourager des livreurs à prétendre utiliser un vélo alors qu'ils utilisent un autre moyen de locomotion. Mais si nous déplaçons le curseur de façon trop importante, nous risquerions de mettre en péril l'activité des transporteurs utilisant des véhicules utilitaires légers. Des ajustements sont donc nécessaires, et nous allons y travailler, mais ils relèvent du niveau réglementaire. Je vous propose donc de retirer l'amendement.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Je comprends la nécessité de diminuer le montant de la réserve financière exigée pour l'accès à la profession. En revanche, la capacité professionnelle obéit à des raisons de sécurité et doit donc être maintenue, quel que soit le type de véhicule utilisé. J'ajoute que le scooter étant tout aussi polluant qu'une voiture, il ne

me paraît pas judicieux d'un point de vue écologique d'inciter au développement de ce mode de livraison.

Mme Frédérique Tuffnell. Comprenons-nous bien : il ne s'agit pas de développer la livraison à scooter. Il s'agit de préserver la sécurité de ces jeunes professionnels qui déclarent travailler à vélo alors qu'ils roulent en scooter. Ils contournent ainsi la loi parce qu'ils n'ont pas accès à la formation obligatoire et ne peuvent pas réunir 1 800 euros. Il me semble qu'il faut se pencher sur ce problème, car cette activité se développe de plus en plus. Les textes datent de 2005 et doivent donc évoluer. Je souhaiterais que nous puissions y réfléchir ensemble.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis bien consciente que ce type de livraisons se développe. C'est pourquoi nous souhaitons encadrer l'activité des plateformes qui ont recours à ce service. Sans doute pouvons-nous modifier les conditions liées à la capacité financière plutôt que celles qui concernent la capacité professionnelle. Je suis donc d'accord pour réfléchir à cette question, même si je pense qu'elle est de niveau réglementaire – nous le vérifierons d'ici à la séance publique.

Mme Frédérique Tuffnell. Je retire l'amendement, à condition que nous puissions retravailler ensemble sur ce sujet.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD828 de M. Éric Bothorel.

Mme Pascale Boyer. Avant de conclure un contrat de transport, le consommateur doit pouvoir prendre connaissance des conditions propres à chaque offre de transport afin de comparer de manière effective l'ensemble des offres proposées par les opérateurs de transports et les plateformes de réservation. Toutefois, aujourd'hui, rien n'oblige les transporteurs à transmettre les informations précontractuelles à leurs distributeurs. Ce manque de transparence pénalise directement les consommateurs faisant le choix de passer par une plateforme de réservation.

Cet amendement tend donc à garantir au consommateur l'accès à une information complète et de qualité, quel que soit le canal qu'il utilise. Il s'agit également d'assurer un égal accès à l'information de l'ensemble des acteurs de la distribution, directe ou indirecte, de titres de transport.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il existe déjà un cadre légal en matière d'information précontractuelle. L'article L.111-1 du code de la consommation dispose en effet que le distributeur doit communiquer certaines informations au consommateur avant la conclusion du contrat de vente. Néanmoins, j'ai bien conscience des difficultés rencontrées pour la fourniture de ces informations dans la relation entre les opérateurs de transport et les distributeurs détenteurs d'un mandat de vente ou d'un contrat.

Au plan légal, le dispositif me semble assez complet. D'une part, le distributeur dispose d'un mandat ou d'un contrat par lequel l'opérateur lui confie la vente de ses titres. D'autre part, la loi impose au distributeur de fournir les informations précontractuelles au consommateur. Dès lors, il me semble que l'opérateur doit fournir les informations précontractuelles au distributeur et qu'il n'y a pas lieu de légiférer. C'est pourquoi je vous

propose que les services de l'État invitent les professionnels à examiner ensemble les moyens de remédier aux difficultés rencontrées. Par ailleurs, il n'y a pas lieu de rappeler que les opérateurs de transport doivent fournir des informations précontractuelles aux usagers, puisque cette obligation figure déjà à l'article L. 111-1 du code de la consommation.

Je vous demande donc de bien vouloir retirer l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Votre amendement ne paraît pas nécessaire dans la mesure où les dispositions du code de la consommation s'appliquent.

Mme Pascale Boyer. N'étant que cosignataire de l'amendement, je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD2606 de M. Philippe Latombe.

M. Bruno Duvergé. Le présent amendement tend à expérimenter la *blockchain* sur un *process* précis de l'activité des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), à savoir les obligations professionnelles des conducteurs : attestation de formation, visite médicale... On pourrait ainsi vérifier que la technologie est adaptée au *process*, qu'elle offre à l'administration un gain en matière de traitement des dossiers et aux entreprises une plus grande fluidité et une rapidité de traitement. Enfin, cet amendement permettrait de sensibiliser tous les acteurs à l'utilisation de la *blockchain* et de favoriser la nécessaire acculturation des décideurs publics et des agents sur le terrain.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis sensible au développement des technologies numériques nouvelles et sécurisées, qui peuvent optimiser et faciliter l'action administrative. Nous menons actuellement des travaux de modernisation des règles de formation obligatoire des conducteurs et des processus de délivrance des cartes qui attestent la qualification des conducteurs. De fait, il n'est pas nécessaire de recourir à la loi pour mettre en place l'expérimentation que vous demandez ; une habilitation réglementaire suffira. Je propose donc que l'on poursuive la réflexion dans le cadre de la concertation que j'ai mentionnée et qui prend en compte les enjeux de l'apport du numérique. Aussi, je vous demande de bien vouloir retirer l'amendement.

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

M. Bruno Duvergé. N'étant que cosignataire de l'amendement, je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Article 18 (article L. 1231-17 [nouveau] du code des transports) : *Encadrement des services de mobilité en free-floating*

La commission est saisie de l'amendement CD1125 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Madame la présidente, je veux tout d'abord vous féliciter d'avoir adopté, depuis le début de notre réunion, un rythme de 80 amendements à l'heure... C'est un bel hommage à la sécurité routière. (*Sourires.*)

L'amendement CD1125 tend à réécrire entièrement l'article 18, relatif à la location de vélos en libre-service – c'est volontairement que je ne mentionne pas les trottinettes électriques, car elles occupent une trop grande place dans la discussion actuelle, notamment en raison des dysfonctionnements de ces services à Paris.

En ce qui concerne les vélos, il existe une véritable différence entre ce qui s'est passé à Paris, où les opérateurs ont développé une logique de prédation – leur objectif était de déployer le plus grand nombre de vélos possible pour subsister, sans se soucier de la qualité du service ni du devenir de ces vélos – et ce qui se passe au-delà du périphérique, où le développement de la location de vélos et d'autres moyens de déplacement actif en libre-service se passe bien. C'est le cas à Angers, par exemple, où les opérateurs sont au nombre de deux. L'un d'entre eux est une start-up locale adepte de l'économie circulaire, qui traite avec beaucoup de soin les vélos, dont le nombre est adapté à la taille de la ville – ils sont, du reste, très peu dégradés.

L'amendement vise à substituer au mécanisme d'autorisation préalable actuel un mécanisme de déclaration préalable, en l'encadrant par des règles qui seraient imposées aux opérateurs par l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et les municipalités : nombre maximum des vélos ou engins de la flotte initiale, informations à transmettre à l'autorité organisatrice et aux collectivités, entretien du parc, positionnement des vélos... Des sanctions sont également prévues en cas de non-respect de ces règles.

J'estime en effet que le mécanisme actuel d'autorisation préalable comporte un certain nombre de risques. Non seulement les règles peuvent ne pas être respectées, faute de contrôles, mais l'innovation pourrait être bridée alors que nous avons grand besoin de ces mobilités partagées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous partageons l'objectif : permettre le développement de ces formes de mobilité innovantes et plus propres, tout en l'encadrant et en valorisant l'action des opérateurs qui exercent leur responsabilité sociale et environnementale. C'est le sens de l'article 18, qui prévoit que les collectivités peuvent soumettre à autorisation préalable ces services sans station d'attache, et encadrer leur développement.

Votre amendement vise à confier cette régulation à l'AOM. C'était initialement ma préférence, dans la mesure où il s'agit d'un élément de la politique de mobilité. Mais nous nous heurtons à la règle constitutionnelle selon laquelle la collectivité gestionnaire de voirie est responsable de son domaine public.

Nous essaierons, aujourd'hui en commission ou lors de l'examen en séance publique, d'harmoniser au mieux et de faire converger, dans ce domaine, les compétences de l'AOM et de la collectivité gestionnaire de voirie. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je trouvais, moi aussi, logique qu'il revienne à l'AOM de réguler ces mobilités, mais ce serait ignorer que le maire est responsable du domaine public. Je présenterai un amendement, CD3195, permettant à l'AOM d'assurer une meilleure coordination au niveau intercommunal. Je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement au profit du mien.

M. Pacôme Rupin. Cet article est très important car il organise la régulation des services de mobilité privés qui se développent sur le domaine public. Il ne concerne pas seulement Paris, où ce développement est anarchique : on ne peut prévoir en effet quelle sera l'évolution de ces services dans les autres villes.

Je ne pense pas que donner le pouvoir de régulation aux élus locaux, avec un régime d'autorisation préalable, sera de nature à freiner le développement de ces services. À Angers, le dialogue entre la ville et les entreprises est fécond, et si les choses se passent bien, c'est qu'il existe une forme d'autorisation non officielle qui permet d'organiser correctement ces services.

Dans la mesure où ces services se développent sur le domaine public, il semble évident qu'il appartient au maire de donner l'autorisation, de mettre en place un cahier des charges et d'interdire le stationnement abusif des engins sur les trottoirs. Celui-ci entrave le déplacement des piétons – personnes âgées, handicapées, poussettes...

M. Jean-Baptiste Djebbari. La situation actuelle provient de ce que les opérateurs cherchent à inonder le marché pour finir à la première ou à la deuxième place, illustrant l'adage *the winner takes all*. Cet article, qui prévoit la régulation par l'autorité compétente, doit être relié à l'article 11, qui prévoit une autorégulation par la plateforme numérique multimodale.

M. Bertrand Pancher. Cet article était attendu par les collectivités territoriales, qui souhaitaient un système de régulation. Il serait évident que les AOM soient chargées de cette régulation ; confier ce rôle aux communes pourrait multiplier les conflits. Mais la commune est responsable de son domaine public et le maire exerce des pouvoirs de police. Il faudrait faire évoluer ce dernier point car il est difficile, pour les AOM, de mettre en place les préconisations concernant le quotidien.

M. Matthieu Orphelin. Madame la ministre, je pense aussi que nous pouvons trouver une rédaction satisfaisante qui permette de faire converger les compétences des AOM et des communes.

Monsieur Pacôme Rupin, l'exemple d'Angers illustre l'importance du dialogue avec les opérateurs. Mon amendement prévoit que des préconisations peuvent être établies, sans pour autant imposer une autorisation préalable.

Monsieur Jean-Baptiste Djebbari, mon amendement vise à mettre un terme aux pratiques des opérateurs qui consistent à inonder le marché, puisqu'il fixe un nombre maximum de vélos pour la première vague.

Il ne s'agit pas d'empêcher la régulation, mais le fait d'imposer trop de règles entrave le développement de ces services. Que des maires décident aujourd'hui qu'il n'y aura pas de vélos en libre-service dans leur ville pose question.

Si vous pensez que l'on peut retravailler d'ici la séance sur l'alternative déclaration /autorisation préalable, je retirerai cet amendement.

Mme Valérie Lacroute. Cet article traite de deux sujets importants : le mode de régulation – autorisation préalable ou déclaration – et la gouvernance – AOM ou collectivité compétente en matière de police de la circulation et du stationnement.

Il est vrai que certaines collectivités, pour privilégier ou protéger le service qu'elles ont mis en place, rejettent les autres offres et penchent pour une autorisation préalable. Pourtant, ne doit-on pas offrir un peu de liberté aux opérateurs désireux de s'installer sur un territoire ?

Bien qu'ayant été maire, je pense que la régulation doit relever des AOM, en concertation avec les communes. Cela garantit la cohérence des politiques et évite que des décisions contraires soient prises dans des villes voisines. L'objectif n'est-il pas de développer la mobilité pour nos concitoyens ? Il convient de trouver le juste équilibre entre AOM et collectivités compétentes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Mon souhait initial était plutôt de confier cette responsabilité à l'AOM. Mais, dans la mesure où ces véhicules occupent, parfois même envahissent, l'espace public et où le droit français et européen prévoit que c'est à la collectivité gestionnaire d'intervenir, nous devons trouver un équilibre. La rapporteure présentera tout à l'heure un amendement qui vise à mieux articuler les responsabilités respectives.

La loi prévoit aussi qu'en cas d'occupation du domaine public, une autorisation est nécessaire, ce qui suppose une mise en concurrence. Nous cherchons à éviter cette mise en concurrence et à mettre en place un mécanisme d'autorisation qui soit compatible avec la place que les collectivités souhaitent réserver aux services en *free-floating*. Nous pouvons travailler à une rédaction en ce sens d'ici la séance

Il est important de développer ces services dans un cadre adapté. Dans des villes comme Paris, Bordeaux, Lyon ou Angers, ils s'ajoutent à d'autres occupations concurrentes sur le domaine public, comme les kiosques ou les terrasses. Les utilisateurs naturels du domaine public que sont les piétons doivent disposer d'un peu de place ! Nous devons continuer à travailler sur cet équilibre, tout en prenant en compte les diverses contraintes.

M. Matthieu Orphelin. Peut-on envisager de retravailler sur l'alternative entre déclaration et autorisation ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous pourrions travailler sur les modalités de délivrance des autorisations, pour une plus grande fluidité. Mais, s'agissant d'une occupation du domaine public, nous n'avons pas le choix : il faut forcément une autorisation.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD2685 de M. Thomas Rudigoz.

Mme Danielle Brulebois. Il s'agit de revenir à la rédaction initiale de l'article.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette version ne correspond plus aux objectifs que je viens d'exposer. Je vous demande de retirer cet amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD628 et CD627 de Mme Véronique Riotton, CD2287 de M. Jean-Marie Sermier et CD1384 de M. Bertrand Pancher.

Mme Véronique Riotton. Les amendements CD628 et CD627 visent à rétablir le dispositif de régulation initialement prévu, en supprimant le régime d'autorisation préalable des communes. Il semble plus intéressant que les AOM puissent définir un cahier des charges et de prévoir une révision, tous les deux ans, de ces prescriptions, afin de tenir compte de l'évolution des usages et des technologies.

M. Jean-Marie Sermier. Commençons par indiquer à M. Matthieu Orphelin qu'il a sérieusement fait chuter notre vitesse d'examen des amendements ! (*Sourires.*)

Il est préférable que les AOM mettent en place ce système de licences, sous condition d'accord des communes concernées.

M. Bertrand Pancher. Compte tenu des éclairages apportés par la ministre, nous verrons s'il convient de maintenir notre amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Soucieux de la cohérence des politiques d'une commune à l'autre, nous voyons tous l'intérêt de confier cette compétence aux AOM. Il nous faut pourtant composer avec un certain nombre de contraintes incontournables. Nous pouvons continuer d'y travailler : l'amendement de la rapporteure permettra une meilleure articulation entre collectivités compétentes et AOM. Je vous demande de bien vouloir retirer vos amendements.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je pense que les avis resteront très partagés, jusqu'à l'examen en séance publique. Ce texte a évolué, la position de la ministre aussi et les avis divergent au sein même des Républicains, puisque les sénateurs ont fait part d'une autre vision, madame Valérie Lacroute. Je vous demande le retrait de ces amendements, au profit de l'amendement CD3195, que je présenterai ultérieurement.

M. Gérard Menuel. Dans les départements mixtes, ruraux et semi-urbains, nous avons constitué des EPCI très larges ; cela augmente d'autant le besoin de lisibilité des offres de mobilité.

M. Pacôme Rupin. Ce sont les élus locaux, et non les AOM, que les citoyens vont voir lorsqu'il y a des problèmes sur les trottoirs. Je penchais moi aussi en faveur d'une

compétence donnée aux AOM en la matière, mais, dans la mesure où l'impact sur le domaine public est très important et où les citoyens sont nombreux à rencontrer des difficultés, il est important que ce rôle soit confié aux maires ou aux présidents des EPCI compétents.

Les amendements CD628, CD627 et CD2287 sont retirés.

La commission rejette l'amendement CD1384.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD2986 de la rapporteure.

Puis elle est saisie de l'amendement CD2812 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement vise à permettre de fixer des règles de régulation qui portent sur l'entretien des engins de déplacement, et notamment sur leur mode de recharge lorsqu'ils sont électriques. La recharge des trottinettes par un groupe électrogène, comme on a pu le voir sur une vidéo circulant sur internet, n'est pas acceptable.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'expérience montre qu'il est en effet utile d'encadrer également les modalités d'entretien.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD675 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Les sociétés privées doivent garantir l'accès aux nouveaux services de la mobilité, afin qu'ils puissent être utilisés aussi facilement que les services de transport en régie ou délégation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il sera difficile de rendre ces services accessibles aux personnes sans smartphone. En revanche, il est bien dans l'intérêt des opérateurs de faire en sorte que ces services soient les plus accessibles possible. Je vous propose de retirer votre amendement, afin de retravailler votre proposition.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

L'amendement est retiré.

La commission adopte successivement l'amendement rédactionnel CD1204 et l'amendement de précision CD445 de la rapporteure.

Puis elle est saisie de l'examen CD667 de M. Éric Alauzet.

Mme Laurianne Rossi. Le développement des trottinettes électriques a entraîné en 2017 une hausse du nombre de blessés de 23 % et accru les risques de collision.

L'amendement CD667 prévoit que le respect des règles de circulation et de stationnement, objet des mesures mises en place par l'opérateur, doit concerner explicitement toutes les règles garantissant la sécurité des piétons.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet enjeu de sécurité est fondamental, mais il relève davantage du code de la route que des prescriptions imposées aux opérateurs. Toutefois, tout ce qui peut renforcer la sécurité des piétons va dans le bon sens ; je m'en remets donc à la sagesse de la commission.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD1878 de Mme Céline Calvez.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement introduit parmi les prescriptions l'obligation pour l'opérateur de s'assurer, en amont de la première utilisation, que les usagers connaissent suffisamment les règles de sécurité routière. Cela pourrait prendre la forme de questions auxquels l'utilisateur devrait répondre correctement ou de visuels présentant les principales règles de sécurité routière. Une sensibilisation au port du casque pourrait également être assurée.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette préoccupation est satisfaite par l'alinéa 5 qui dispose que les prescriptions peuvent porter sur les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés, et par les utilisateurs des engins et véhicules, des règles de circulation et de stationnement. Je vous propose de retirer cet amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

*L'amendement est **retiré**.*

La commission est saisie de l'amendement CD1879 de Mme Céline Calvez.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement prévoit que les prescriptions peuvent concerner la mise en place, par les opérateurs, de solutions pour garantir le bon stationnement des véhicules ou engins, de manière à libérer les trottoirs et à minimiser la gêne occasionnée dans nombre de villes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement est satisfait par l'alinéa 5, qui porte également sur le respect des règles de stationnement, notamment les règles assurant l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou en perte d'autonomie. Je vous propose de retirer cet amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

Mme Laurianne Rossi. L'alinéa qu'il s'agit d'insérer va plus loin puisqu'il y est aussi question de tranquillité publique. Sans consigne de Mme Céline Calvez, je maintiens l'amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD2517 de M. Sylvain Maillard.

Mme Laurianne Rossi. Les « bip » de reconnaissance émis par les trottinettes électriques lorsqu'elles sont à l'arrêt constituent une nuisance sonore. Ils doivent être interdits, conformément à la charte de tranquillité publique des grandes villes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage cette préoccupation. Toutefois, je vous suggère de retirer cet amendement au profit de l'amendement CD2686 de M. Thomas Rudigoz, dont vous êtes cosignataire, et dont la rédaction est plus appropriée.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD668 de M. Éric Alauzet et CD2393 de Mme Frédérique Lardet.

Mme Laurianne Rossi. M. Éric Alauzet propose fort pertinemment que la redevance puisse être modulée selon la consommation énergétique des engins, dans le but de favoriser le développement des solutions les moins énergivores.

Mme Pascale Boyer. La grille tarifaire de la redevance pourra être fondée sur un élément fixe, lié à la taille de la flotte et sur un élément variable, lié à la valeur de l'occupation du domaine public, conformément au mécanisme mis en place à Paris.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement CD668 est satisfait puisque le texte prévoit que les collectivités peuvent imposer des plafonds d'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ; elles pourront, en fonction des informations, moduler la redevance. Je suggère le retrait de cet amendement.

Madame Pascale Boyer, il est préférable de ne pas interférer avec les principes généraux de la fixation des redevances : le code général de la propriété des personnes publiques prévoit que les montants sont fixés en tenant compte des avantages de toute nature tirés de l'occupation du domaine et qu'ils peuvent être modulés par l'autorité compétente en fonction de ces mêmes critères. Il appartient aux collectivités de définir la valeur qu'elles souhaitent donner à ces nouveaux usages ; la rédaction de l'amendement CD2393 limite de façon trop importante leur marge de manœuvre. Je vous propose de retirer cet amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Bertrand Pancher. J'avoue que cette énumération des prescriptions me laisse dubitatif. Les collectivités peuvent elles-mêmes mettre en place les stratégies souhaitées par les territoires. Les règles portant sur l'utilisation des véhicules et les normes nationales sont suffisamment nombreuses pour qu'il ne faille en rajouter dans le régime d'autorisation préalable !

La commission rejette successivement les amendements.

Puis elle examine l'amendement CD1805 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Il s'agit de compléter ainsi l'alinéa 9 : « Le montant de la redevance doit respecter les principes d'égalité de traitement des candidats et de liberté d'accès, tels que définis par le code de la commande publique ». Cela permet d'éviter l'écueil que nous avons évoqué tout à l'heure, la fixation d'un montant disproportionné afin de rendre impossible l'arrivée de nouveaux opérateurs. Cela vise aussi à clarifier le mode de sélection des opérateurs par les élus.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Par nature, tout acte administratif doit respecter ce principe d'égalité. D'ici la séance, il nous faudra compléter les dispositions sur les modalités d'accès des opérateurs à ces autorisations, par le biais d'un appel d'offres ou par celui d'une publicité préalable.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Pacôme Rupin. Il existe des délégations de service public historiques, comme Velib' à Paris, ou même des services publics de mobilité en libre-service. Ils répondent à des obligations, à des cahiers des charges qui pourraient être différents de ceux qui seront proposés aux nouveaux opérateurs. Cette différence est-elle bien prise en compte dans la rédaction de l'article ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Deux logiques s'affrontent, celle qui consiste à donner à un opérateur un droit exclusif, au travers d'une délégation de service public, et celle qui laisse opérer des services privés, qui ne demandent pas de subventions et qui peuvent même payer des redevances. Certes, nous devons éviter de créer des distorsions de concurrence qui affaibliraient les délégations existantes, mais nous ne pouvons pas demander la même chose à un opérateur subventionné et à un opérateur qui paye des redevances. Nous devons retravailler sur la cohabitation entre ces deux modes.

Mme Laurianne Rossi. L'autorisation d'occupation du domaine public, délivrée à un restaurant par exemple, ne fait pas l'objet d'un appel d'offres. Les villes seront confrontées à des dizaines d'opérateurs, comme à Paris, qui voudront occuper l'espace public. Comment nos collectivités pourront-elles les sélectionner ? Nous devons clarifier les règles d'ici la séance, à commencer par les modalités d'accès des opérateurs, par un appel d'offres ou par une publicité préalable.

Par ailleurs, si l'AOM ne donne pas une vision globale des tarifs de redevance pratiqués sur l'ensemble du territoire, certaines villes seront tentées de fixer des montants prohibitifs pour interdire ces nouveaux services, tandis que d'autres se lanceront dans ce modèle. Si nous voulons un développement harmonieux des nouvelles mobilités, il nous faut avancer sur ces règles.

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1385 de M. Bertrand Pancher et CD2288 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Bertrand Pancher. Pour ne pas rallonger encore cet inventaire à la Prévert, je vais retirer mon amendement.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD2288 propose d'ajouter deux items à la liste des prescriptions : les mesures que doit prendre l'opérateur pour permettre à son service d'être déployé en intermodalité avec les autres solutions de mobilité développées sur le territoire, notamment les modalités de son intégration aux applications numériques de planification des déplacements ; les modalités de transmission par l'opérateur des données anonymisées relatives à l'utilisation de son service.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement est satisfait car les services en *free floating* sont bien intégrés aux dispositions de l'article 9, relatif à l'ouverture des données, et de l'article 11, relatif aux systèmes de billettique multimodale. Je vous propose de le retirer.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Le premier item de votre amendement est satisfait par l'alinéa 4, qui prévoit la fixation de règles plus générales concernant les conditions de déploiement des engins. Le deuxième item n'est pas nécessaire, dans la mesure où l'ouverture des données est prévue par le règlement européen délégué de 2017 et précisée en droit français à l'article 9 du projet de loi. Enfin, s'agissant de la responsabilité environnementale pointée dans l'amendement de M. Bertrand Pancher, l'alinéa 7 prévoit un plafond d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. C'est également une demande de retrait.

Les amendements sont retirés.

La commission examine l'amendement CD2686 de M. Thomas Rudigoz.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement, auquel la ministre a fait allusion tout à l'heure, vise à encadrer les signaux sonores émis par les engins de déplacement personnel, particulièrement gênants la nuit.

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

L'amendement CD1416 de M. Bertrand Pancher est retiré.

La commission se saisit de l'amendement CD1463 de M. Julien Dive.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement est satisfait par les dispositions prévues dans le texte. Je suggère son retrait.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Jean-Marie Sermier. Je le maintiens car il vise à donner aux communes un pouvoir d'action face aux trottinettes électriques.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD3195 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement permet de déléguer par convention aux autorités organisatrices de la mobilité la délivrance de l'autorisation préalable à laquelle les autorités en charge de la police et du stationnement peuvent soumettre les opérateurs d'engins et cycles en *free-floating*. Cela permettra une meilleure coordination des mesures de régulation du *free-floating* au niveau intercommunal.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement va dans le sens que nous souhaitons, en donnant à l'AOM la capacité d'exercer sa compétence. Cela suppose, bien sûr, que les EPCI soient d'accord. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD1796 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Il convient de préciser que les autorités compétentes en matière de régulation des engins de déplacement personnel doivent veiller à ce qu'il y ait un nombre suffisant de places de stationnement dédiées afin d'assurer un partage équilibré de l'espace public. Cela renvoie à l'échange que nous avons eu tout à l'heure au sujet de l'occupation anarchique des trottoirs par ces véhicules qui empêchent certains piétons, notamment les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées et les personnes avec poussettes, de circuler sur les trottoirs.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre objectif mais je me demande si cette mesure n'aurait pas un effet contre-productif. Les autorités compétentes ne seraient-elles pas contraintes de répondre à toutes les demandes des opérateurs souhaitant développer ce type de service ? Il revient aux collectivités de définir les places octroyées à ces nouvelles mobilités dans l'espace public, aux côtés des autres occupations du domaine, en laissant une place éminente aux premiers bénéficiaires de l'espace public, les piétons. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je vous demanderai de bien vouloir retirer cet amendement, car l'organisation du stationnement relève sur ce point de la libre administration des collectivités.

Mme Laurianne Rossi. Je vais le maintenir car il nous permettrait d'avancer sur la question du stationnement. Prenons l'exemple de Paris : les places autrefois réservées à Autolib' pourraient être consacrées à l'ensemble de ces engins, quels que soient les opérateurs. Il s'agit de rassembler les EDP dans des espaces dédiés afin de libérer nos trottoirs, en laissant toute latitude aux maires d'entrer dans le détail des modalités pratiques.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 18 modifié.

La réunion, suspendue à onze heures vingt, est reprise à onze heures quarante.

Après l'article 18

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1759 de M. Francis Vercamer et CD1799 de Mme Laurianne Rossi.

M. Stéphane Demilly. L'amendement CD1759 traite d'un sujet d'actualité : l'assurance des engins de déplacement personnel. Leur usage se développe de façon exponentielle dans nos villes, c'est un doux euphémisme de le dire. À Paris, on dénombre ainsi entre 25 000 et 30 000 trottinettes. Je vous avais d'ailleurs interpellée il y a de nombreux mois à ce sujet, madame la ministre, alors que cette évolution commençait à se dessiner. Les conducteurs de ces véhicules se déplacent jusqu'à 30 kilomètres à l'heure sur la chaussée et sur les trottoirs et sont exposés à des risques d'accidents ou amenés à en causer eux-mêmes. Il nous faut protéger les usagers de la route en général et les piétons en particulier qui sont les plus vulnérables.

C'est pourquoi nous proposons que les personnes qui emploient ce mode de déplacement soient assurées au même titre que les propriétaires de voiture. Rappelons qu'en 2018, les accidents ont fait un bond de 23 % et que 40 % des blessures sont situées à la tête.

Je profite de cet amendement pour évoquer un autre sujet lié aux assurances, celui de la responsabilité de ces « déchets » – je n'emploie pas d'autre mot – abandonnés sur les trottoirs car le problème devient de plus en plus prégnant. Quand un enfant qui tombe à cause d'une trottinette laissée sur un trottoir ou qu'une personne malvoyante butte dedans, qui est responsable ? La société propriétaire de la trottinette ou la commune qui n'aurait pas su dégager les trottoirs.

Mme Laurianne Rossi. Mon amendement vise à généraliser l'assurance en responsabilité civile pour les utilisateurs de ces engins, dans la mesure où ils seront bientôt assimilés à des véhicules terrestres à moteur dans le cadre du décret que vous préparez, madame la ministre. Il nous semble indispensable d'avancer sur cette question, déjà réglée par quelques opérateurs qui intègrent dans la location l'assurance de responsabilité civile et par quelques compagnies d'assurance qui ont pris en compte ce nouvel usage dans leurs contrats.

Il faudrait généraliser ces pratiques afin de couvrir les dommages que l'utilisateur pourrait causer à lui-même ou à des tiers, compte tenu de la hausse très préoccupante des accidents parfois mortels. Il y a eu ainsi eu récemment un décès à Levallois, dans ma circonscription.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il n'y a aucune ambiguïté, car les engins de déplacement personnel (EDP) motorisés rentrent clairement dans le cadre de la loi du 5 juillet 1985 qui dispose que l'assurance en responsabilité civile est obligatoire pour tous les usagers d'un véhicule qui circule sur le sol et qui est mu par une force motrice quelconque. Les propriétaires d'EDP doivent s'assurer. Par ailleurs, toutes les sociétés qui louent ces engins sont soumises au même régime que les loueurs de voiture. Il leur appartient d'inclure l'assurance des dommages causés au tiers dans leur contrat de location.

Je vous propose donc de retirer vos amendements.

Mme Bérange Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Stéphane Demilly. Certes, cette réglementation existe, mais personne n'est au courant ! Il serait bon de communiquer à ce sujet, car je ne pense pas que tous les utilisateurs de trottinettes soient assurés. Les fabricants devraient également informer leurs clients de cette obligation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il y a en effet un effort de communication à faire pour que chaque usager soit bien conscient qu'il doit avoir un contrat d'assurance de responsabilité civile. Nous travaillons avec la Fédération française de l'assurance (FFA) pour voir comment des contrats simples, qui viendraient compléter l'assurance habitation, pourraient être élaborés. Par ailleurs, chaque société qui propose ces engins en libre-service doit couvrir la responsabilité civile.

M. Stéphane Demilly. Par respect pour les cosignataires, je maintiens l'amendement.

Mme Laurianne Rossi. Je comprends votre argument, madame la ministre, mais ces EDP motorisés sont-ils nécessairement couverts par une assurance, dans la mesure où en l'état actuel du droit, leurs utilisateurs sont assimilés à des piétons, ce qui les oblige à circuler sur la chaussée ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les véhicules terrestres à moteur sont définis dans différents codes. Il n'y a aucune ambiguïté au regard du droit de l'assurance. Le code des assurances, en intégrant les dispositions de la loi de 1985, rend obligatoire l'assurance de responsabilité civile pour tous les usagers d'un véhicule qui circule sur le sol et qui est mu par une force motrice quelconque.

La commission rejette successivement les amendements.

Elle est saisie de l'amendement CD1792 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement vise à préciser le statut des EDP dont les utilisateurs sont aujourd'hui assimilés à des piétons, mais je crois que le décret qui sera publié prochainement permettra d'apporter des éclaircissements.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous préciserons en effet dans le décret le statut de ces engins motorisés.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je vous suggère donc de bien vouloir retirer cet amendement.

M. Bruno Millienne. Qu'en sera-t-il des utilisateurs de *skateboards*, de rollers et de trottinettes non électriques ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'obligation d'assurance de responsabilité civile n'incombe qu'aux utilisateurs d'engins motorisés.

M. Pacôme Rupin. J'aimerais avoir une précision, madame la ministre, au sujet des vélos à assistance électrique. Dans quelle catégorie se rangent-ils ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ils ne sont pas assimilés à des véhicules terrestres à moteur. Le code des assurances et la loi de 1985 visent les engins auto-propulsés.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, l'amendement CD1801 de Mme Laurianne Rossi ainsi que les amendements identiques CD3196 de la rapporteure et CD1802 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Je défendrai ensemble mes deux amendements.

Nous espérons que les EDP motorisés seront limités à 25 kilomètres par heure, mais aujourd'hui ils peuvent rouler, si l'on débride leur moteur, jusqu'à 70 voire 80 kilomètres par heure, avec les risques d'accident que l'on imagine. Nous estimons donc que fixer à huit ans l'âge minimum pour les conduire, comme le propose le projet de décret, est insuffisant. À huit ans, un enfant ne maîtrise pas le code de la route, notamment parce qu'il n'a pas été formé à ses règles. Je propose donc de porter cette limite soit à quatorze ans, âge requis pour conduire un cyclomoteur de 50 cm³, soit à douze ans, âge auquel les collégiens passent le brevet de sécurité routière (BSR). Cela permettra d'avoir des conducteurs armés pour circuler sur la chaussée avec toutes les conséquences requises en matière de signalisation et de sécurité routière. Je me réjouis de voir que la rapporteure a repris l'un de mes amendements.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je partage votre inquiétude, madame Laurianne Rossi. Nous avons été surpris d'apprendre que l'âge de huit ans avait été retenu pour le projet de décret. Je salue toutefois toutes les dispositions relatives à la sécurité qui y figurent, madame la ministre, qui sont autant d'avancées significatives par rapport à ce qui avait été envisagé initialement. Je propose, par mon amendement CD3196, de fixer l'âge minimum à douze ans car c'est l'âge à partir duquel le casque n'est pas obligatoire, ce qui signifie que l'on considère que l'individu est moins vulnérable.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Toute personne qui roulerait à 70 kilomètres à l'heure s'exposerait à payer une amende de 1 500 euros, car cela signifierait que le moteur a été débridé illégalement.

La limite de huit ans a fait réagir. Elle correspond à une proposition faite par la délégation à la sécurité routière, à laquelle nous faisons toute confiance pour s'occuper de la sécurité routière de nos concitoyens. Cet âge avait été retenu par parallélisme avec l'âge à partir duquel il est interdit à un enfant de circuler à vélo sur un trottoir. Tout le monde n'a peut-être pas conscience du fait qu'à partir de huit ans, un enfant doit rouler à vélo sur la chaussée. En tout cas, jusqu'à présent, personne ne s'est ému de cette disposition du code de la route en disant : « Vous imaginez un enfant de huit ans slalomant entre les voitures dans Paris ? ». En outre, si nous avons retenu cet âge, c'est que le décret s'appliquera à la France entière. Il ne faut pas avoir en tête la seule situation à Paris. Si nous relevons la limite d'âge à quatorze ans, un enfant qui voudrait rouler avec sa trottinette électrique pour suivre ses parents sur une piste cyclable en Bretagne ne pourrait pas le faire.

Je vous précise que toutes les dispositions que nous évoquons sont de nature réglementaire et je me propose de rectifier le décret pour relever l'âge à douze ans, ce qui me paraît être un bon compromis. C'est l'âge à partir duquel il n'est plus obligatoire d'avoir un casque pour faire du vélo, comme l'a souligné la rapporteure.

Je vous propose donc de retirer vos amendements.

M. Pacôme Rupin. Il faut faire attention au parallélisme avec le vélo. On ne peut comparer un utilisateur d'engin de déplacement personnel motorisé qui peut atteindre rapidement 25 kilomètres par heure à un cycliste. Les comportements ne sont pas les mêmes. Je soutiens la proposition de Mme Laurianne Rossi de relever l'âge minimum requis et je vous remercie, madame la ministre d'avoir pris en compte cette préoccupation.

M. Bertrand Pancher. Je trouve intéressant, madame la ministre, que vous ayez abordé ce sujet. Que ces dispositions relèvent d'un décret ne me choque pas, car elles sont très techniques.

J'aimerais toutefois savoir quel est le degré de la concertation que vous avez engagée avec l'ensemble des organisations concernées. Le sujet est tellement complexe qu'il peut y avoir autant d'idées d'amendements que d'opinions au bistrot du coin... Sur quel travail d'expertise pouvez-vous vous reposer ?

Par ailleurs, serait-il possible de laisser un minimum d'autonomie aux autorités organisatrices de la mobilité pour régler une partie de ces problèmes ? Je vois bien que la trottinette à moteur ne relève pas de la même problématique à Paris et à Bar-le-Duc. S'il y en avait dix fois plus dans ma ville, cela ne poserait aucun problème en termes de sécurité. On ne peut pas réglementer de façon identique sur les différents territoires.

M. Gérard Menuel. Dans nos villes de province, nous sommes aussi alertés par les médecins des hôpitaux au sujet des traumatismes assez graves liés à ces engins. Avez-vous des éléments statistiques qui nous permettraient de mieux cerner l'émergence de cette dangerosité nouvelle ?

Mme Laurianne Rossi. Je remercie la ministre d'avoir pris un temps supplémentaire de réflexion et d'avoir avancé au sujet de l'âge.

Nous sommes confrontés à un écueil : l'impossibilité de dissocier la chaussée des pistes cyclables. C'est la raison pour laquelle, dans mes amendements CD1803 et CD1804, qui suivent, je fixe une limite d'âge pour l'achat et la location de ces engins. Cela éviterait de

sanctionner des enfants qui circuleraient avec ces trottinettes sur une piste cyclable. Précisons d'ailleurs que les engins de la flotte des opérateurs ne sont pas adaptés à la taille des enfants.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur Gérard Menuel, les données étant en cours de collecte, nous ne disposons pas encore de statistiques d'ensemble.

Certains d'entre vous évoquent une différenciation selon les villes. C'est une question que je me suis posée. On pourrait en effet laisser aux maires la faculté de fixer l'âge requis pour utiliser ces engins mais cette solution, si elle a des avantages, a aussi des inconvénients. Plus personne ne saurait exactement quelle règle s'impose. Ce serait un facteur de confusion.

Ont pris part à la concertation les associations de piétons, les opérateurs et les associations de collectivités locales. Le décret, dans sa version initiale, a reçu un avis favorable du Conseil national d'évaluation des normes (CNEN) et du Groupe interministériel permanent de sécurité routière (GIPSR), instances censées nous éclairer sur ces enjeux de sécurité routière.

Mme la présidente Barbara Pompili. Maintenez-vous vos amendements, chères collègues ?

Mme Laurianne Rossi. Je les maintiens dans l'attente du décret.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. J'accepte de retirer le mien, car je sais que ces mesures relèvent du domaine réglementaire. Il s'agissait d'un amendement d'appel auquel la ministre a répondu favorablement. Je lui fais confiance.

L'amendement CD3196 est retiré.

La commission rejette successivement les amendements CD1801 et CD1802.

Article 18 bis (nouveau) (articles L. 317-1 et L.317-5 du code de la route) :
Sanctions en cas de modification du dispositif de limitation de la vitesse des engins de déplacement personnel et des vélos à assistance électrique

La commission est saisie de l'amendement CD1795 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement vise à sanctionner le débridage des moteurs de ces engins de déplacement personnel qui permet d'atteindre des vitesses de 70 ou 80 kilomètres par heure.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable. Il est utile d'ajouter les professionnels d'EDP motorisés dans la liste des professionnels concernés par les sanctions applicables pour non-respect de limites réglementaires de vitesse par construction.

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

Après l'article 18

La commission en vient aux amendements CD1803 et CD1804 de Mme Laurianne Rossi, en discussion commune.

Mme Laurianne Rossi. J'ai défendu ces amendements voici un instant.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous suggère de les retirer.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Même avis.

*Les amendements sont **retirés**.*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1464 de M. Julien Dive, CD1794 et CD1793 de Mme Laurianne Rossi et CD2095 de M. Pacôme Rupin.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD1464 vise à rendre obligatoire le port du casque pour les utilisateurs de trottinettes électriques.

Mme Laurianne Rossi. Afin de sécuriser l'utilisation des EDP motorisés, mon amendement CD1794 propose de rendre obligatoire le port du casque et des gants, le CD1793 le seul port du casque. N'oublions pas que 40 % des blessures impliquant ces engins sont situées à la tête.

M. Pacôme Rupin. Nous devons réfléchir à ce qui justifie le port obligatoire du casque. À mon sens, c'est la vitesse de l'engin. Le projet de décret instaure une limitation à 25 kilomètres par heure, qui permet de répondre à une grande partie du problème. Je vais donc retirer mon amendement.

Reste la question du vélo à assistance électrique. Il me semble qu'il faut différencier les cycles de ces EDP motorisés car ils ne renvoient pas aux mêmes pratiques et aux mêmes habitudes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit de dispositions de niveau réglementaire.

Dans le décret, nous rendons obligatoire le port du casque en dessous de douze ans, comme c'est le cas pour le vélo, et le recommandons au-delà de cet âge. Si nous devons étendre l'obligation, il faudrait aussi prendre en compte les vélos à assistance électrique qui circulent à la même vitesse ou la pratique du ski. Nous pensons qu'il y a une logique à en rester au principe de responsabilité.

Je vous demanderai de retirer ces amendements.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Je partage l'avis de la ministre. Le projet de décret oblige les utilisateurs de moins de douze ans à porter un casque et les personnes qui circulent la nuit ou dans des conditions de mauvaise visibilité à porter des équipements réfléchissants.

Ces engins motorisés font partie des mobilités propres que nous souhaitons développer. Il est donc important de trouver un juste équilibre.

Je ne pense pas opportun, monsieur Pacôme Rupin, d'établir une différence entre vélo et trottinette.

À la suite de la ministre, je vous suggère de retirer vos amendements.

Mme Danielle Brulebois. J'ai moi-même déposé un amendement sur le port du casque, qui a été déclaré irrecevable au titre de l'article 41 de la Constitution, et je soutiens l'amendement de Mme Laurianne Rossi. Ces engins, en effet, se multiplient. En 2018, 50 000 ont été vendus et l'on prévoit un doublement sous peu. Si nous voulons lutter contre le réchauffement climatique, limiter l'empreinte carbone et réduire l'usage personnel de la voiture, il nous faut encourager l'utilisation de ces EDP mais il est de notre responsabilité de prendre des mesures adaptées à cette situation nouvelle au niveau législatif comme réglementaire. Nous savons quelles conséquences ont pour notre société les accidents causés par ces engins.

M. Jean-Marie Sermier. Vous avez dit avec juste raison, madame la ministre, que la trottinette pouvait être un mode de déplacement doux et soucieux de l'environnement. Pour qu'il puisse se développer, nous devons sécuriser l'utilisation des trottinettes électriques, qui a surtout un cadre urbain. Aujourd'hui, une personne est plus en sécurité dans une voiture qui roule à 80 kilomètres par heure que sur une trottinette sans casque. Si des accidents graves sont médiatisés et touchent l'opinion publique, un coup sera porté au développement de ces engins.

Mme Pascale Boyer. Je soutiens l'amendement de ma collègue Mme Laurianne Rossi. Rouler en deux-roues, c'est être vulnérable. Il est important de protéger au moins les enfants de moins de douze ans. Vous avez aussi évoqué, madame la ministre, la pratique du ski et je pense qu'il faut aussi ouvrir ce débat car personne ne connaît sa vitesse quand il skie.

M. Bertrand Pancher. Je partage l'avis de la ministre. Si l'on rend le port du casque obligatoire pour les trottinettes électriques, pourquoi pas pour les utilisateurs de vélos électriques, de rollers, voire pour les gens qui grimpent sur une échelle ou les personnes âgées qui se déplacent avec un déambulateur ?

Mme Laurianne Rossi. M. Bertrand Pancher nous communiquera les statistiques de décès liés aux accidents de déambulateurs, car je serais curieuse de les consulter... (*Sourires.*)

Ce qui doit nous guider pour l'obligation de port du casque, c'est la motorisation des engins et leur vitesse. Je vais retirer l'amendement CD1794 et maintenir le CD1793 qui concerne aussi bien les EDP motorisés que les vélos à assistance électrique. Rappelons les statistiques : en 2017, il y a eu près de 300 accidents, 5 décès et 1 000 collisions impliquant des trottinettes. Pour les vélos sans assistance électrique, la limite de douze ans nous paraît en revanche adaptée.

M. Jean-Marc Zulesi. Nous partageons tous l'objectif de développer des mobilités durables mais soyons pragmatiques et ne surchargeons pas la loi de dispositions qui relèvent du domaine réglementaire. Il existe déjà des réglementations sur le port du casque, en particulier pour les enfants.

Au nom du groupe La République en marche, je proposerai de voter contre les amendements restant en discussion.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La version initiale du projet de décret – avant relèvement de l'âge minimum requis de huit à douze ans – a reçu l'avis favorable du GIPSR. Cette instance qui regroupe les parties prenantes conseille le Gouvernement sur les sujets relatifs à la sécurité routière et je pense qu'il n'est pas inutile de tenir compte de ses avis.

Les amendements CD1794 et CD2095 sont retirés.

La commission rejette successivement les amendements CD1464 et CD1793.

Elle est saisie de l'amendement CD47 de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Marie Sermier. Nous proposons que les fournisseurs de services de partage de cycles et d'engins de déplacement personnel aient l'obligation de mettre à disposition des usagers un casque.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Par cohérence avec ce que j'ai dit précédemment, avis défavorable. Chacun est conscient que si l'on adoptait cette disposition, il n'y aurait plus de locations d'EDP en libre-service. Certains le souhaitent peut-être. Ce n'est pas mon cas. Avis défavorable.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Nous ne souhaitons pas rendre obligatoire le port du casque au-delà de douze ans. Comme la ministre nous a assuré qu'elle modifierait le décret pour relever à douze ans l'âge minimum requis pour l'utilisation des EDP motorisés, je me sens rassurée.

Je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Je le maintiens car il ne faut pas transiger avec la sécurité.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD2688 de M. Thomas Rudigoz.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement demande au Gouvernement la remise d'un rapport, dans un délai d'un an après la promulgation de la présente loi, précisant les données chiffrées liées aux accidents de la circulation en trottinette électrique, gyropode, gyroroue et autres engins de déplacement personnel motorisés. Nous avons en effet besoin de davantage de données relatives à l'accidentologie.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La collecte de ces informations est en cours et je pourrai vous les présenter. Il ne me semble pas nécessaire d'inscrire dans la loi qu'un rapport doit être remis par le Gouvernement. Je vous demande donc de retirer cet amendement.

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

Article 19 (articles L. 3120-2-1 et L. 3120-2-2, et sections 1, 2 et 3 [nouvelles] du chapitre III du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports) : *Encadrement de l'activité des vélotaxis*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD446 de la rapporteure.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1966 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Nous souhaitons faire évoluer les conditions d'accès à la profession de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur (VTC) fixées dans la loi du 29 décembre 2016 relative à la régulation, la responsabilisation et la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes, dite « loi Grandguillaume », sujet délicat qui fait couler beaucoup d'encre.

L'examen se déroule aujourd'hui en deux temps : des épreuves théoriques d'admissibilité suivies d'une épreuve pratique d'admission. Les délais extrêmement longs de passage de cet examen – ils peuvent atteindre jusqu'à neuf mois – freinent l'accès à la profession.

Le présent amendement propose donc de supprimer l'examen pratique afin de le remplacer par une formation continue devant être réalisée dans les douze mois qui suivent l'obtention de l'examen théorique. Cela permettrait aux chauffeurs de commencer leur activité plus rapidement sous réserve de remplir certaines conditions : avoir un casier judiciaire vierge, détenir depuis trois ans au minimum un permis de conduire, réussir l'examen théorique. Par ailleurs, le chauffeur se verrait retirer sa carte professionnelle au bout d'un an au cas où il n'aurait pas suivi la formation permettant d'obtenir le certificat d'aptitude.

Les taxis parisiens fonctionnent bien, mais les temps d'attente sont longs. Il m'est même arrivé de patienter trente minutes. Nous pensons qu'il y a de la place pour développer les VTC, d'où cette mesure de simplification.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage votre souhait de fluidifier l'accès à la profession de chauffeur de VTC, même si je ne suis pas certaine que cette mesure aura pour effet de réduire le temps d'attente pour les taxis...

Mme Valérie Lacroute. Ce sera une offre supplémentaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il faut effectivement fluidifier l'accès à la profession de VTC. Cela étant, votre amendement ne modifierait pas seulement l'examen des chauffeurs de VTC, mais aussi celui des chauffeurs de taxi, ce qui n'a fait l'objet d'aucune concertation avec les professionnels concernés.

Je ne me satisfais pas de la procédure d'examen actuelle, qui dure trois mois et demi en moyenne – je rappelle ce chiffre, parce qu'on entend des choses assez fantaisistes à ce sujet. On doit pouvoir faire mieux, et c'est la raison pour laquelle une concertation a été ouverte avec tous les acteurs concernés. Je pense que chacun d'entre vous a conscience que l'équilibre est délicat à trouver entre les taxis, les VTC, les chauffeurs qui ont déjà les qualifications et ceux qui pourraient les avoir. Nous tirerons les conclusions de cette concertation et je vous ferai des propositions d'ici la séance.

Je pense que, sans bouleverser les conditions de l'examen, on doit être capable de fluidifier encore davantage les conditions d'accès à la profession.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Madame Valérie Lacroute, je crois que vous anticipez un peu, car ces questions seront abordées à l'article 20. Peu importe : puisque le débat est ouvert, je vais vous exposer ma position. Il est effectivement nécessaire de fluidifier l'accès à la profession, mais l'examen pratique me semble avoir son importance, dans la mesure où il valide un certain nombre d'aptitudes professionnelles. Vous proposez de le remplacer par une formation continue : je ne suis pas certaine que ce soit la meilleure formule et je pense qu'il faut continuer à y réfléchir.

M. Bertrand Pancher. Je regrette que ce projet de loi ne contienne aucune disposition significative à l'égard des taxis. Pour ma part, je suis tout à fait opposé à ce que l'on continue de favoriser l'entrée de VTC sur le marché tant que l'on n'aura pas trouvé une solution à la crise des taxis. Ils sont victimes d'une dérégulation massive, qui est absolument scandaleuse. Certains d'entre eux ont payé une licence à prix d'or, qui ne vaut plus rien aujourd'hui. Ils sont pour ainsi dire réduits en esclavage et ne s'en sortent pas.

Je suis vraiment choqué que l'on favorise l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché, alors qu'on n'a pas réglé le problème des taxis. Le rapport de M. Laurent Grandguillaume faisait un certain nombre de propositions intéressantes, qui sont loin d'avoir été appliquées. Il préconisait notamment le rachat par l'État de certaines licences et le renforcement du contrôle des VTC, notamment à proximité des aéroports. Les chauffeurs de taxi ont aussi subi les effets de la crise. Même si leurs syndicats ont tendance à dire aujourd'hui que leur situation est moins mauvaise qu'il y a quelques années, il faut continuer à réfléchir aux moyens d'améliorer leurs conditions de travail, particulièrement en région parisienne.

M. Jean-Marie Sermier. Au cours des dernières années, les taxis ont dû faire face à une évolution importante de l'offre, d'abord avec l'augmentation du nombre de licences, puis avec l'arrivée des VTC, dont le nombre est désormais supérieur à celui des taxis. La loi dite « Grandguillaume » a été adoptée il n'y a pas si longtemps : il faudrait, avant de faire de nouvelles propositions, commencer par l'appliquer.

Les chauffeurs de taxi dénoncent aussi une distorsion en matière de contrôles. Tout récemment, les taxis ont fait grève à Nice, en plein festival de Cannes, pour dénoncer le fait qu'ils étaient souvent contrôlés, alors que les VTC ne le sont pas – parce qu'ils sont moins facilement contrôlables.

Ma collègue a parfaitement raison de dire qu'il faut fluidifier les examens des chauffeurs de VTC. Mais il faut veiller aussi à la préservation des taxis, car nous en avons besoin. N'en faisons pas des esclaves du quotidien et de la mobilité !

Mme Valérie Lacroute. Loin de moi l'idée de déréguler totalement le marché ! Cela fait un certain temps que nous réfléchissons à la manière d'assurer une égalité, sinon de traitement, du moins de fonctionnement entre les taxis et les VTC, et votre prédécesseur s'était déjà saisi de cette question, madame la ministre. Un certain nombre de propositions sont sur la table et l'objet de mon amendement était d'avancer sur cette question. Vous nous dites que vous allez bientôt faire des propositions : j'insiste sur le fait qu'il faut améliorer les choses des deux côtés, car les taxis et les VTC ont des problèmes spécifiques, qui ont tendance à les opposer les uns aux autres.

Le chauffeur de taxi qui m'a ramenée hier soir m'a annoncé qu'il comptait faire grève la semaine prochaine, parce qu'il était persuadé que les voies réservées aux taxis allaient être ouvertes aux VTC. Je lui ai dit que c'étaient des *fake news*.

M. Jean-Charles Colas-Roy. C'est du lobbying ! (*Sourires.*)

Mme Valérie Lacroute. Au contraire ! Je parle à la fois des VTC et des taxis et je défends les deux. Nous devons préserver ces deux métiers et trouver le moyen d'assainir leurs relations, qui sont complexes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le sujet est effectivement complexe, puisque vous dites vouloir protéger les taxis, tout en défendant un amendement qui vise à faciliter l'accès à la profession de chauffeur de VTC...

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD447 de la rapporteure.

Puis elle en vient à l'amendement CD1465 de M. Julien Dive.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de notre collègue M. Julien Dive propose de créer un registre annuel mentionnant l'état et l'entretien des véhicules de location. Il importe en effet, lorsqu'on loue un véhicule, de pouvoir s'assurer qu'il est bien entretenu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est créé, pour les conducteurs de cycle à pédalage assisté, une contrainte supplémentaire qui ne s'inscrit pas dans un régime juridique allégé d'encadrement de leur activité. Dans le cadre du présent projet de loi, les collectivités pourront prévoir des prescriptions techniques garantissant le bon état des cycles utilisés pour faire du transport de personnes. Je suis défavorable à cet amendement, car j'estime que les collectivités pourront traiter ce sujet.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement CD1465.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD448 de la rapporteure.

Puis elle examine l'amendement CD1241 de la rapporteure.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Cet amendement substitue au régime d'autorisation préalable pour les cycles à pédalage assisté, introduit par les sénateurs, un régime de prescriptions particulières, fixées par les autorités en charge de la police de la circulation et du stationnement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le régime proposé par cet amendement étant plus souple, j'y suis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite successivement l'amendement CD449 tendant à corriger une erreur matérielle et l'amendement de précision CD3212 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 19 modifié.

Article 20 (articles L. 7342-1, L. 7342-3 et L. 7342-4 du code du travail) :
Renforcement de la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD614 de Mme Véronique Riotton et CD3213 de la rapporteure.

Mme Véronique Riotton. Je regrette que nos collègues sénateurs aient supprimé l'article 20, qui imposait aux plateformes de mise en relation par voie électronique l'adoption d'une charte déterminant les conditions et modalités d'exercice de leur responsabilité sociale. Cette notion de « responsabilité sociale », que nous avons déjà introduite dans la loi relative à la croissance et la transformation des entreprises (PACTE), me semble en effet essentielle.

Cet amendement vise donc à rétablir l'article 20 et à rendre obligatoire cette charte sociale, car il importe de mettre les salariés autour de la table.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous proposez de rétablir l'article 20, qui a été supprimé par le Sénat, et qui imposait le régime des chartes. L'idée est d'imposer, ou de proposer, aux plateformes qui recourent à des travailleurs indépendants de prendre des engagements sociaux. En contrepartie, il est précisé que cela ne crée pas une présomption d'activité salariée.

Dans la réflexion que nous avons menée avec la ministre du travail Mme Muriel Pénicaud, nous sommes arrivées à la conclusion qu'il fallait opérer une distinction entre certaines plateformes, dont l'activité conduit, de fait, à remettre en cause des activités

salariées existantes – c’est notamment le cas des services à la personne – et les plateformes qui se développent dans le domaine de la mobilité qui, de fait, créent de nouvelles activités et ne viennent pas empiéter sur d’autres activités salariées. C’est pourquoi nous sommes en train de réfléchir à la définition d’un champ plus restreint, celui des plateformes de la mobilité, auquel s’appliqueraient des dispositions analogues à celles qui étaient initialement contenues dans l’article 20.

Je voudrais vous dire un mot de notre philosophie à l’égard de ces plateformes de la mobilité. Nous estimons qu’elles sont une bonne chose, dans la mesure où elles fournissent de nouveaux services de mobilité, dont nombre de nos territoires ont besoin. Il faut néanmoins veiller à ce que leur développement respecte plusieurs conditions. Premièrement, ces plateformes doivent assurer la sécurité des usagers. Deuxièmement, elles ne doivent pas introduire une concurrence déloyale qui nuirait à d’autres professions. Troisièmement, elles doivent garantir des droits sociaux aux travailleurs qu’elles rémunèrent. J’ajoute que ces nouveaux services, qui sont en plein développement, sont une voie d’accès intéressante à l’emploi pour des jeunes qui ne souhaitent pas avoir une activité salariée, mais indépendante.

Le sujet est complexe et nous devons poursuivre notre réflexion jusqu’à la séance. En attendant, je vous invite à retirer votre amendement.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Il me semblait important de proposer une nouvelle rédaction de l’article 20 et de faire des propositions concrètes pour les plateformes de VTC, ainsi que pour les deux ou trois roues qui effectuent des livraisons de marchandises. Les chauffeurs de VTC, quand nous les avons auditionnés, nous ont expliqué qu’ils voulaient avant tout obtenir de nouveaux droits et imposer des obligations aux plateformes avec lesquelles ils travaillent.

Leurs principales revendications concernent le droit à la déconnexion, qui n’est pas du tout respecté aujourd’hui, mais aussi le droit de refuser une course. En effet, lorsqu’un chauffeur VTC refuse plus de cinq courses, il peut être radié de certaines plateformes : c’est une pratique courante. Les chauffeurs demandent aussi à connaître à l’avance le prix minimum de la course qu’ils vont effectuer, ce qui n’est pas du tout la norme aujourd’hui.

L’idée serait donc de définir un socle obligatoire, qui reposerait sur quatre critères : à ceux que je viens d’indiquer – droit à la déconnexion, droit au refus de course, connaissance du prix de la course – s’ajouterait l’obligation, pour les plateformes, de rendre publiques, en toute transparence, les conditions de travail des chauffeurs qui travaillent pour elles, notamment leur revenu d’activité et le prix moyen des prestations réalisées. M. Aurélien Taché, ici présent, a fortement contribué à nourrir notre réflexion sur ces questions.

Il me semble préférable que cette charte reste optionnelle et que l’opportunité de son adoption soit appréciée par les plateformes et les travailleurs indépendants qu’elles rémunèrent. Je suis persuadée que les leaders du secteur sont prêts à signer de telles chartes et que les autres plateformes suivront le mouvement. Ce secteur crée de l’emploi et de nombreuses plateformes sont à la recherche de nouveaux chauffeurs : elles auront donc tout intérêt à signer la charte qui leur est proposée.

Cette charte a vocation à améliorer les conditions de travail des chauffeurs, à fixer les modalités de partage d’informations entre les plateformes et les chauffeurs et à donner des garanties de protection sociale complémentaire aux travailleurs – je pense notamment à la couverture du risque de décès, d’invalidité ou d’atteinte à l’intégrité physique de la personne,

ou encore des risques liés à la maternité. Cette charte introduirait également un droit à la formation et permettrait d'alimenter le compte personnel de formation (CFP).

Enfin, on peut envisager que cette charte optionnelle fasse l'objet d'une homologation et que l'État se porte garant de sa conformité à la loi. Cela n'interdit évidemment pas un recours devant le juge et une requalification du contrat de travail. Mais cette charte, même optionnelle, ne caractérisait pas l'existence d'un lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je soutiens pleinement la démarche que vient de décrire la rapporteure. Je répète que je suis favorable à l'idée de limiter ces dispositions aux plateformes de la mobilité, car celles-ci créent une nouvelle activité et n'entrent pas en concurrence avec une activité salariée déjà existante.

Il est effectivement nécessaire de garantir des droits aux travailleurs indépendants qu'elles font travailler. Ces travailleurs ont d'autant plus besoin d'avoir des garanties sociales sur leurs conditions de travail qu'ils interviennent sur la voie publique et, s'agissant des VTC, pour du transport de passagers. Ce sera l'objet des chartes de responsabilité sociale, auxquelles je souhaite, comme la rapporteure, conserver un caractère facultatif.

À ces chartes facultatives, il me semble effectivement nécessaire d'ajouter un socle d'obligations. Peut-être certains d'entre vous ont-ils pris connaissance du rapport de l'Institut Montaigne sur les travailleurs de plateformes, qui est particulièrement édifiant. Le droit à la déconnexion et le droit de connaître, au moment où l'on accepte une course, le montant de la rémunération qu'on en tirera me semblent importants, tout comme le principe de la transparence sur les conditions de rémunération des chauffeurs. Il me paraît donc tout à fait opportun de préciser ce socle, en y ajoutant des droits complémentaires, notamment sur le compte personnel de formation.

Je vous confirme que c'est le sens des concertations qui sont en cours. Comme elles ne sont pas terminées, je vous invite à retirer cet amendement, au bénéfice des propositions qui pourront être faites d'ici la séance.

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. Il me paraissait essentiel de réaffirmer aujourd'hui, devant notre commission, la création de ce socle, qui crée des obligations pour les plateformes. Vous venez d'apporter votre soutien à cette disposition, madame la ministre, et c'est une première victoire pour les chauffeurs de VTC, auxquels on commence à donner un statut.

Je comprends qu'il soit nécessaire de poursuivre la discussion sur le contenu de cette charte optionnelle, voire sur celui du socle obligatoire. Compte tenu du premier pas qui a été fait, je retire mon amendement.

Mme Véronique Riotton. J'ai bien entendu que des concertations sont en cours. Il me semble qu'inscrire une obligation dans la loi permettrait d'accélérer le changement des comportements et de mieux protéger les usagers et les salariés. Je retire mon amendement, mais je prendrai part à la réflexion que vous entendez mener sur ce sujet.

Les amendements sont retirés.

L'article 20 demeure donc supprimé.

Après l'article 20

La commission examine l'amendement CD825 de M. Aurélien Taché.

M. Aurélien Taché. Je suis très heureux, madame la ministre, madame la rapporteure, de retrouver ici des dispositions sur lesquelles nous avons travaillé à l'occasion de l'examen de la loi dite « Pénicaud » du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel.

Ces dispositions visent à mettre l'accent sur la responsabilité sociale des plateformes, afin de mieux protéger les travailleurs qu'elles rémunèrent et qui, rappelons-le, sont souvent précarisés. Ce sont des travailleurs indépendants d'un genre particulier : ils n'ont pas la possibilité, comme des travailleurs indépendants plus classiques – je pense aux commerçants ou aux artisans – de garantir eux-mêmes leur protection par du patrimoine.

L'amendement proposé par la rapporteure enrichit considérablement les dispositions initiales de l'article 20, même si elles ne s'appliquent plus, désormais, qu'aux plateformes. L'idée que les chauffeurs connaissent à l'avance le prix minimal des courses qu'on leur propose est un point essentiel – c'est une demande qu'ils formulaient déjà il y a deux ans. Qui, en effet, accepterait de réaliser une prestation sans connaître à l'avance la somme qu'il recevra en échange ? C'est un signe, bien modeste, de considération et de respect que nous devons à ces travailleurs, et j'espère que cette disposition aboutira. De même, tout ce qui relève de la transparence, comme la reconnaissance d'un droit à la déconnexion, me semble aller dans le bon sens.

Les chartes sociales vont contribuer à améliorer les conditions de travail des chauffeurs et je me propose, par cet amendement, de parfaire le dispositif en introduisant une disposition relative au dialogue social. Si ces plateformes prévoient des dispositions pour modifier les conditions de travail de ces travailleurs, il me semble nécessaire de définir un cadre, dans lequel ces dispositions pourront être discutées directement avec eux. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas.

La loi de 2016 a introduit des avancées et amélioré le statut juridique de ces travailleurs, qui ont désormais la possibilité de se syndiquer. Pour autant, ils n'ont pas de représentants susceptibles de négocier leurs conditions de travail avec les plateformes. Or il n'est pas rare qu'une seule de ces plateformes représente 50 % de leur chiffre d'affaires. Mon amendement vise donc à instaurer un mécanisme d'élections au sein de ces plateformes pour que les travailleurs aient des représentants, qui seraient chargés de négocier leur rémunération et leurs conditions de travail.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends tout à fait le sens de votre amendement et votre préoccupation d'instaurer les modalités d'un dialogue entre les plateformes et les travailleurs des plateformes sur les conditions d'exercice de leur activité professionnelle. C'est d'ailleurs l'un des thèmes qui devraient être abordés dans les

chartes que nous voulons introduire. Cependant, nous parlons d'un secteur qui emploie des travailleurs indépendants, où il n'y a pas de communauté de travail et où le *turnover* est important. Par ailleurs, il n'y a pas de mesure de représentativité. Cela nous oblige donc à réfléchir aux modalités de dialogue entre la plateforme et les travailleurs dans des termes différents. Puisque cela fait partie des réflexions en cours, je vous invite à retirer votre amendement. Nous veillerons à inclure cette préoccupation dans les dispositions qui vous seront présentées d'ici la séance.

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. L'instauration du dialogue social au niveau des plateformes est une nouveauté, mais je ne suis pas sûre, pour connaître le secteur privé, que l'élection soit le modèle adéquat pour les indépendants. Je ne suis pas sûre non plus que ce soit à la plateforme, qui a des relations contractuelles avec ces travailleurs, d'organiser des élections. D'autres solutions, d'autres types de dialogue sont imaginables, par exemple par le biais de consultations numériques.

Votre amendement va dans le bon sens, car il est effectivement nécessaire qu'un dialogue s'instaure entre les travailleurs indépendants, en l'occurrence les chauffeurs de VTC, et les plateformes qui les rémunèrent, mais je ne suis pas certaine que la solution que vous proposez soit la plus adaptée. C'est pourquoi je vous invite à retirer votre amendement.

M. Aurélien Taché. Je vais retirer mon amendement et je suis d'accord pour que nous continuions à réfléchir ensemble sur cette question, mais j'insiste sur le fait qu'il serait vraiment souhaitable d'aller au-delà de la simple consultation, pour permettre une vraie négociation. Des consultations sont déjà organisées à l'heure actuelle, mais on ne sait rien de leur déroulement, ni de l'identité des participants. Réfléchissons aux moyens d'instaurer une véritable représentation, avec des travailleurs qui soient légitimement désignés pour négocier leurs conditions de travail.

Je prendrai un seul exemple, celui des marins-pêcheurs : ce sont des travailleurs indépendants, ils sont syndiqués et ils ont un mécanisme d'élection et de négociation. Il s'agit certes d'une profession très spécifique, mais c'est la preuve que cela peut se faire. J'espère que nous trouverons le moyen, d'ici la séance, de passer de la consultation à la représentation et à la négociation.

L'amendement est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements identiques CD617 de Mme Véronique Riotton et CD1965 de Mme Valérie Lacroute, ainsi que l'amendement CD616 de Mme Véronique Riotton.

Mme Véronique Riotton. Si vous en êtes d'accord, madame la présidente, je défendrai en même temps mes amendements CD617 et CD616, qui concernent l'un et l'autre l'examen auquel doivent se soumettre les personnes qui souhaitent devenir chauffeur de VTC. Aujourd'hui, la loi organise une situation de monopole, puisque seules les chambres de métiers et de l'artisanat (CMA) peuvent organiser ces examens. Tout le monde s'accorde à dire que cette situation n'est pas satisfaisante et qu'elle ne favorise pas l'accès à la profession. Dans la mesure où ce secteur est fortement créateur d'emplois, il semble utile de fluidifier le passage des examens.

Le Conseil d'État a lui-même rendu un avis, il y a un an, dans lequel il appelle à modifier ce dispositif qui consacre, de fait, le monopole des chambres de métiers et de l'artisanat. Il estime en effet que d'autres opérateurs disposent des compétences nécessaires pour assurer cette mission. Mes deux amendements proposent que cet examen puisse être organisé, non seulement par le réseau des CMA, mais aussi par d'autres centres agréés par l'État. L'amendement CD616 concerne à la fois les chauffeurs de VTC et les chauffeurs de taxi et l'amendement CD617 concerne uniquement les chauffeurs de VTC.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD1965 va dans le même sens. On a récemment diversifié les modes de passage du permis de conduire, au-delà des inspecteurs classiques. De la même façon, on pourrait imaginer confier à d'autres organismes qu'aux chambres de métiers et de l'artisanat l'organisation de l'examen de chauffeur de VTC.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre souhait de faciliter le passage de cet examen, mais je ne pense pas que nous ayons intérêt à multiplier le nombre d'opérateurs. On pourrait en revanche imaginer que les CMA délèguent leurs compétences à d'autres organismes. Mme Valérie Lacroute a évoqué la réforme du permis de conduire, qui a permis de recourir à d'autres opérateurs, comme La Poste. C'est plutôt dans ce sens-là que nous voulons aller et je me propose, sur ce sujet aussi, de revenir vers vous d'ici la séance. À ce stade, je vous invite à retirer ces amendements.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Si je partage votre souhait de faciliter l'accès à cette profession, je pense aussi, comme la ministre, qu'il n'est pas souhaitable de multiplier les centres agréés, car cela pourrait nuire à l'homogénéité de la formation. Il me semble préférable de maintenir le pilotage des CMA, tout en autorisant celles-ci à déléguer l'organisation de l'examen à des prestataires. La ministre a évoqué La Poste, mais il peut y en avoir d'autres. Il importe, de mon point de vue, de conserver un pilotage unique pour s'assurer de l'homogénéité de la formation dispensée sur l'ensemble du territoire.

Mme Véronique Riotton. J'insiste sur le fait que le monopole des CMA allonge les délais, et il n'est pas certain que les choses s'arrangeront si elles continuent d'avoir un rôle de coordination. Il faudrait effectivement trouver un moyen de diversifier les acteurs tout en maintenant l'homogénéité de la formation, afin de mettre fin à l'engorgement constaté sur le terrain.

Les amendements sont retirés.

La commission examine l'amendement CD1778 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La tendance actuelle n'est pas vraiment à la création de nouvelles niches fiscales. J'invite donc Mme Laurianne Rossi à retirer son amendement. À défaut, avis défavorable.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement ne vise pas à créer une nouvelle niche fiscale. Il s'agit d'un amendement de cohérence, dont nous avons déjà discuté lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2019. Il vise à aligner les dispositions dont bénéficient aujourd'hui les taxis qui roulent au gasoil et au super sans plomb sur celles de ceux qui roulent au gaz de pétrole liquéfié (GPL). Il vise à favoriser une mobilité plus propre, mais nous pourrions en reparler à l'occasion de l'examen du prochain projet de loi de finances.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD728 de M'jid El Guerrab.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis défavorable à cet amendement, qui tend à empêcher les chauffeurs VTC de prendre en charge des clients dans des aéroports, sauf s'ils justifient d'une réservation préalable d'au moins une heure. Je ne vois pas très bien ce qui justifierait de distinguer le régime applicable aux aéroports, qui ne change pas, et celui des aéroports, pour lesquelles vous opérez une distinction entre taxis et VTC. À mon sens, la limitation de la prise en charge que vous proposez va pénaliser les clients des aéroports et dégrader le service.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD1263 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement nous a été suggéré par la Fédération nationale des artisans du taxi.

L'article 9 du projet de loi prévoit la mise en place de services d'information sur les déplacements multimodaux à destination des usagers. Afin de préserver le marché de la maraude, qui est menacé par le développement de ces nouvelles technologies, cet amendement vise à instaurer un délai entre la réservation et la prise en charge du client.

Le développement de ces plateformes va évidemment dans le bon sens mais, afin de respecter la loi et de garantir une concurrence loyale, seuls les taxis devraient pouvoir informer leur clientèle de leur géolocalisation et de leur disponibilité sur ces plateformes multimodales, conformément à l'article L. 3120-2 du code des transports. Par ailleurs, aucun critère ne permet actuellement de différencier clairement une réservation immédiate de la maraude, ce qui menace l'équilibre de l'ensemble du secteur d'activité.

L'instauration d'un délai entre la réservation et la prise en charge du client est la seule solution qui permettrait de préserver le marché de la maraude face au développement de nouvelles technologies.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. De mon point de vue, la maraude distingue nettement les taxis des VTC et elle a vocation à perdurer. En revanche, je ne vois pas l'intérêt d'imposer aux taxis, comme aux VTC, un délai pour les réservations préalables. Cette disposition me semble pénalisante pour tous les clients. Je vous invite donc à retirer votre amendement. À défaut, avis défavorable.

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. Même avis.

M. Bertrand Pancher. Les techniques de réservation en ligne, qui tendent à se généraliser, mettent en danger la pratique de la maraude. J'admets qu'il n'y a pas de solution simple à ce problème, mais votre mesure va compliquer encore un peu plus la situation des chauffeurs de taxi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les taxis fonctionnent beaucoup, eux aussi, avec des réservations préalables. Je ne pense pas qu'il y ait de distorsion sur ce plan.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD615 de Mme Véronique Riotton.

Mme Véronique Riotton. Afin d'alléger la procédure d'accès à la profession de chauffeur de VTC, cet amendement propose de dématérialiser les démarches. À l'heure actuelle, les dossiers papier engorgent les services : la dématérialisation réduirait à la fois le temps de traitement des dossiers et les frais de gestion administrative.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage votre souhait et nous voulons même aller plus loin. Au-delà du traitement des cartes professionnelles, nous visons la chaîne complète, avec un système d'information et de gestion qui permettrait de rapprocher les informations relatives aux conducteurs et à leur carte professionnelle, aux exploitants et aux véhicules. En matière d'accès à la profession, ce système d'information doit permettre d'automatiser tout le processus, depuis l'inscription aux examens ou la procédure d'équivalence, jusqu'à la délivrance des cartes pour l'exercice de la profession de transport public particulier de personnes. L'objectif recherché est double : d'une part, simplifier les procédures et réduire les délais d'entrée dans la profession ; d'autre part, lutter contre la fraude.

Pour mettre en place ce système d'information global, qui offrira une solution de dématérialisation totale des procédures, il faudra avoir une base légale. Je vous proposerai, pour la séance, un amendement dans ce sens.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Je pense, moi aussi, que la dématérialisation doit être réalisée d'une manière plus globale. Comme l'a dit la ministre, le Gouvernement souhaite aller plus loin dans cette voie. Je vous invite donc à suivre ses recommandations et à faire, éventuellement, une proposition en séance.

L'amendement CD615 est retiré.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du vendredi 17 mai 2019 à 9 h 30

Présents. - Mme Bérangère Abba, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Bérangère Couillard, M. Stéphane Demilly, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Bruno Duvergé, M. Jean-Luc Fugit, Mme Stéphanie Kerbarh, Mme Valérie Lacroute, M. Jean-Claude Leclabart, Mme Aude Luquet, M. Gérard Menuel, M. Bruno Millienne, M. Matthieu Orphelin, M. Bertrand Pancher, Mme Zivka Park, M. Patrice Perrot, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, Mme Véronique Riotton, Mme Laurianne Rossi, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, Mme Frédérique Tuffnell, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Nathalie Bassire, Mme Danielle Brulebois, M. Lionel Causse, M. David Lorion, M. Jean-Luc Poudroux, M. Gabriel Serville

Assistaient également à la réunion. - M. Damien Adam, Mme Stéphanie Do, M. Bruno Fuchs, M. Pacôme Rupin, M. Aurélien Taché