

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

2^e SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019

Séances du mercredi 11 septembre 2019

Compte rendu intégral



Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	7687
2 ^e séance	7731

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

2^e SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019

3^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mercredi 11 septembre 2019

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. FRANCIS VERCAMER

1. Énergie et climat (p. 7690)

PRÉSENTATION (p. 7690)

M. Anthony Cellier, rapporteur de la commission mixte paritaire

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire

MOTION DE REJET PRÉALABLE (p. 7692)

Mme Mathilde Panot

Mme Nathalie Sarles

M. Jean-Marie Sermier

M. Nicolas Turquois

M. Joaquim Pueyo

M. Antoine Herth

M. François-Michel Lambert

Mme Mathilde Panot

M. Hubert Wulfranc

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 7696)

Mme Huguette Tiegna

M. Jean-Marie Sermier

M. Nicolas Turquois

Mme Marie-Noëlle Battistel

M. Antoine Herth

M. Éric Coquerel

M. Hubert Wulfranc

M. François-Michel Lambert

Mme Élisabeth Borne, ministre

TEXTE DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE (p. 7703)

Amendement n° 2, 1, 4, 6, 5 rectifié et 3

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 7703)

Suspension et reprise de la séance (p. 7703)

2. Mobilités (p. 7703)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 7703)

Article 5 (*suite*) (p. 7703)

Amendement n° 521

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports

Amendements n°s 409, 685

Amendement n° 458

Amendement n° 687

Amendements n°s 505, 688

Amendements n°s 416, 578

Article 5 bis (p. 7705)

Article 6 (p. 7705)

Amendement n° 442

Amendements n°s 77, 203, 689

Article 7 (p. 7707)

M. Pacôme Rupin

Amendements n°s 690, 691

Amendements n°s 583, 581, 522

Article 7 bis A (p. 7708)

Article 7 bis (p. 7708)

Article 8 (p. 7708)

M. Philippe Dunoyer

Amendement n° 417

Article 8 ter (p. 7709)

Article 9 (p. 7709)

M. Pacôme Rupin

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État

Amendement n° 692 et 693

Mme Béangère Couillard, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendements n°s 217, 524

Amendements n°s 771, 694, 725, 726, 229

Article 9 bis (p. 7712)

Article 10 (p. 7712)

Article 11 (p. 7712)

M. Pacôme Rupin

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État

Amendement n° 333

Amendements n^{os} 334, 727

Amendement n^o 345

Amendements n^{os} 519, 695, 729, 728

Article 11 bis A (p. 7713)

Article 11 bis (p. 7714)

Amendements n^{os} 369, 730

Article 12 (p. 7714)

Amendement n^o 183

Article 13 (p. 7714)

Article 14 (p. 7714)

Amendements n^{os} 184, 541

Article 14 bis (p. 7715)

Amendement n^o 60

Article 15 (p. 7715)

Amendements n^{os} 731, 667, 732

Suspension et reprise de la séance (p. 7716)

Article 15 bis B (p. 7716)

M. Jean-Marc Zulesi

Mme Aude Luquet

M. Vincent Descoeur

Mme Valérie Lacroute

M. Jean-Marie Sermier

M. Fabien Di Filippo

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État

Amendements n^{os} 20, 733, 696, 92

Article 15 bis (p. 7722)

Article 15 ter (p. 7723)

Suspension et reprise de la séance (p. 7723)

Article 16 (p. 7723)

Article 17 (p. 7723)

Amendement n^o 707

Article 18 (p. 7723)

Mme Brigitte Kuster

Mme Sophie Auconie

Amendement n^o 473

Amendements n^{os} 439, 709, 131, 576

Article 18 bis (p. 7727)

Amendement n^o 734

Article 19 (p. 7727)

Amendements n^{os} 712, 133

Article 20 (p. 7727)

M. Aurélien Taché

M. Hubert Wulfranc

M. Dominique Potier

M. Loïc Prud'homme

M. Joaquim Pueyo

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État

3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 7729)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. FRANCIS VERCAMER

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

ÉNERGIE ET CLIMAT

Commission mixte paritaire

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi relatif à l'énergie et au climat (n° 2193)

PRÉSENTATION

M. le président. La parole est à M. Anthony Cellier, rapporteur de la commission mixte paritaire.

M. Anthony Cellier, rapporteur de la commission mixte paritaire. En juillet dernier, la commission mixte paritaire sur le projet de loi relatif à l'énergie et au climat a été conclusive. Je me réjouis que nous ayons pu trouver, avec le Sénat, un accord sur ce projet de loi aux enjeux cruciaux, rattachés à l'humain et à son environnement – un projet de loi fondamental, qui donne des outils à chacune et chacun d'entre nous pour agir contre le dérèglement climatique.

Tout au long des travaux, à l'Assemblée comme au Sénat, les amendements ont été nombreux et les échanges constructifs, ce qui a permis d'enrichir considérablement le texte. Je reviendrai sur quelques avancées majeures. Avec ce texte, nous avons fait le choix de renforcer nos ambitions pour le climat. C'est ainsi que l'article 1^{er} reconnaît l'existence d'une « urgence écologique et climatique ». Pour y répondre, nous prévoyons notamment d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Il s'agit d'un objectif profondément ambitieux, qui suppose de décarboner totalement nos énergies avec méthode.

Celle-ci consiste à réduire notre consommation d'énergies fossiles de 40 % en 2030, c'est-à-dire dans dix ans ; à fermer nos quatre dernières centrales à charbon d'ici à 2022, c'est-à-dire dans deux ans, tout en accompagnant les femmes et les hommes qui perdent leur outil de travail ; à développer davantage les énergies renouvelables, ce que ce texte et la programmation pluriannuelle de l'énergie permettent, dès maintenant, en prévoyant une augmentation de la production hydroélectrique, un cadre pour l'hydrogène vert, des garanties d'origine pour le biogaz et l'augmentation de la part du solaire ou encore de la chaleur renouvelable. Ces

objectifs ambitieux doivent s'accorder avec des choix réalistes et pragmatiques : c'est pourquoi nous décalons de 2025 à 2035 la date à laquelle le nucléaire atteindra la part de 50 % dans la production d'électricité.

Au-delà de la production, c'est également notre rapport à la consommation qui doit désormais changer et, en premier lieu, à la notion d'empreinte carbone, dont le texte fixe des objectifs de réduction.

Notre consommation énergétique au sein même du logement doit être également au centre de nos préoccupations. Le secteur du bâtiment représente près de 45 % de la consommation d'énergie nationale et près de 26 % des émissions de gaz à effet de serre. Nous avons adopté plusieurs mesures pour lutter contre les passoires thermiques, dont un dispositif en trois étapes : information sur la consommation énergétique du logement, obligation de rénovation, sanction si besoin, en cas de non-respect de cette obligation.

Nous définirons ces sanctions dans la loi quinquennale sur la politique énergétique et climatique, car – c'est une victoire obtenue dans le cadre de ce projet de loi – c'est le Parlement qui fixera désormais les objectifs et les priorités d'action de la France pour l'énergie et le climat.

L'effort doit être partagé par tous. Nous renforçons les obligations de certains investisseurs, qui devront mieux prendre en compte l'impact de leurs investissements sur l'environnement. Les entreprises de plus de 500 salariés, l'État et les collectivités devront établir, sous peine de sanctions, un plan de transition pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, et c'est un point essentiel, ce texte vise à décarboner notre économie, tout en accompagnant l'ensemble de nos concitoyens. Il faut pour cela éviter les hausses de facture d'électricité trop brutales, en conciliant stabilité des prix et maintien d'une juste rémunération du parc nucléaire historique. Il convient également de mieux encadrer les certificats d'économies d'énergie et la lutte contre la fraude et d'ouvrir le chantier de la simplification des aides à la rénovation énergétique.

Ce projet de loi relatif à l'énergie et au climat est un texte tourné vers l'avenir, qui touche le quotidien des Françaises et des Français. Les mesures qu'il contient seront renforcées et complétées par le projet de loi d'orientation des mobilités, les projets de loi de finances, le suivi du Haut Conseil pour le climat, ainsi que par la convention citoyenne pour le climat qui favorisera, je n'en doute pas, l'émergence de nouvelles propositions concrètes.

J'ai déjà eu l'occasion de le souligner : ce texte ne réglera pas tout, il est une partie de la solution. Il ne suffit pas de parler des enjeux climatiques et environnementaux, à l'envi, comme un mantra ou comme un élément sémantique. L'impact de nos choix et de nos comportements sur l'environnement, comme sur le climat, doit être, pour nous comme pour chacun de nos concitoyens, un réflexe, je dirai même une obsession. *(Applaudissements sur le banc du groupe LaREM. – M. Jimmy Pahun applaudit également.)*

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Le projet de loi qui nous réunit aujourd'hui est un texte d'avenir et de vérité. Il est un nouveau pilier de notre ambition pour la transition écologique. Il révisé et fixe des objectifs ambitieux pour notre politique climatique et énergétique ; il prévoit de refonder sa gouvernance et son évaluation. Plus important encore, il donne des leviers concrets pour atteindre ces objectifs : réduire nos émissions de gaz à effet de serre, diminuer nos consommations, développer les énergies renouvelables et lutter contre les passoires thermiques.

On avait reproché à ce texte sa brièveté : les débats ont permis de l'enrichir. Je tiens à saluer le travail accompli par les parlementaires pour le renforcer et le compléter. Je tiens aussi à rendre hommage à l'engagement de François de Rugy, qui a défendu ce projet de loi ici-même. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*) Je remercie également la commission mixte paritaire pour le remarquable travail qu'elle a conduit, afin d'aboutir au texte qui vous est présenté aujourd'hui.

L'engagement pour relever le défi climatique, mesdames et messieurs les députés, nous l'avons en partage. L'urgence écologique et climatique que vous avez voulu inscrire dans le texte l'illustre. C'est bien pour cela que le Président de la République a placé l'écologie au cœur de l'acte II du quinquennat.

Comme le Premier ministre vous l'avait dit en juin, les mois à venir seront ceux de « l'accélération écologique ». Cette accélération, vous pouvez compter sur moi pour la porter, la porter avec vous. Forts de la prise de conscience de tous sur les sujets écologiques, nous devons être déterminés. Je le suis, pour trouver des réponses concrètes et promouvoir les transformations nécessaires. Ces réponses, nous devons les construire collectivement avec vous, avec l'ensemble du Gouvernement, avec la société civile, avec les territoires et avec les partenaires sociaux, parce que la transition écologique et solidaire est l'affaire de tous.

Avec ce projet de loi, la direction est claire : atteindre la neutralité carbone au milieu du siècle. Pour y parvenir, il nous faut dès à présent redoubler d'efforts. Il s'agit d'abord de réduire notre dépendance aux énergies fossiles : à cette fin, il nous faut accélérer la réduction de leur consommation. Avec ce texte, nous allons plus vite et visons une réduction de 40 % en 2030, et non plus de 30 %.

La transition écologique n'est pas compatible avec les énergies fossiles. Grâce à cette loi, nous fermerons les quatre dernières centrales à charbon du pays. C'est ainsi l'équivalent de 10 millions de tonnes de CO₂ que nous éviterons chaque année. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, MODEM et UDI-I.*) Le texte prévoit aussi l'accompagnement des salariés et des territoires. C'est indispensable : la transition écologique ne sera possible que si elle est solidaire.

Pour atteindre la neutralité carbone et les 33 % d'énergies renouvelables du mix énergétique en 2030, il nous faut accélérer. C'est l'ambition de ce texte qui, d'une part, précise et élargit les obligations d'installation de panneaux photovoltaïques en toitures et, d'autre part, permet leur installation sur les délaissés autoroutiers. La France s'engage pleinement dans le développement à grande échelle des énergies renouvelables. Nous allons ainsi accélérer le déploiement de l'éolien en mer. Nous avons attribué

600 mégawatts en juin dernier. Nous visons maintenant de porter à 1 gigawatt la capacité d'éolien en mer attribuée d'ici à 2024.

M. Roland Lescure, président de la commission des affaires économiques. Très bien !

Mme Élisabeth Borne, ministre. La filière industrielle a maintenant toutes les cartes en main pour démontrer que la transition écologique est aussi utile pour les territoires et pour les emplois.

Toutes ces ambitions ne se réaliseront pas sans modifier la gouvernance et l'évaluation de notre politique climatique. C'est pourquoi le texte crée le Haut Conseil pour le climat – HCC. Instance d'expertise scientifique indépendante, capable d'analyser l'ensemble des politiques publiques, le HCC pourra se prononcer sur leur conformité à nos objectifs. C'est un gage de transparence pour l'État. Il permettra de nourrir le débat public.

Je me réjouis également du rôle accru du Parlement dans ce domaine : à partir de 2023, il établira tous les cinq ans les principaux objectifs de notre politique énergétique. Si la transition écologique est l'affaire de tous, elle est évidemment celle de la représentation nationale. Évaluer l'impact écologique de nos politiques, c'est aussi évaluer l'incidence environnementale de nos lois de finances, notamment leur compatibilité avec les engagements de la France – je pense en particulier à l'accord de Paris. Le budget vert était un engagement pris lors du premier conseil de défense écologique : il est maintenant inscrit dans la loi. Ce rapport annuel, sur lequel le HCC rendra un avis, sera remis aux parlementaires en amont des discussions sur le projet de loi de finances pour éclairer les débats.

J'ai parlé d'objectifs et de gouvernance. Je souhaite revenir sur un élément très concret de ce texte : la lutte contre les passoires thermiques, qui illustre parfaitement une écologie qui apporte des réponses concrètes pour améliorer le quotidien et qui donne des résultats. Le logement représente plus du quart de notre consommation énergétique. Il ne saurait donc y avoir de transition sans lui : 4 millions de ménages modestes vivent dans des passoires thermiques et près de 15 % des Français ont froid l'hiver dans leur logement. Il s'agit donc d'un enjeu majeur pour la transition énergétique ainsi que pour la qualité de vie des ménages et pour le pouvoir d'achat.

Nous avons un objectif clair : la fin des passoires thermiques en 2028. La loi prévoit un déploiement, progressif dans le temps, des obligations de rénovation, pour permettre aux propriétaires de s'adapter. Il ne s'agit pas de mettre en difficulté des millions de foyers. Il nous faut accompagner les ménages, mieux les informer et leur donner confiance dans la rénovation énergétique. Les audits seront obligatoires dès 2022 pour les passoires thermiques, afin de connaître les travaux à réaliser pour améliorer la performance énergétique des logements. Sur ce pilier majeur de la transition, nous ne pouvons laisser se développer des pratiques douteuses de mauvaises rénovations, qui instillent le doute chez nos concitoyens. C'est pourquoi la proposition de loi renforce également la lutte contre la fraude aux certificats d'économie d'énergie, afin que chaque rénovation soit réellement utile pour les occupants des logements et pour le climat.

Depuis des mois la jeunesse, la société civile, les experts et les scientifiques se mobilisent à un niveau inédit pour porter une exigence écologique. Ce texte apporte des éléments de réponse supplémentaires à leur appel. Aujourd'hui, grâce à celui-ci, la représentation nationale et le Gouvernement décrètent l'urgence écologique et climatique et y apportent

des réponses concrètes. Pour être au rendez-vous du défi de la transition écologique, nous avons la responsabilité d'agir sur tous les leviers, du plus petit au plus grand, de l'individuel au collectif, de l'isolation thermique des logements à la fermeture des centrales à charbon. Telle est notre ambition. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, MODEM et UDI-I.*)

MOTION DE REJET PRÉALABLE

M. le président. J'ai reçu de M. Jean-Luc Mélenchon et des membres du groupe La France insoumise une motion de rejet préalable déposée en application de l'article 91, alinéa 5, du règlement.

La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Il est manifeste que vous ne comprenez pas ce qu'implique l'urgence écologique dans laquelle nous nous trouvons.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Quelle condescendance !

Mme Mathilde Panot. Le projet de loi dont nous sommes à nouveau saisis est inconséquent et impropre à répondre aux enjeux liés au climat et à la perte massive de biodiversité, enjeux aussi immenses que pressants. Voilà pourquoi je défends à cette tribune son rejet pur et simple, en vue de reprendre le travail sur des bases plus sérieuses. J'espère au moins que, lorsque vous présentez un projet de loi pareil, vous ne vous dites pas qu'il suffit ou qu'il est à la hauteur.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Quelle outrecuidance !

Mme Mathilde Panot. Je n'ai pas encore décidé de ce qui est le pire, entre refuser de faire quoi que ce soit et ne rien faire en pensant que l'action menée suffit. Dans les deux cas, les conséquences seront les mêmes. C'est bien à l'aune des conséquences prévisibles, et de plus en plus certaines quand l'inaction est reine, qu'il faut juger ce type de vaines gesticulations politiques.

Le changement climatique doit être combattu avec toute l'énergie que doit nous donner l'envie de survivre et le désir de vivre bien. Avec le changement climatique, il n'y a pas de compromis, pas de demi-mesure, plus de centre mou et inconsistant. La vieille politique des arrangements avec le réel, qui vous sied tant lorsqu'il s'agit de nier les effets sociaux désastreux de vos politiques, ne marche plus. Et je vous le dis très clairement : elle ne marche plus ni sur le plan social, ni sur le plan écologique.

C'est d'ailleurs le message que vous envoient les décrocheurs des portraits d'Emmanuel Macron.

M. Roland Lescure. Oh !

Mme Mathilde Panot. Ce matin, j'étais aux côtés de neuf d'entre eux. Ils risquent, pour une action pacifique et symbolique qui dénonce l'inaction sociale et écologique du Gouvernement (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM*), cinq ans de prison et 75 000 euros d'amende ! Il est inadmissible que des lanceurs d'alerte soient traduits devant la justice pour avoir défendu l'intérêt général.

M. Rémy Rebeyrotte. Des « lanceurs d'alerte » ? Des délinquants !

Mme Mathilde Panot. Où est le procès de Monsanto lorsqu'il nous empoisonne ? Où est le procès de Lafarge et des autres cimentiers lorsqu'ils polluent et bétonnent les terres dont nous avons tant besoin ? Où est le procès de Total, qui continue à extraire à tout va les énergies fossiles qui doivent rester sous terre ?

M. Vincent Thiébaud. En France, la justice est indépendante.

Mme Mathilde Panot. Surtout, où est votre procès, à vous qui persévérez dans l'inaction écologique et dans cette politique de libre-échange, notamment avec le CETA – *Comprehensive economic and trade agreement* –, le JEFTA – *Japan-EU free trade agreement* – et le traité, à venir, avec le Mercosur – *Mercado común del Sur* –, qui nous condamnent toutes et tous ? Sachez que les gens ont d'autres projets que celui de se laisser enterrer tranquillement !

Si nous ne devons prendre qu'un exemple de la vacuité totale de ce projet de loi, il suffirait de rappeler vos objectifs sur le climat. Pour 2030, vous enjoignez à l'Union européenne de revoir ses objectifs à la hausse, mais vous n'en faites rien pour la France. Vous vous cantonnez à un objectif à l'horizon de 2030, largement insuffisant pour rester sous le seuil de 1,5 degré de réchauffement par rapport à l'ère préindustrielle. En revanche, pour 2050, et sans aucune feuille de route contraignante, vous présentez un objectif à la hausse, encore que le terme utilisé puisse prêter à débat. Toujours est-il que vous dites : neutralité carbone pour 2050 !

En 2050, j'aurai 61 ans et Emmanuel Macron, 72 ans.

M. Roland Lescure, *président de la commission des affaires économiques.* Et moi, je serai mort ! (*Sourires.*)

M. Jean-Charles Colas-Roy. Et Jean-Luc, quel âge aura-t-il ? Quelque chose comme 130 ans, non ?

Mme Mathilde Panot. J'espère qu'entre-temps nous aurons pu faire le travail que vous vous refusez de mener à bien, et engager la planification écologique si nécessaire à notre pays. Mais vous vous rendez bien compte qu'il n'y a aucun sens à s'engager à l'horizon 2050 sans aucun plan pour réaliser l'objectif fixé.

Entendez-moi bien, encore une fois : comment expliquez-vous donc ce hiatus formidable entre la stagnation de la réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 et un objectif revu à la hausse à horizon 2050 ? Comment réduire davantage nos émissions d'ici à 2050 si nous ne commençons pas par les réduire davantage dès 2030 ? Expliquez-nous, j'insiste. Quelle machine à voyager dans le temps, quelle inversion chronologique du calendrier, quelle fantastique invention disruptive, pour reprendre un terme qui vous est cher, allez-vous donc proposer pour surmonter cette contradiction ?

Sans doute, plus prosaïquement, gérez-vous la boutique en espérant avoir disparu du paysage une fois venu l'orage du changement climatique. Cela dit, vous ne gérez, ce faisant, que votre boutique, votre petit intérêt partisan ; car, dans ce projet loi, il n'est nullement question de la nécessaire transition vers le 100 % d'énergies renouvelables et la fin du nucléaire en France. Non, le risque nucléaire n'a pas l'air de vous inquiéter plus que cela. L'entretien du parc nucléaire non plus, d'ailleurs, car rien ne prouve qu'EDF soit aujourd'hui en mesure d'assurer l'entretien de centrales vieillissantes que vous vous refusez à fermer.

Peut-être vous laissez-vous séduire par les sirènes de l'habituelle solution techniciste, réflexe automatique et rarement pertinent. Puisque le changement climatique s'abat sur nous, gardons le nucléaire, chantent ces voix déraisonnables. Cet été, durant lequel les ressources en eau ont été en tension et le niveau de nos fleuves anormalement bas, quatre réacteurs ont dû être mis à l'arrêt. Et quarante de nos cinquante-huit réacteurs dépendent, pour leur approvisionnement, des eaux fluviales : plus le niveau de celles-ci est bas, plus le stress hydrique, sur toutes les activités, augmente.

Dans ce contexte, le fait qu'EDF consomme 22 % de la consommation annuelle nette en eau du pays devrait nous interroger sur l'inertie dont vous faites preuve en la matière. Le changement climatique met donc en péril la production d'électricité d'origine nucléaire. Et le problème posé par la baisse du niveau des fleuves ne se pose pas qu'en amont. En effet, en aval du processus de production, les eaux sont rejetées dans les fleuves, dont elles peuvent augmenter la température s'ils atteignent un niveau trop bas, et de ce fait endommager la faune et la flore. En d'autres termes, le nucléaire perd sur le tableau du changement climatique et nous fait perdre sur le tableau de la biodiversité.

Face à cela, vous maintenez votre cap d'éloignement sans fin de la réduction de la part du nucléaire, alors qu'une réduction de moitié de cette source d'énergie dans la production d'électricité est, selon plusieurs scénarios de RTE – Réseau de transport d'électricité –, pour ne citer que cette instance, tout à fait possible, et ce tout en baissant nos émissions de gaz à effet de serre. Comment penser, dans ces conditions, que vous faites preuve de sens de l'État et que vous envisagez à moyen terme les intérêts de la patrie républicaine des Français, au lieu de réaliser des compromis médiocres guidés par des intérêts privés ?

Votre approche sur le nucléaire apporte une nouvelle preuve que vous ne faites aucun cas de la majorité sociale. Encore une fois, alors que la commission d'enquête parlementaire sur la sûreté et la sécurité des installations nucléaires vous y avait enjoins, vous ne faites absolument rien pour les travailleurs de la sous-traitance du secteur, lesquels, toujours plus précarisés, sont obligés de travailler dans des conditions de santé et de protection elles-mêmes toujours plus dangereuses. Or ils effectuent 80 % des activités nucléaires : voilà pourquoi je vous parlais de « majorité sociale ». Mais, pour elle, vous n'avez que du mépris, et ne faites donc rien pour ces travailleurs de la sous-traitance. Quelles que soient vos options politiques, vous devez pourtant le savoir : ni la continuation du parc, ni la transition vers le 100 % d'énergies renouvelables ne sont concevables sans eux.

Non contents de ne gérer que votre boutique, vous considérez que l'État en est une autre, sans faire de différence bien claire entre vos biens et les biens communs. L'État n'est pas à vendre, nous ne sommes pas à vendre, et nous ne sommes pas d'accord pour que vous continuiez à le piller sans cesse : Aéroports de Paris, La Française des jeux, la branche énergie d'Alstom et, avant vous, les autoroutes : ça suffit !

Nous connaissons tous, et la presse s'en est fait l'écho ces derniers mois, le nouveau projet que vous avez à l'esprit. Il tient en une formule très simple : privatisation des filières renouvelables et nationalisation de la filière nucléaire. En d'autres termes : privatisation des profits et nationalisation des pertes. La braderie généralisée de l'État est à son paroxysme : vous vendez des rentes pour racheter des dettes. En d'autres termes, vous arnaquez la République dont vous êtes supposés servir l'intérêt général.

À cela, je ne vois qu'une explication, celle-là même qui rend cohérentes vos actions depuis le début de ce quinquennat : vous n'êtes pas le parti des Marcheurs ou de je ne sais quoi d'autre, vous êtes le parti de l'argent, le parti des pilleurs de biens communs !

Les puissances de l'argent ne s'embarrassent pas de considérations environnementales ; ce n'est pas chose nouvelle. C'est dans ce cadre que s'inscrit le démantèlement général du service public de l'énergie. La bataille pour la nationalisation de l'énergie n'est pourtant pas venue de nulle part. Les géants de l'électricité, avant 1945, usaient et abusaient de leur

pouvoir en maintenant des tarifs très élevés pour la population. En cas de tension écologique majeure sur le marché de l'énergie, vous savez comme moi ce que la privatisation du secteur de l'énergie veut dire : seuls les plus riches, et à certains endroits, auront droit à de l'énergie.

S'il s'agit d'un service public régulé et organisé en fonction des demandes de nos concitoyens et concitoyennes, alors la solidarité est possible, et les temps critiques sont ceux où l'on se serre les coudes. Les salariés d'EDF se mobiliseront le 19 septembre prochain pour empêcher la poursuite du pillage : je leur adresse, depuis cet hémicycle, un salut fraternel et solidaire.

Dans le secteur de l'énergie comme dans les autres, c'est la même lutte qui se joue, entre les tenants de l'individualisme libéral, le rêve d'une société d'atomes détachés les uns des autres et la conscience de notre nature sociale et solidaire, tout individus que nous sommes. Le démantèlement progressif, déjà largement entamé, du service public de l'énergie va accroître les inégalités entre riches et pauvres, entre centres et périphéries. Vous construisez un monde seulement réservé aux riches qui habitent les centres, mais vous vous rappellerez assez tôt de l'existence des pauvres des périphéries. Nous vous rappellerons aux conditions nécessaires pour une existence digne.

Je veux dire un mot, enfin, sur les moyens à mettre en place dans l'hypothèse où vous accepteriez le rejet du texte. Il est temps d'organiser la planification écologique dont le pays a besoin. Si vous voulez atteindre l'objectif de 100 % d'énergies renouvelables à horizon 2050, si vous souhaitez réduire les émissions liées au transport de marchandises entre nations, si vous voulez changer nos modes de consommation, alors il faut changer nos modes de production.

Sur la rénovation des logements, quand donc engageriez-vous les investissements publics nécessaires pour lutter contre les passoires thermiques ? Le rythme est insuffisant et aucun progrès significatif n'est accompli en la matière dans ce projet de loi. Ce sont près de 800 000 logements par an qu'il faut rénover : cela ne va pas se faire tout seul, par la grâce du « saint marché ».

Pour la puissance publique, le temps est venu de concevoir, de façon démocratique, un vaste plan au service de la plus grande tâche jamais proposée à l'humanité, celle de survivre au chaos qu'elle est en train de produire. Il faut penser ensemble, agir ensemble et, pour cela, socialiser davantage les moyens de production clés, le secteur de l'énergie n'étant qu'un exemple parmi d'autres.

Vous faites tout le contraire, et votre croyance dans la capacité du marché à relever le défi écologique est tout aussi dangereuse qu'irrationnelle. Nous vous opposons la démarche certaine et assurée des citoyens qui, défendant la République sociale et la fraternité, savent que seuls ces principes d'action peuvent nous guider vers un avenir viable.

M. le président. Dans les explications de vote sur la motion de rejet préalable, la parole est à Mme Nathalie Sarles.

Mme Nathalie Sarles. J'interviens au nom du groupe La République en marche.

On l'a dit, ce projet de loi relatif à l'énergie et au climat représente une étape, ambitieuse, dans la lutte contre les changements climatiques. Pourtant, chers collègues de La France insoumise, vous nous proposez de le rejeter !

Voter cette motion de rejet, c'est ne pas reconnaître l'urgence écologique et climatique et son inscription dans la loi ; c'est refuser de viser l'objectif de neutralité carbone

à l'horizon 2050 ; c'est aussi empêcher la représentation nationale de fixer les priorités d'action de la politique nationale énergétique pour la prochaine PPE – programmation pluriannuelle de l'énergie – en 2023.

Ne pas voter ce texte, c'est refuser les mesures nouvelles sur les passoires thermiques, la fermeture des centrales à charbon et l'accompagnement social de leurs salariés ; c'est refuser le développement de l'éolien offshore, le développement de l'hydrogène renouvelable bas carbone, la possibilité d'installer des panneaux photovoltaïques le long des routes ou d'en imposer l'installation sur des bâtiments.

Rejeter ce texte, c'est aussi refuser un budget vert ; c'est refuser l'expertise du Haut Conseil pour le climat et c'est refuser la facilitation des communautés d'énergie ainsi que la transparence sur les certificats d'économie d'énergie. C'est refuser la modification des règles qui conduisent à une augmentation des tarifs de l'électricité, au détriment du pouvoir d'achat des Français.

Bien sûr, il est toujours tentant de critiquer, de crier que nous n'allons pas assez loin, pas assez fort. Mais le texte qui nous est soumis comporte des avancées pour la préservation de notre environnement et la protection de nos concitoyens.

Mes chers collègues, vous l'aurez compris, je vous invite avec force à ne pas voter cette motion de rejet préalable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – MM. Bruno Millienne et Antoine Herth applaudissent aussi.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. On peut regretter que le consensus trouvé en CMP n'ait pas accouché, comme vous l'avez prétendu, madame la ministre, d'un texte d'urgence sur le problème climatique, mais d'un texte a minima : je pense en particulier à la prolongation de dix ans du niveau de la part du nucléaire.

J'y reviendrai lors de la discussion générale, ce projet de loi ne répond ni aux attentes globales de nos concitoyens, ni à l'urgence climatique. Nous regrettons toujours, madame la ministre, de n'avoir pas été saisis d'un texte de programmation pluriannuelle de l'énergie. Il appartient en effet à la représentation nationale de s'exprimer sur un sujet aussi fort.

Néanmoins, je crois nécessaire d'avancer. Dans cette logique, le groupe LR ne votera pas la motion de rejet préalable.

M. Roland Lescure, *président de la commission des affaires économiques.* Très bien !

M. Bertrand Bouyx. Bravo ! Voilà une attitude responsable !

M. le président. La parole est à M. Nicolas Turquois.

M. Nicolas Turquois. Le groupe MODEM et apparentés, qui a totalement fait sienne l'urgence climatique dont nos concitoyens ont pris conscience, ne votera pas cette motion de rejet défendue par Mme Panot.

Je veux m'adresser à ceux qui pensent qu'on répondra à cette urgence en opposant les uns aux autres. Certes, il y a une urgence climatique. Toutefois, je voudrais prendre un exemple concret, qui me touche personnellement. Il y a dans ma circonscription une entreprise de 700 salariés, les Fonderies du Poitou, tournée vers la fabrication de moteurs diesel. Si ces salariés partagent eux aussi la conviction qu'il y a une urgence climatique, ils s'inquiètent également de leur avenir professionnel. Nous, députés de la majorité, devons leur proposer un avenir qui passe par la fixation d'une trajectoire

qui leur apportera des réponses adéquates conciliant leur avenir professionnel, leurs fins de mois et l'urgence climatique.

Ce projet de loi, en définissant des trajectoires, est, vu la situation, la meilleure réponse que nous pouvons apporter. Nous, membres du groupe du Mouvement démocrate et apparentés, nous opposerons à la motion de rejet et nous vous invitons à en faire autant. (*Applaudissements sur les bancs des groupes MODEM et LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Joaquim Pueyo.

M. Joaquim Pueyo. Quand ce texte nous a été présenté, il ne comprenait qu'un petit nombre d'articles : huit. Il en compte désormais cinquante-cinq. Il convient de souligner le travail de fond effectué par les parlementaires, afin d'enrichir le texte et d'en accroître l'ambition. La fermeture des dernières centrales à charbon à l'horizon 2022 représente pour nous une étape qu'il était temps de franchir.

Face au défi climatique, nous devons prendre des mesures concrètes et fortes. Le temps des demi-décisions est passé, nous en sommes tous conscients. Bien que des insuffisances réelles subsistent, s'agissant notamment de la transition écologique des bâtiments, il convient néanmoins de souligner les améliorations apportées au texte, au fil des lectures. C'est notamment le cas de la reconnaissance d'une urgence écologique, du renforcement des obligations de production d'énergie renouvelable en toiture et du suréquipement pour les installations hydroélectriques. Si, comme je l'ai indiqué, ce texte ne semble pas encore suffisant, on ne peut nier qu'il s'est amélioré au fil du temps – d'ailleurs, le rapporteur a été très ouvert lors de l'examen de certains amendements.

En tout état de cause, on ne peut pas dire qu'il n'y a pas lieu de débattre ou que le texte est intrinsèquement dangereux. C'est pourquoi le groupe Socialistes et apparentés votera contre la motion de rejet préalable. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, MODEM et LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Antoine Herth.

M. Antoine Herth. Le plaidoyer de Mme Panot ne nous a pas convaincus. Elle a malheureusement une fois de plus versé dans l'amalgame, confondant urgence écologique et impératif écologique – terme que j'entends souvent employé sur les bancs de la France insoumise. Parler d'impératif revient à dire que l'on impose, que l'on ne discute pas, que l'on ne négocie pas. La différence est la même qu'entre une démocratie libérale et une démocratie populaire. Nous avons le plaisir d'être dans une démocratie libérale, de pouvoir débattre, négocier le bon rythme et faire les bons choix tout en maintenant fermement le cap. Tel est l'objet de ce texte, et nous nous en félicitons.

Vous évoquiez, madame Panot, le sort des travailleurs du nucléaire. Je rappelle que l'une des raisons qui a conduit à la décision de découpler la fermeture de Fessenheim et la mise en service de Flamanville était justement la nécessité de programmer les reconversions professionnelles et de se préoccuper du sort des familles de celles et ceux qui travaillent sur ce site industriel. Sachez donc, madame Panot, que cette préoccupation est aussi la nôtre.

Pour toutes ces raisons, le groupe UDI et indépendants votera bien évidemment contre la motion de rejet. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-I, LaREM et MODEM.*)

M. Bruno Millienne. Excellent !

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Nous pourrions nous reconnaître dans une partie des réflexions livrées par le groupe La France insoumise sur l'urgence d'agir en matière de climat et d'énergie. D'ailleurs, nous avons été très nombreux, il y a quelques semaines, à aller écouter la vice-présidente du GIEC, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, accompagnée de la jeune Greta Thunberg.

M. Jean-Marie Sermier. Affichage!

M. François-Michel Lambert. On pourrait donc estimer que le travail qui a été engagé par le Gouvernement mais que certains d'entre nous ne soutiennent pas, ce travail qui a été soumis à l'Assemblée nationale et au Sénat et qui a débouché sur le texte que nous allons examiner dans quelques instants, n'est pas la réponse à la hauteur des enjeux. Je le confirme – d'ailleurs, le groupe Libertés et territoires s'exprimera tout à l'heure sur le sujet : il n'est pas à la hauteur. Toutefois, cela signifie-t-il que nous devons reculer et ne rien faire? Je pense pour ma part que l'ensemble de la société nous demande d'avancer dans ce domaine. Nous devons donc saisir l'occasion de discuter sur ce texte, au retour d'une CMP sur laquelle chacun pourra donner son avis.

Force est de constater que des avancées ont été faites, mais qu'à ce jour tout n'est pas arrêté. Nier le travail qui a été réalisé, en refusant la marche sur laquelle nous pourrions prendre appui avant d'aller plus loin, ne peut être la position du groupe Libertés et territoires. Notre groupe émettra des critiques, mais nous continuerons à construire, dans une confiance partagée, notamment avec le Gouvernement et nos collègues parlementaires.

Nous voterons donc contre la motion de rejet préalable. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LT et sur certains bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Nous voterons pour la motion de rejet que nous avons présentée – voilà qui ne vous étonnera pas! *(Exclamations et rires.)*

M. François-Michel Lambert. Quelle cohérence!

Mme Mathilde Panot. Ma collègue de La République en marche prétend que, si nous déposons une motion de rejet, c'est que nous sommes contre l'état d'urgence écologique et climatique. En réalité, nous avions prévu, dans une proposition de résolution, de l'affirmer : nous ne sommes donc pas contre. En revanche, et c'est là la différence entre nous, nous ne voulons pas faire semblant de faire quelque chose. *(Exclamations sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

La collègue a dit ensuite quelque chose d'intéressant : c'est que, si nous adoptons la motion de rejet, cela reviendrait à refuser les énergies renouvelables – éoliennes offshore etc. Je vais donc vous expliquer pourquoi votre projet de loi, et plus largement la politique que vous menez, ne favorisera pas les énergies renouvelables. Le ministre d'État avait même déclaré, en première lecture, qu'un nouveau programme nucléaire pourrait être envisagé. Or, tant que nous poursuivons dans la voie du nucléaire, nous n'investirons pas dans les énergies renouvelables. C'est donc vous qui, en réalité, allez voter contre les énergies renouvelables! *(Exclamations sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

M. Damien Adam. Alors ça! Quel retournement de situation! C'est nous qui inscrivons leur développement dans le texte de loi!

Mme Mathilde Panot. Si vous lisez un peu la presse, peut-être savez-vous que Greenpeace a publié aujourd'hui un rapport sur le véritable coût des déchets nucléaires : ceux-ci

pourraient peser sur le budget d'EDF à hauteur de 15 milliards d'euros. Je vous le dis et le redis : le programme nucléaire actuel, premièrement, n'est pas résilient face au changement climatique, deuxièmement, coûte si cher – notamment du fait du grand carénage qui doit être effectué – qu'il nous empêche d'investir et nous fait prendre un retard considérable dans le domaine des énergies renouvelables.

M. Jean-Marie Sermier. C'est faux! Allez donc expliquer cela aux électriciens d'EDF!

Mme Mathilde Panot. D'autre part, vous n'avez pas écouté tout ce que j'avais dit, cher collègue de l'UDI-I. Ce que j'ai dit, c'est qu'il fallait élaborer une planification écologique – rassurez-vous : c'est ce qu'on faisait auparavant ; la planification écologique, ce ne sont pas les Soviétiques qui débarquent! Ce plan, géré démocratiquement, déterminerait précisément comment créer les 900 000 emplois nécessaires à la transition énergétique, comment former les gens et faire en sorte que les investissements réalisés portent sur la sobriété, l'efficacité et la transition énergétiques dont nous avons besoin. Tout cela serait décidé de manière démocratique, j'y insiste.

Dernière chose : je ne suis pas d'accord avec le collègue du groupe LT lorsqu'il dit : « Mieux vaut ça que rien ».

M. Roland Lescure, président de la commission des affaires économiques. Pour vous, c'est la Révolution ou rien!

Mme Mathilde Panot. Moi, je ne suis pas d'accord avec un projet de loi qui poursuit l'ouverture à la concurrence et laisse Total – entre autres – décider de notre avenir énergétique.

M. François-Michel Lambert. Si vous n'êtes pas d'accord avec le projet de loi, votez contre!

Mme Mathilde Panot. Cet avenir, nous devons en décider par nous-mêmes, et c'est pourquoi nous nous opposerons à ce texte. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

M. Rémy Rebeyrotte. Opposition systématique!

M. Bruno Millienne. Votez contre, mais n'empêchez pas les autres d'avancer!

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Comme vous le savez, chers collègues, nous avons, au groupe communiste, quelques divergences avec nos collègues de la France insoumise en cette matière.

M. Bruno Millienne. De plus en plus...

M. Hubert Wulfranc. Il n'en reste pas moins que nous prendrons nos responsabilités et que nous voterons pour la motion de rejet.

M. Roland Lescure, président de la commission des affaires économiques. Je suis déçu! *(Sourires.)*

M. Hubert Wulfranc. Je voudrais vous dire, cher collègue de l'UDI-I, que nous sommes tellement dans une démocratie libérale qu'en ce moment même, les députés de la République que nous sommes sont ni plus ni moins shuntés, pour ce qui concerne l'avenir de l'outil industriel majeur que constitue EDF, puisque cet avenir se discute sans vous, mesdames et messieurs les députés de la majorité, et a fortiori sans nous, les députés de l'opposition. En effet, en ce moment même, on discute, à Bruxelles, de la désarticulation totale du groupe EDF, instrument majeur de la politique énergétique de notre pays depuis des décennies. Voilà ce qu'il se passe!

Et vous, que faites-vous? Eh bien, vous allez tranquillement adopter un projet de loi qui, en sus de souffrir de tares majeures – j’y reviendrai durant mon intervention en discussion générale –, cache aux députés français, en n’en soufflant mot, ce qui se décide en ce moment même à Bruxelles, alors que cela concerne notre patrimoine national. Ce n’est pas la première fois que vous nous faites le coup, mais vous comprendrez que, pour cette simple raison, nonobstant ce que je dirai en discussion générale, le groupe communiste votera pour la motion de rejet.

(La motion de rejet préalable, mise aux voix, n’est pas adoptée.)

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à Mme Huguette Tiegna.

Mme Huguette Tiegna. Affirmer l’urgence climatique, renforcer les objectifs de la politique énergétique, lutter contre les passoires thermiques, améliorer la maîtrise du prix de l’énergie: telle est l’ambition du projet de loi relatif à l’énergie et au climat. S’inscrivant dans la continuité de l’accord de Paris, du plan climat et de la loi mettant fin à l’exploration ainsi qu’à l’exploitation des hydrocarbures, il illustre la volonté de notre majorité d’accélérer la transition écologique.

Le 25 juillet dernier, la commission mixte paritaire a trouvé un accord. Je veux saluer l’intense travail mené avec le Sénat, notamment par nos deux rapporteurs, Anthony Cellier et Nathalie Sarles, travail qui a permis d’aboutir à un texte de compromis.

Ce texte illustre notre volonté et, en même temps, notre pragmatisme sur les questions énergétiques. L’objectif de neutralité carbone en 2050, la réduction de 40 % de la consommation énergétique primaire d’énergies fossiles, la diminution de la part du nucléaire dans notre mix énergétique à hauteur de 50 % en 2035 et la fermeture des centrales à charbon en 2022 sont des mesures qui ont été façonnées par notre vision de ce que doit être la société de demain.

L’urgence écologique est là. Les efforts que nous devons fournir sont encore importants, mais nous ne devons pas perdre de vue que la transition vers un nouveau modèle doit être juste et solidaire. Elle doit se faire concrètement, dès maintenant.

Le groupe La République en marche a présenté des amendements importants, que j’ai défendus et qui répondaient à notre volonté d’envoyer des messages forts sur des sujets qui touchent les Français au quotidien et qui ne sont guère simples: la rénovation énergétique, l’accompagnement des salariés et des territoires touchés par les fermetures de centrales à charbon, la participation des citoyens et des territoires à la transition écologique, ainsi que le développement des énergies renouvelables, notamment photovoltaïques, et le soutien à certaines filières en plein développement, comme l’hydrogène ou le biogaz.

D’autre part, nous avons obtenu une avancée majeure à travers l’institution d’une loi quinquennale relative à l’énergie et au climat, proposition qui avait été formulée depuis plusieurs mois par un groupe de députés LaREM. Cela permettra au Parlement de donner enfin son avis en la matière.

Soyons fiers du travail accompli. Ce n’est que le début du chemin qui doit nous mener à l’énergie de demain, une énergie sobre, efficace et respectueuse de l’environnement.

Je tiens à remercier les différents acteurs qui ont participé à l’élaboration et à la discussion du projet de loi, en particulier François de Rugy. Je salue l’engagement des députés de la majorité comme de l’opposition: ils ont pris l’urgence écologique à bras-le-corps. J’espère que ce souci présidera à nos travaux dans l’hémicycle pour le restant de la législature.

Le groupe La République en marche votera bien évidemment en faveur de l’accord trouvé sur le projet de loi. Rendez-vous lors de l’examen du projet de loi de finances pour en finaliser les aspects financiers! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L’été a été marqué par les enjeux écologiques. Je vous rassure: je ne pense pas à la traversée de l’Atlantique en bateau par Greta Thunberg, ni à son retour en avion avec ses accompagnateurs.

M. Jimmy Pahun. Il fallait tout de même la faire cette traversée de l’Atlantique!

M. Jean-Charles Colas-Roy. Elle n’est pas encore revenue!

M. Jean-Marie Sermier. Il y a eu des événements autrement plus sérieux, avec, loin de chez nous, les dramatiques incendies en Amazonie, et, près de chez nous, une canicule qui a provoqué 1 500 décès et détruit certaines récoltes agricoles et viticoles de notre pays. Cet été, le dérèglement climatique a donc été une dure réalité pour de nombreux Français.

Dans ce contexte de plus en plus inédit, le projet de loi relatif à l’énergie et au climat revêt une importance particulière. Il embrasse de nombreux sujets. Certaines mesures proposées sont positives; d’autres moins. En tout cas, nous pouvons nous réjouir qu’un accord ait été trouvé lors de la réunion de la commission mixte paritaire. C’est toujours un bon signal et cela souligne la qualité de la coconstruction parlementaire.

M. Roland Lescure, *président de la commission des affaires économiques.* C’est vrai!

M. Jean-Marie Sermier. Je regrette que le relèvement du plafond de l’ARENH – Accès régulé à l’énergie nucléaire historique – ait conduit les représentants de notre groupe à voter contre le texte de la CMP. C’est dommage, nous aurions sans doute pu l’adopter à l’unanimité.

L’un des objectifs principaux du projet de loi consiste à repousser de 2025 à 2035 la date à laquelle le nucléaire représentera 50 % de la production nationale d’électricité. Lors de la discussion du projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte, en 2015, nous avions donné l’alerte, s’agissant d’un calendrier qui ne nous paraissait ni réalisable ni souhaitable. L’échéance est aujourd’hui repoussée, et laissez-moi vous dire, madame la ministre, que je pense qu’elle le sera de nouveau d’ici à 2035. J’en fais le pari devant vous.

Contre la pensée dominante, permettez-moi de réaffirmer clairement le soutien des Républicains à l’énergie nucléaire, à son industrie, et aux hommes qui la fabriquent au quotidien. C’est une énergie propre et nécessaire pour atteindre la neutralité carbone. À l’évidence, la France doit s’appuyer sur le nucléaire pour prendre le temps de bâtir un mix énergétique sûr.

J’insiste sur le fait qu’il ne faut pas confondre l’urgence climatique et l’urgence écologique. Aujourd’hui, nous voulons trouver les moyens de répondre à l’urgence climatique, ce qui passe nécessairement par le maintien de notre potentiel nucléaire.

À cet égard, nous reconnaissons que le projet de loi comporte un certain nombre d'avancées. Je pense à méthanisation qui peut permettre de diversifier et de sécuriser les revenus de nos agriculteurs. De même, nous nous réjouissons que l'hydrogène ait enfin été pris en considération par plusieurs gouvernements dans la période récente. En tout cas, madame la ministre, nous vous remercions pour cette avancée.

Par ailleurs, nous sommes satisfaits que le Sénat ait introduit des dispositions pour encourager la petite hydroélectricité. Le nombre de kilowattheures qu'elle produit n'est sans doute pas impressionnant, mais cette énergie naturelle déjà existante est celle qui dégage le moins de CO₂. Espérons que le texte facilitera l'exploitation des 19 000 petits moulins de nos territoires, qui se heurtent parfois à une certaine hostilité de l'administration. J'ajoute que nous avons besoin de ces barrages qui servent de retenues pour les eaux pluviales, retenues bien utiles en périodes de sécheresse.

En revanche, nous réaffirmons notre souhait que soit abandonné l'objectif de construction de 15 000 mâts éoliens en métropole d'ici à 2028.

L'ensemble de ces sujets sera au cœur de la PP. Il est tout de même particulièrement choquant que celle-ci ne soit pas débattue au Parlement.

M. Roland Lescure, président de la commission des affaires économiques. Nous l'avons votée!

M. Jean-Marie Sermier. Au-delà de la question essentielle du mix énergétique, le projet de loi s'est étoffé au cours de la navette parlementaire. Sans prétendre être exhaustif, je souhaite passer en revue différents points.

Nous soutenons évidemment la fermeture des centrales à charbon à l'horizon de 2022, que nous avons réclamée. Il faudra cependant accompagner les salariés concernés. Nous sommes aussi favorables aux constructions à énergie positive. À ce sujet, permettez-moi de saluer l'un des pionniers en la matière, Elithis, groupe français originaire de ma région, puisqu'il est installé à Dijon. Nous soutenons également la suppression des tarifs réglementés du gaz et de l'électricité, qui répond à des objectifs européens. Il faudra néanmoins entendre l'inquiétude des consommateurs sur une possible envolée des prix. Il y a enfin les certificats d'économies d'énergie – les CEE –, sur lesquels il faudra retravailler pour mieux lutter contre les fraudes.

Malgré cela, ce projet de loi n'est malheureusement pas à la hauteur de l'urgence climatique unanimement reconnue. Pour bien montrer qu'il faut aller encore plus vite et plus fort, en l'état du texte, nous y serons défavorables. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR. – Exclamations sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Roland Lescure, président de la commission des affaires économiques. Vous me décevez! Vos collègues sénateurs ont eu plus de raison!

M. Jean-Marie Sermier. C'est pour cela qu'ils sont sénateurs! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Nicolas Turquois.

M. Nicolas Turquois. À quelques jours du sommet Action climat de l'ONU qui se déroulera le 23 septembre à New York, et à la veille de la COP25 organisée au Chili au mois de novembre prochain, nous, représentants de la nation française, sommes à nouveau amenés à nous exprimer sur le projet de loi relatif à l'énergie et au climat.

Avant toute chose, j'aimerais souligner le travail transparent effectué en parfaite complémentarité par les deux chambres. Réunie à la fin du mois de juillet, à l'issue de l'examen du texte en première lecture par le Parlement, la commission mixte paritaire est parvenue à s'accorder sur une rédaction commune du projet de loi. J'éprouve une profonde satisfaction d'avoir pu prendre part à l'accord trouvé entre l'Assemblée et le Sénat sur les dispositions restant en discussion. Au vu de l'urgence du sujet, les divergences partisans ayant été dépassées, c'est un bon signe pour notre démocratie.

La première avancée du projet de loi réside dans la définition et l'affirmation du principe de neutralité carbone à l'horizon 2050. Cette définition juridique est une première en droit français. Très concrètement, les émissions de gaz à effet de serre, responsables notamment du réchauffement climatique, ne devront pas être supérieures à ce que la terre peut absorber. Ce principe revêt pour moi, comme pour beaucoup de nos concitoyens, une importance fondamentale.

En évoquant ce sujet, il est difficile de ne pas penser, le cœur serré, à la catastrophe écologique à laquelle nous assistons impuissants : je pense bien sûr à la destruction de la forêt amazonienne.

Il reste que la fixation du principe de neutralité carbone d'ici à 2050 n'aurait pas de sens si nous ne cherchions pas, en même temps, à réduire notre consommation d'énergies fossiles. C'est pourquoi la future loi relative à l'énergie et au climat prévoit la réduction de notre consommation d'énergies fossiles de 40 % d'ici à 2030, et la fermeture définitive des centrales à charbon d'ici à 2022.

Toutefois, le déclin programmé des énergies fossiles doit impérativement s'accompagner du développement d'énergies propres. L'ambition du texte est d'agir en ce sens, en augmentant d'1 gigawatt les capacités de l'éolien en mer, et en favorisant le développement de la petite hydroélectricité.

Le développement de ces alternatives ne doit pas, pour autant, se faire de façon désorganisée. Il en va de leur pleine et entière acceptation par notre société. C'est pourquoi, et ce choix d'un « en même temps » est à saluer, le texte entend préserver notre littoral de l'installation de panneaux solaires pour éviter une urbanisation supplémentaire de milieux fragiles, tout en introduisant, dans certains cas, l'obligation d'installation de dispositifs énergétiques sur les toitures des nouveaux bâtiments commerciaux. Il restera malgré tout à travailler sur l'acceptabilité de certains projets. Je pense en particulier aux éoliennes qui suscitent beaucoup de crispations dans les territoires. J'attends, madame la ministre, que nous puissions travailler sur ce sujet à l'avenir.

Le projet de loi consacre aussi l'importance du nucléaire, qui a permis à la France de parvenir à une large autonomie de sa production énergétique. Dans le cadre de la recherche d'un mix énergétique plus diversifié, nous avons acté que le nucléaire ne représentera plus que 50 % de la production globale en 2035. Cette échéance, préférable à celle de 2025, permet de construire une transition crédible sans rendre nécessaire, par exemple, la construction de centrales à gaz, ce qui aurait été en contradiction totale avec nos ambitions climatiques.

La future loi a aussi acté la revalorisation du volume et du prix de l'accès régulé à l'énergie nucléaire historique. C'est une forme de garantie donnée aux industriels dont l'activité subirait l'impact de coûts trop élevés de l'électricité. Saluons ce choix!

La meilleure énergie étant celle que l'on ne consomme pas, un ensemble d'amendements est venu étoffer le projet de loi, permettant finalement des avancées majeures en matière d'information sur les travaux de rénovation énergétique, de lutte contre les fraudes aux certificats d'économies d'énergies et de lutte contre les passoires thermiques.

L'amélioration de l'information des citoyens passera également par la pérennisation du Haut Conseil pour le climat, qui sera chargé d'évaluer la mise en œuvre des politiques publiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de la France, notamment en comparaison avec des pays tiers.

Nombreuses sont les mesures de ce texte qui peuvent paraître techniques ; elles sont pourtant essentielles dans le combat pour le climat. Elles permettent en particulier de définir des trajectoires fines, régulièrement évaluées pour sortir de la dépendance aux énergies carbonées. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé qu'avant le 1^{er} juillet 2023, puis tous les cinq ans, une loi fixera les priorités d'action de la politique énergétique nationale pour répondre à l'urgence écologique et climatique. L'enjeu est clair : il s'agit d'avoir une meilleure lisibilité, et surtout une meilleure accessibilité des objectifs énergétiques que se fixe la France.

Ainsi, voter dès aujourd'hui ce projet de loi est sans conteste une réponse forte et attendue par nos concitoyens, qui traduit un effort à poursuivre et amplifier. Les épisodes de canicule que nous avons vécus cet été, l'ouragan Dorian aux Bahamas ou encore le typhon meurtrier qui vient de toucher le Japon sont autant de preuves qu'il est urgent d'agir. Churchill avait coutume de dire qu'il vaut mieux prendre le changement par la main avant qu'il nous prenne par la gorge : n'oublions pas que le coût de la protection du milieu naturel est beaucoup plus faible que celui de sa reconstitution !

En votant en faveur du projet de loi relatif à l'énergie et au climat, le groupe MODEM et apparentés entend non seulement agir, mais aussi prévenir les drames de demain. Pour l'ensemble de ces raisons, il votera ce texte qui, nous l'espérons, sera adopté à une large majorité. (*Applaudissements sur les bancs des groupes MODEM et LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Dans son discours de politique générale, le 12 juin dernier, le Premier ministre avait laissé entendre que la France allait entrer dans une nouvelle ère en matière de transition écologique, transition dont le projet de loi qui nous occupe aujourd'hui serait un nécessaire vecteur.

Nous avons souligné en première lecture les insuffisances de ce texte et son absence d'ambition : absence d'objectifs intermédiaires sur les trajectoires carbone ; absence de mesures relatives à la production d'énergies renouvelables ; absence de mesures relatives au logement, premier secteur consommateur d'énergie, ou encore absence de mesures réellement contraignantes.

C'est donc sans surprise que le projet de loi est passé de douze à cinquante-cinq articles, entre le texte initial, déposé le 30 avril dernier à l'Assemblée, et complété par une lettre rectificative, et celui qui a été transmis au Sénat. Parmi les dispositions nouvelles adoptées, notre groupe politique avait pris position en faveur de celles relatives à la problématique de la transition du parc de logements.

Nous étions en pointe sur le sujet et nous vous avons proposé un dispositif complet, qui comportait un calendrier de résorption des passoires thermiques, un mécanisme de

soutien aux ménages modestes, proposé par notre collègue Jean-Louis Bricout – mécanisme assis sur un système d'avance remboursable au moment de la mutation du bien –, et un dispositif contraignant avec l'interdiction de mise en location des passoires énergétiques à un horizon raisonnable. Nous regrettons que l'essentiel de ces trois chantiers pourtant majeurs ait été écarté dans les débats.

Certes, la majorité a finalement fixé un calendrier à l'horizon 2027 pour les logements classés F et G. Néanmoins, en l'absence de financements nouveaux ou de mesures coercitives, il demeure essentiellement au rang des intentions. Nul n'imagine demain qu'une forme de « désigner et dénoncer » – pour éviter de parler anglais –, suffise à bloquer la transaction de biens ne respectant pas les normes.

En revanche, certaines de nos propositions avaient été retenues. Mon collègue Dominique Potier avait ainsi souhaité que la recherche de la sobriété énergétique et la définition de budgets carbone soient inscrites dans la programmation pluriannuelle de l'énergie. Il avait aussi défendu la publication d'une feuille de route de la sobriété énergétique du numérique. Malheureusement, ces dispositions ont été rejetées par le Sénat.

Nous proposons également, comme d'autres collègues, de déclarer l'urgence climatique et d'en tirer des leçons en adoptant des mesures amplifiant les obligations d'installations d'équipements de production d'énergies renouvelables, en particulier sur les toitures et les parkings.

Pour ma part, j'avais soutenu une disposition législative, qui a été votée, permettant de favoriser le suréquipement pour les installations hydroélectriques. Cette mesure permettra la réalisation de travaux d'augmentation de puissance et de modernisation des infrastructures, sans remise en cause des durées de concession ni effet d'aubaine économique, avec peu ou pas d'impact environnemental.

À cet égard, monsieur le rapporteur, je souhaite très sincèrement saluer votre état d'esprit et votre méthode...

M. Roland Lescure, président de la commission des affaires économiques. Vous avez raison !

Mme Marie-Noëlle Battistel. ...qui ont permis, malgré nos divergences, d'avancer sur certains dossiers, et parfois de convertir le Gouvernement à un peu plus d'ouverture.

À l'aune des travaux menés ensuite par nos collègues du Sénat, nous étions confiants dans le fait qu'une nouvelle lecture nous permettrait de préciser les mesures prises, notamment en matière d'habitat et d'énergies renouvelables. Hélas, l'accord obtenu en commission mixte paritaire a été particulièrement décevant.

Si les lectures des conclusions des CMP sont le plus souvent l'occasion de louer un travail de qualité, assis sur un subtil équilibre entre les aspirations des deux chambres, je dois, hélas, vous dire notre déception d'avoir vu la CMP – j'étais présente – se transformer en retraite de Russie : la régression était nette par rapport aux modifications apportées au texte par les sénateurs, et même par rapport aux dispositions adoptées ici même en première lecture.

M. Roland Lescure, président de la commission des affaires économiques. Non !

Mme Marie-Noëlle Battistel. Certes, des mesures positives ont été intégrées au texte final ou y ont été maintenues, mais nous manquons de moyens financiers et de mesures coercitives. Certaines dispositions sont incomplètes, comme le

relèvement hâtif du plafond de l'ARENH sans actualisation du prix. D'autres ne sont pas acceptables, comme la suppression des tarifs réglementés du gaz et de l'électricité.

Voilà pourquoi le groupe Socialistes et apparentés s'abstiendra lors du vote, ainsi qu'il l'avait fait en première lecture.

Nous continuerons par ailleurs, dès le prochain projet de loi de finances, à défendre une véritable ambition pour la transition écologique, à la mesure des enjeux, notamment dans le secteur du bâtiment, grâce à un dispositif holistique et financé. En effet, si le présent texte marque une étape supplémentaire vers une transition écologique juste et socialement équilibrée, il ne saurait être un aboutissement.

Nous veillerons également à ce que, dans le cadre des orientations fixées par le Président de la République quant à la réorganisation du groupe EDF, la filière hydroélectrique soit sanctuarisée au sein d'un service public, pour toutes les raisons que j'évoque depuis plusieurs années, que Mme la ministre connaît très bien et que je ne répéterai pas ici. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SOC. – Mme Jeanine Dubié applaudit également.)*

M. le président. La parole est à M. Antoine Herth.

M. Antoine Herth. Si le groupe UDI et indépendants se réjouit que la commission mixte paritaire ait pu aboutir à un accord, et si le texte qui nous est soumis modifie effectivement les objectifs de notre programmation pluriannuelle de l'énergie, il ne nous aura pas permis de débattre du fond des choix énergétiques de notre pays : nous n'avons pas discuté de la place du nucléaire, des centrales à gaz, de l'éolien – terrestre ou maritime – ni de la méthanisation, entre autres. Reconnaissez que c'est un peu dommage.

Nous partageons l'objectif d'une production énergétique décarbonée, mais nous pouvons avoir des divergences à propos des modalités permettant d'atteindre la neutralité carbone en 2050. En effet, cet objectif louable pourrait aboutir à un transfert de charges au détriment de l'agriculture, qui serait sommée, à terme, d'absorber les émissions de carbone que les autres secteurs d'activité n'auraient pas réussi à réduire comme ils l'auraient dû.

Il est donc essentiel que les parlementaires puissent continuer de débattre des orientations de notre politique énergétique, dès lors que les décisions prises ne sont pas consensuelles et peuvent conduire à des affrontements entre des secteurs dont les intérêts divergent. Heureusement, ce sera possible, grâce à la ténacité des députés, mais en 2023 seulement – une perspective quelque peu lointaine, mais c'est déjà un premier pas.

Nous aurions notamment pu débattre de l'énergie nucléaire, qui constitue un atout dans la lutte contre le changement climatique. En la matière, nous partageons votre souhait de reporter de 2025 à 2035 l'objectif de 50 % d'énergie nucléaire au sein du mix électrique, contre 70 % aujourd'hui : c'est un délai bien plus réaliste.

Nous aurions également aimé débattre des autres énergies qui soulèvent des problèmes d'acceptabilité sociale, en particulier l'éolien terrestre, lequel a entraîné, par endroits, un véritable mitage du territoire.

Nous nous réjouissons de la fermeture prochaine – d'ici à 2022 – des quatre dernières centrales à charbon françaises, qui représentent un tiers des émissions de gaz à effet de serre de notre production d'électricité, pour à peine 1 % à 2 % de notre mix électrique.

Nous sommes également soulagés de la suppression de l'article 4 quater, qui avait été ajouté par l'Assemblée nationale.

Le futur Haut Conseil pour le climat, dont le texte entérine la création, devra exercer un rôle important, afin d'orienter nos politiques publiques vers une véritable transition énergétique de la société. Son premier rapport est éclairant : l'objectif de neutralité carbone en 2050 est, dit-il, « techniquement réalisable mais implique une transformation profonde de l'économie et de la société à grande échelle ». Or – vous en conviendrez certainement, madame la ministre – le projet de loi ne dégage pas assez d'énergie pour alimenter une transformation aussi profonde, même s'il va dans la bonne direction.

L'un des leviers à actionner est celui du logement. Sur ce sujet essentiel, de nombreuses dispositions ont été ajoutés lors du parcours législatif et l'orientation est la bonne. Selon l'étude TREMI – travaux de rénovation énergétique des maisons individuelles – de l'ADEME – Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie –, parmi les 5 millions de maisons individuelles qui ont fait l'objet de travaux de rénovation entre 2014 et 2016, un quart seulement a sauté au moins une classe de DPE – diagnostic de performance énergétique –, tandis que les trois quarts restants n'amélioreraient pas leur performance énergétique, malgré 36,3 milliards d'euros d'investissements au cours de la période ; c'est assez inquiétant.

J'espère que cette situation fera bientôt partie du passé, grâce à votre ambition, que nous soutenons, d'améliorer la gouvernance et le pilotage de la rénovation énergétique, en particulier grâce au service d'accompagnement pour la rénovation énergétique que vous avez lancé cette semaine. Il faudra bien que l'argent public dépensé produise des résultats concrets – les expériences actuelles n'étant plus bientôt, du moins je l'espère, que de malheureux souvenirs. Il est en tout cas absolument nécessaire d'améliorer le pilotage et l'efficacité de nos politiques publiques en la matière.

S'agissant enfin du dispositif de l'ARENH, le texte apporte une solution de court terme, alors que nous aimerions pouvoir envisager la fin d'un système qui fonctionne imparfaitement.

Au total, si, à nos yeux, le texte ne révolutionne pas notre politique énergétique, il propose tout de même des mesures intéressantes. Vous l'avez dit, madame la ministre : c'est un pilier. À ce titre, il mérite d'être salué et c'est pour cette raison que nous le soutiendrons, en remerciant le président de la commission et le rapporteur d'avoir veillé à ce que tous les avis s'expriment de façon équilibrée, au cours des débats. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UDI-I.)*

M. Roland Lescure, président de la commission des affaires économiques et **M. Anthony Cellier**, rapporteur de la commission mixte paritaire. Merci à vous !

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel. Je me suis rendu ce matin à un procès, celui de neuf militants écologistes non violents que l'on a fait comparaître devant un tribunal correctionnel pour vol en réunion – j'espère qu'à cette heure ils sont relaxés, et je les salue.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Hors sujet !

Mme Mathilde Panot. Pas du tout !

M. Éric Coquerel. Qu'ont-ils bien pu faire de suffisamment grave pour risquer cinq ans de prison et 75 000 euros d'amende, pour que soit saisi le bureau de lutte antiterroriste ?

M. Rémy Rebeyrotte. Ils se sont attaqués aux institutions !

M. Éric Coquerel. Ils ont osé décrocher des portraits du Président. En laissant vide l'emplacement de ces portraits, ils voulaient appeler l'attention sur le vide de sa politique environnementale et sociale. De fait, je remarque que vous consacrez plus d'énergie à réprimer les militants écologistes qu'à transformer le modèle énergétique français. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Ils ont agi en s'inscrivant dans la longue tradition de la désobéissance civile, pour sonner l'alarme à propos de l'urgence climatique. L'avez-vous entendue, cette alarme ? L'avez-vous entendue quand le GIEC nous a annoncé qu'il nous restait douze années pour agir ? L'avez-vous entendue ne serait-ce qu'à une seule des centaines de réunions, de COP, de sommets, de Grenelle et de colloques où l'on ne cesse de se répéter les mêmes chiffres et de crier à l'urgence ? Vous arrive-t-il parfois d'être vous-mêmes sonnés en réalisant l'ampleur de l'écart entre les objectifs à atteindre pour sauver la planète et les résultats catastrophiques des politiques que vous continuez de mener ?

À écouter vos beaux discours, on a bien l'impression que vous êtes au courant ; vous acceptez même l'inscription dans la loi de la notion d'urgence écologique et climatique. Mais apparemment, dans votre monde, le mot « urgence » n'a pas le même sens que dans le nôtre. Il semblerait que, pour vous, faire face à l'urgence, c'est tout remettre à plus tard, en promettant vaguement que quelqu'un finira par s'en occuper un jour...

M. Roland Lescure, *président de la commission des affaires économiques.* Ce ne sera pas vous, en tout cas !

M. Éric Coquerel....de préférence dans plusieurs décennies, quand il ne sera plus temps.

C'est exactement ce type de politique, celles des œillères et des promesses dont la concrétisation est éternellement remise à plus tard, qui nous a conduits à la catastrophe climatique à laquelle nous faisons face aujourd'hui.

Il existe pourtant des solutions : on ne vous demande même pas de les inventer ! Quantité d'associations, des milliers de scientifiques, de militants et de bénévoles travaillent sans relâche pour les construire et les défendre, comme l'association négaWatt, avec son scénario précis de transition énergétique, qui rend accessible l'objectif de 100 % d'énergies renouvelables en France en 2050.

Au lieu de les écouter et de vous montrer à la hauteur des enjeux de votre époque, vous choisissez de stagner et même de reculer. Vous reportez ainsi sans honte de dix ans les objectifs que vous aviez vous-même fixés en matière de réduction de la part de nucléaire dans la production d'électricité. Vous rendez du même coup possibles de longues et précieuses années supplémentaires d'inaction dans ce domaine, sans aucune justification rationnelle ni scientifique...

M. Roland Lescure, *président de la commission des affaires économiques.* Ah si !

M. Éric Coquerel....et mettez directement la population en danger, en ne tenant pas compte de l'état déjà très inquiétant de nos centrales, qui auront en moyenne 49 ans en 2035. L'association Greenpeace l'a résumé en quelques mots : le projet de loi veut sauver le nucléaire...

M. Jean-Marie Sermier. Tant mieux !

M. Éric Coquerel....pas le climat. Monsieur Sermier, à Fukushima, l'énergie nucléaire était propre... jusqu'à l'explosion de la centrale !

M. Jean-Marie Sermier. Ce n'est pas la même chose en France !

M. Éric Coquerel. Ce n'est malheureusement pas la seule des sources de déception et des entourneloupes que dissimule le texte, et qui vont du recul des objectifs annoncés d'émissions de gaz à effet de serre à l'absence d'interdiction totale des centrales au charbon, contrairement à la promesse présidentielle, en passant par l'absence de politique d'envergure pour développer et systématiser les énergies renouvelables.

Enfin, la question centrale des logements que l'on qualifie de passoires énergétiques illustre parfaitement l'étroite intrication entre urgences écologique et sociale. Vous le savez, les personnes les plus démunies sont les premières victimes de la mauvaise isolation des logements, ne pouvant se payer le luxe de choisir leur logement selon ce critère, à supposer que sa performance énergétique soit indiquée. Vous choisissez malgré tout de fixer un plafond de performance énergétique près de deux fois supérieur à 330 kilowattheures par mètre carré et par an, c'est-à-dire au seuil au-delà duquel on considère qu'un logement est une passoire énergétique. Pire : aucune sanction réelle n'est encore prévue pour les propriétaires qui n'effectueraient pas les travaux nécessaires dans des logements déjà loués.

Ce projet de loi, illustration supplémentaire du cynisme de la politique du Gouvernement, restera dans l'histoire comme une pierre de plus à l'édifice de la catastrophe climatique. Nous n'avons plus le temps ni pour le « en même temps », ni pour l'entre-deux. C'est pourtant ce qui caractérise le présent texte comme le projet de loi d'orientation des mobilités : ils ne transforment en rien notre modèle énergétique ni notre modèle de transports, se contentant de les adapter à l'ouverture à la concurrence et aux privatisations. Or l'urgence climatique n'attend pas, elle a besoin d'une telle transformation. En pratiquant au mieux l'immobilisme, voire en aggravant la situation, vous commettez une mauvaise action vis-à-vis des Français et de notre avenir.

Pour ces raisons, le groupe de La France insoumise votera contre le texte.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Comme l'a révélé le premier rapport du Haut Conseil pour le climat, publié en juin, et en dépit des bavardages médiatiques, la France n'est pas au rendez-vous de la transition écologique. Le décalage par rapport aux objectifs que notre pays s'est lui-même fixés provient en particulier des émissions liées aux transports, qui n'ont pas diminué depuis dix ans, et de celles provenant des bâtiments, qui ont diminué trois fois moins vite que ce qui avait été anticipé. Le rythme actuel de mise en œuvre des engagements pris dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, en 2015, n'est pas le bon.

Nous aurions pu espérer que le projet de loi relatif à l'énergie et au climat tirerait les enseignements de cet échec et accélérerait le mouvement ; au lieu de quoi vous proposez, une fois de plus, un texte d'affichage et des objectifs en trompe-l'œil. En voici trois exemples.

Alors que les émissions de gaz à effet de serre importées représentent 40 % de notre empreinte carbone, l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 ne les comptabilise pas. Le Haut Conseil pour le climat avait pourtant insisté sur la

nécessité de prendre en compte les émissions provenant des transports internationaux et de veiller à maîtriser les émissions liées à nos importations. Dès lors, la présentation des conditions d'atteinte de la neutralité carbone demeure totalement biaisée, insincère et, pourrait-on dire, isolationniste.

Par ailleurs, si le texte ne perd pas de vue, comme nous le réclamions, l'objectif de réduction de 50 % de la consommation finale d'énergie en 2050 par rapport à 2012, encore faut-il que nous nous donnions les moyens d'y parvenir.

Or, le Haut Conseil fait état d'un manque d'investissements publics et privés pour le climat de plus de 40 milliards d'euros en 2018 dans les secteurs clés des transports, des bâtiments et de la production d'énergie. À titre de comparaison, les investissements qui entretiennent l'utilisation des énergies fossiles en France ont atteint 75 milliards d'euros en 2017. Les manquements de l'État et ceux du système bancaire, dont votre gouvernement protège les intérêts, sont donc criants.

Le groupe de la Gauche démocrate et républicaine pointe, en deuxième lieu, l'absence de vision stratégique. En effet, une vision rationnelle de l'évolution du mix énergétique devrait associer développement équilibré des filières renouvelables, rénovation des capacités nucléaires historiques, maintien de capacités thermiques rénovées suffisantes pour gérer les tensions du système et investissement dans la recherche. Le mix énergétique n'est pas, pour nous, à ce stade sécurisé, alors que la sécurité d'approvisionnement du pays laisse à désirer. Vous préférez pour votre part poursuivre la désintégration des opérateurs publics : c'est l'objet de la négociation ouverte avec Bruxelles sur la séparation des activités d'EDF entre production – le fameux paquet bleu – et distribution – le paquet vert –, séparation qui fait courir notamment le risque d'une explosion des prix de l'électricité.

Le temps me manque pour évoquer l'ensemble de dispositions de ce texte, mais la cerise sur le gâteau est bien entendu, en cohérence avec les choix que je viens d'évoquer, les mesures mettant fin aux tarifs réglementés du gaz et de l'électricité, mesures qui portent en germe l'apparition d'une jungle tarifaire d'autant plus dangereuse que la précarité énergétique augmente. Nous vous en prions, madame la ministre : cessez d'argumenter sur la baisse des tarifs, alors que tous les éditorialistes des journaux du matin démontrent le contraire et que nous avons lancé l'alerte sur cette question voici déjà plusieurs mois.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Baisse du prix du gaz au 1^{er} août !

M. Hubert Wulfranc. Pour toutes ces raisons, madame la ministre, notre groupe votera contre ce projet de loi et continuera de défendre les propositions que nous vous avons faites, notamment dans le cadre de la conclusion du Grand débat, pour contribuer à ce que des mesures fortes interviennent en matière climatique et en matière énergétique pour notre pays.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Ce week-end, Mme la secrétaire d'État Brune Poirson, chargée à vos côtés, madame la ministre, de la transition écologique et solidaire, a proclamé devant les cadres et les militants de sa formation politique : « N'ayez pas l'écologie timide. N'ayez pas l'écologie complexée. » Il semble pourtant que cette écologie dite

« souriante », dont le Gouvernement se réclame désormais, ne s'incarne pas encore totalement dans les textes de loi dont nous débattons.

Le présent texte en apporte une triste confirmation. J'en veux pour preuve le fait que le texte initial n'évoquait même pas la question de la performance énergétique des bâtiments, un secteur qui pèse pourtant 43 % de la consommation finale d'énergie et près de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, sachant, de plus, que l'impact social et environnemental de la précarité énergétique touche 5 millions de ménages. Le texte issu de la commission mixte paritaire ne prend pas la mesure de la centralité de cet enjeu : le critère de performance énergétique pour la définition d'un logement décent a été revu à la baisse et les sanctions en cas de non-respect de l'obligation de performance énergétique ne sont toujours pas définies.

M. Bertrand Pancher. Dommage !

M. François-Michel Lambert. À cet égard, l'examen au Sénat et l'accord obtenu en CMP ont rogné encore un peu plus une ambition pourtant déjà bien modeste. Nous avons pris connaissance des récentes annonces du Gouvernement portant sur la création d'un service d'accompagnement pour la rénovation énergétique, doté de 200 millions d'euros. C'est une bonne chose, car l'accompagnement des particuliers en ce domaine est primordial. Cependant, je ne peux que remarquer que le poids financier de la rénovation énergétique sera supporté pour moitié par les collectivités, lesquelles sont déjà en grande difficulté et, pour l'autre, par les certificats d'économies d'énergie. Il est donc à craindre que ce nouveau dispositif ne soit largement insuffisant, pour atteindre l'objectif de rénovation de 500 000 logements par an ou celui de la suppression des passoires énergétiques d'ici à 2050. Nous aurons l'occasion d'aborder plus longuement ces problématiques, dans le cadre notamment de l'examen du prochain budget.

J'évoquais les lacunes concernant le secteur du bâtiment, mais le texte s'illustre également par l'absence ou par la faiblesse de certaines thématiques clés, telles que les réseaux de chaleur ou de froid, les vecteurs d'énergies renouvelables locales, l'éolien offshore, l'hydroélectricité ou encore l'ensemble de l'énergie fatale, thématiques pourtant introduites lors des discussions au Sénat. Car le nucléaire, encore une fois, prend toute la place en France, ce qui ne nous permet d'avoir un débat apaisé et intelligent sur les enjeux énergétiques.

J'en viens aux grands objectifs de la politique énergétique de notre pays, le cœur de ce texte.

Tout d'abord, deux satisfecit : les prochaines PPE feront l'objet d'une loi, et non plus d'un décret comme aujourd'hui ;...

M. Jean-Marie Sermier. C'est dommage que ce ne soit pas appliqué !

M. François-Michel Lambert. ...de même, je salue l'objectif affiché de diviser par six des émissions de gaz à effet de serre et d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 – mais encore faudra-t-il s'entendre sur ce qu'est la neutralité carbone.

Je suis par contre pour le moins circonspect – le mot est faible eu égard à ma réelle pensée sur notre approche du sujet –, s'agissant du report à 2035 de la réduction à 50 % de la part du nucléaire dans le mix énergétique : notre pays n'a pas l'ambition d'être à la hauteur des enjeux énergétiques, englué qu'il est encore dans le nucléaire. Au groupe Libertés et territoires, nous regrettons particulièrement que ce texte ne propose pas de définir une trajectoire

détaillée de cette réduction, comme nous l'avions proposé. La pérennisation du parc nucléaire constitue un gouffre financier au détriment de l'investissement dans les énergies renouvelables qui, elles, arrivent à maturité.

Par ailleurs, le texte contribue à lever quelques obstacles à la mutation de notre politique énergétique et à faciliter l'émergence de projets vertueux, ce que je salue.

Un mot également sur la fermeture des centrales à charbon : vous savez que je suis concerné au premier chef puisque, dans ma circonscription, on devra fermer le groupe 5, qui est le groupe charbon, de la centrale thermique de Provence, sur les communes de Meyreuil et de Gardanne. Un rendez-vous est prévu à ce sujet à la préfecture de Marseille demain. Même si nous avons compris que la rédaction choisie permettra de faire fonctionner ponctuellement les centrales à charbon, nous souhaitons que les mesures d'accompagnement des entreprises concernées soient les plus protectrices possibles, afin que cette avancée environnementale ne conduise pas à un drame social. À cet égard, je pense que notre pays n'est pas à la hauteur des enjeux : on est extrêmement loin de ce que l'on doit mettre en œuvre pour réussir la transition dans les territoires concernés.

Il y a quelques jours, le Haut Conseil pour le climat, instance créée par ce texte de loi – bien que fonctionnant en réalité depuis plusieurs mois –, a publié une version simplifiée de son rapport annuel, afin de rendre son expertise plus accessible. Le constat qu'il établit demeure limpide : nos efforts ne sont pas suffisants pour atteindre les objectifs fixés en matière de diminution de gaz à effet de serre et limiter ainsi le réchauffement climatique.

Dès lors, la majorité du groupe Libertés et territoires s'abstiendra sur ce texte (« Oh ! » sur plusieurs bancs du groupe LaREM) qui demeure, nous l'avions dit, je le répète et le redirai encore, une petite loi, loin des impératifs que commande pourtant l'urgence écologique et climatique. Permettez-moi, madame la ministre, mes chers collègues, d'avoir une pensée pour Michel Petit, le premier président du conseil scientifique de l'association Sauvons le climat, décédé il y a quelques jours à peine. Soyons à la hauteur de son engagement. Je crains que nous ne le soyons pas encore. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LT. – M. Xavier Paluszkiwicz et M. Ian Boucard applaudissent également.*)

M. le président. La discussion générale est close.

Avant de donner la parole à Mme la ministre, je vous informe, mes chers collègues, que sur l'ensemble du projet de loi, je suis saisi par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais tout d'abord me réjouir que chacun d'entre vous partage la conviction qu'il est nécessaire de répondre à l'urgence écologique et climatique. Nous pouvons également tous partager la conviction que répondre à cette urgence passe notamment par la neutralité carbone à l'horizon de 2050, que ce texte inscrira désormais dans notre droit. Nous reconnaissons en outre qu'il est nécessaire d'accélérer la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles, en remontant notre ambition à 40 % de baisse d'ici à 2030 ou encore en fermant les centrales à charbon avant la fin du quinquennat.

M. Alexis Corbière. Croyez-vous ce que vous dites ?

M. Éric Coquerel. Respectez déjà l'accord de Paris !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense que nous partageons tous aussi l'objectif de nous donner tous les outils pour développer les énergies renouvelables, qu'il s'agisse du photovoltaïque, de la méthanisation et de l'éolien, même si je suis tout à fait d'accord, monsieur le député du groupe Les Républicains, que cela suppose aussi de travailler concrètement sur l'acceptabilité des projets portant sur ces deux derniers domaines.

Nous pouvons aussi tous nous réjouir – même si on peut le juger insuffisantes – des avancées en matière de gouvernance. Il en est de même de la meilleure association, à l'avenir, du Parlement à la définition de la politique énergétique de notre pays. Cette politique le mérite. Nous pouvons également saluer la mise en place de nouveaux modes de gouvernance, je pense notamment au Haut Conseil pour le climat ou encore au *green budgeting*, lequel nous permettra de nous assurer que nos lois de finances respectent bien les engagements de notre pays en la matière, s'agissant en particulier de l'accord de Paris. Je regrette dès lors, monsieur le député, que le groupe Les Républicains entretienne une polémique d'autant plus inutile que ce projet de loi ne propose pas de sortir du nucléaire mais de ramener sa part à 50 % de la production d'électricité en 2035.

M. Jean-Marie Sermier. Cela affaiblit notre pays !

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est important pour permettre le développement des filières d'énergie renouvelable. Aucun d'entre nous ne peut se satisfaire que nous n'ayons pas de champion français dans le domaine du photovoltaïque ou des batteries. Vous savez que le Gouvernement a pris ce sujet à bras-le-corps, avec comme ambition une filière européenne de batteries. J'espère que les objectifs fixés permettront également de créer une filière dans l'éolien, où il n'y a plus aujourd'hui de champion français. Ce mix équilibré sera donc aussi l'occasion de faire émerger des filières d'énergie renouvelable dans notre pays. À cet égard, Bruno Le Maire et moi-même souhaitons mettre l'accent sur l'hydrogène, une source d'énergie d'avenir.

M. Rémy Rebeyrotte. Tout à fait !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage également la conviction de l'importance de la lutte contre les passoires thermiques. S'il y a des avancées à ce sujet dans le texte, nous devons également simplifier les dispositifs d'aide : c'est ce que le Gouvernement, mesdames, messieurs les députés, vous proposera dans le cadre du projet de loi de finances. Il s'agira de passer d'un crédit d'impôt, qui nécessite de faire des avances, à une prime unifiée ; il s'agira également de mieux accompagner les Français, c'est le sens de toute la démarche qui a conduit le Gouvernement à annoncer 200 millions d'euros pour soutenir le service public de la rénovation énergétique. Certes, tout n'est pas dans ce texte et la mobilisation des territoires est un levier majeur pour accélérer la rénovation thermique des logements. Emmanuelle Wargon et Julien Denormandie s'y emploieront dans les prochaines semaines afin que soit définie, dans chaque région, une mobilisation à tous les niveaux, pour mieux accompagner les Français dans la rénovation thermique des logements, un enjeu essentiel.

Je me tourne maintenant vers certains bancs de la gauche de l'hémicycle, pour regretter qu'y soient faites des présentations caricaturales de nos politiques, qui font semblant d'ignorer toutes les mesures concrètes et toutes les dispositions législatives proposées par le Gouvernement depuis le début du quinquennat. Il serait préférable de nous retrouver sur l'objectif de relever le défi de l'urgence écologique et

climatique. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*) Je pense ainsi au plan climat, qui a posé l'objectif de neutralité carbone.

M. Éric Coquerel. Mais vous ne le mettez pas en place !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement ne se contente pas de l'inscrire dans la loi : il le défend au niveau européen, et vingt-quatre pays ont déjà rallié l'objectif de la neutralité carbone en 2050.

M. Éric Coquerel. Mettez-le en place, alors !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je souligne qu'il a encore été défendu par le Président de la République lors du dernier G7, ce qui a conduit d'autres États, notamment l'Inde et le Chili, à s'y rallier. Et puis, vous semblez l'oublier, nous avons agi dès le début du quinquennat à travers la loi sur les hydrocarbures. J'ajoute que vous allez reprendre vos travaux dans quelques minutes en continuant l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, lequel prévoit aussi d'accompagner nos concitoyens vers une mobilité plus facile et plus propre, ce qui est essentiel.

M. Alexis Corbière. Est-ce que vous croyez à ce que vous dites ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Et vous aurez à débattre, cet automne, d'un projet de loi de lutte contre le gaspillage.

Il est vrai que nous ne sommes pas d'accord sur la vision que vous proposez : pour vous, l'État et la loi devraient tout faire. Je respecte votre position mais, quant à moi, je suis convaincue que l'État ou la loi ne doivent pas tout faire, tout seuls. Il faut, au contraire, considérer la mobilisation des citoyens, des partenaires sociaux et des collectivités comme une force, afin de réussir tous ensemble cette transition écologique et solidaire. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM. – M. Olivier Becht applaudit également.*)

TEXTE DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. J'appelle maintenant le texte de la commission mixte paritaire.

Conformément à l'article 113, alinéa 3, du règlement, je vais d'abord appeler l'Assemblée à statuer sur les amendements dont je suis saisi.

Les amendements, n^{os} 2, 1, 4, 6, 5 rectifié et 3 peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme la ministre, pour les soutenir.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les six amendements proposés par le Gouvernement ne portent que sur des mises en cohérence et sur des précisions rédactionnelles.

Ils ont fait l'objet d'un travail conjoint avec les deux rapporteurs, à l'Assemblée nationale et au Sénat, et ont recueilli leur accord.

L'amendement n^o 2, notamment, vise à remplacer les mots « secret industriel et commercial » par les mots « secret des affaires ». Les autres amendements sont également rédactionnels.

(*Les amendements n^{os} 2, 1, 4, 6, 5 rectifié et 3, acceptés par la commission, successivement mis aux voix, sont adoptés.*)

VOTE SUR L'ENSEMBLE

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire, modifié par les amendements adoptés par l'Assemblée.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	128
Nombre de suffrages exprimés	111
Majorité absolue	56
Pour l'adoption	95
contre	16

(*L'ensemble du projet de loi est adopté.*)

(*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures trente, est reprise à seize heures quarante.*)

M. le président. La séance est reprise.

2

MOBILITÉS

Nouvelle lecture (suite)

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités (n^{os} 2135, 2206).

DISCUSSION DES ARTICLES (suite)

M. le président. Hier soir, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 521 à l'article 5.

Article 5 (suite)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour soutenir l'amendement n^o 521.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Il vise à assurer que les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – SRADDET –, au-delà des objectifs en matière d'intermodalité et de développement des transports, ainsi que des objectifs en matière de logistique

introduits par l'article 5, fixent également des objectifs de rééquilibrage modal en faveur des modes de transport moins émetteurs de gaz à effet de serre – qu'il s'agisse du mode ferroviaire, du mode fluvial, des transports en commun à faibles émissions ou des modes actifs comme le vélo ou la marche.

Ces orientations seraient en complète cohérence avec la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports définis par le projet de loi.

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Ces réponses me semblent un peu courtes. Pouvez-vous nous apporter des précisions sur ces avis défavorables ?

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Comme nous l'avons déjà indiqué hier, ainsi qu'en première lecture, nous ne sommes pas favorables à l'alourdissement des SRADDET. Pour cette raison, nous émettons un avis défavorable.

(L'amendement n° 521 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 409 et 685.

La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 409.

M. Michel Castellani. Cet amendement vise à prendre en compte les enjeux logistiques dans la planification urbaine. À cette fin, il les mentionne dans les plans locaux d'urbanisme – PLU –, dans les schémas de cohérence territoriale – SCOT –, ainsi que dans les plans et documents établis par la métropole du Grand Paris.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 685.

Mme Valérie Lacroute. Les activités logistiques doivent être réellement prises en compte dans les outils de planification d'urbanisme. Les plateformes se développant partout en France, et tout particulièrement en Île-de-France, il me semble important de les intégrer aux outils de planification, dans l'intérêt de l'aménagement du territoire, afin de fluidifier les circulations et de répondre aux enjeux environnementaux liés au développement de la logistique.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons déjà discuté de cette question. Vous n'ignorez pas que le Sénat a adopté plusieurs dispositions qui, intégrées à l'article 5, donnent

une dimension logistique aux principaux documents d'urbanisme. Cette préoccupation me semble donc suffisamment présente dans le texte. En outre, ce que vous préconisez est déjà possible en vertu du droit en vigueur.

Ces amendements sont donc satisfaits. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. En effet, cette disposition existe déjà dans le code général des collectivités territoriales, dont l'article L. 5219-1 prévoit notamment que la métropole du Grand Paris est compétente pour créer des zones tertiaires, pouvant inclure la logistique.

Je demande donc le retrait des amendements. À défaut, j'émettrais un avis défavorable.

(Les amendements identiques n° 409 et 685 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 458 et 687.

La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 458.

M. Michel Castellani. Toujours dans le domaine de la logistique, nous proposons d'introduire dans le code de l'urbanisme un article L. 111-19-1 ainsi rédigé : « Nonobstant toute disposition contraire au plan local d'urbanisme, pour toute opération supérieure à 5 000 mètres carrés, les espaces de livraisons et expéditions, dont le dimensionnement tient compte des besoins logistiques du bâtiment, sont intégrés à l'emprise foncière objet de la demande d'autorisation de construire ».

Cet amendement vise évidemment à inciter les porteurs de projets immobiliers à prévoir, lors de l'élaboration d'opérations supérieures à 5 000 mètres carrés, la mise en place d'espaces dédiés à la logistique.

M. le président. L'amendement n° 687 de Mme Valérie Lacroute est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ces amendements identiques visent à introduire une nouvelle obligation. Or il est d'ores et déjà possible d'appliquer les dispositions proposées. Les imposer de façon uniforme sur tout le territoire n'est pas justifié. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je souscris aux propos de M. le rapporteur. L'alinéa 97 du présent article répond à l'objectif d'aménagement visé par les amendements.

En outre, les dispositions proposées soulèvent plusieurs difficultés. Leur adoption introduirait dans l'établissement des plans locaux d'urbanisme des dérogations supplémentaires, qui pourraient être préjudiciables à la définition, par les élus locaux, d'un projet de territoire pertinent. Par ailleurs, elle pourrait nuire à la maîtrise des surfaces imperméabilisées, au regard des éventuelles difficultés d'accueil des véhicules de livraison à l'intérieur des bâtiments concernés. Avis défavorable.

(Les amendements identiques n° 458 et 687 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 505 et 688.

La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n^o 505.

M. Michel Castellani. Il vise à intégrer systématiquement la mention des équipements logistiques dans la rédaction des plans locaux d'urbanisme, afin d'assurer la prise en compte automatique des enjeux logistiques.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n^o 688.

Mme Valérie Lacroute. Je compléterai les propos de notre collègue en insistant sur le caractère systématique d'une telle prise en compte.

M. le rapporteur a argué qu'il est d'ores et déjà possible d'appliquer les dispositions proposées. Les rendre systématiques incitera et engagera – le mot « obligatoire » vous gêne, monsieur le rapporteur – les collectivités territoriales à prendre en compte les enjeux logistiques, qui me semblent essentiels en matière d'aménagement du territoire, notamment dans les collectivités territoriales et les communautés de communes, ainsi qu'au sein des régions. Les rendre systématiques obligera les collectivités territoriales à aborder ce sujet et à ouvrir le dialogue sur ces enjeux.

(Les amendements identiques n^{os} 505 et 688, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n^o 416 de M. Bruno Millienne est un amendement de coordination.

(L'amendement n^o 416, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n^o 578.

M. Stéphane Demilly. En l'absence d'un plan de mobilité, le présent article prévoit que « le diagnostic intégré au rapport de présentation du plan local d'urbanisme analyse les flux de circulation prévisibles appelés à franchir les passages à niveau ».

Le présent amendement vise à préciser ce diagnostic, en prévoyant qu'il détaille les conditions de sécurité du franchissement des passages à niveau. Il me semble vraiment très important de procéder à un tel ajout. On dénombre encore trop d'accidents sur les passages à niveau. Sans vouloir être morbide, je rappelle que seize décès y sont à déplorer en 2018.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Demilly, il me semble que la préoccupation que vous exprimez par le biais de cet amendement est d'ores et déjà satisfaite, par la rédaction de l'alinéa 110, d'une part, et par l'article 33 *quater* du présent projet de loi, d'autre part. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Après la remise du rapport de Mme Laurence Gayte, Mme Élisabeth Borne a présenté le 3 mai dernier un plan d'action visant à améliorer

la sécurisation des passages à niveau, prévoyant notamment de rendre obligatoire un état des lieux, sous forme de diagnostic.

Tel est l'objet de l'article 33 *quater* du présent texte. Votre amendement risque donc de faire double emploi, monsieur Demilly. Bien entendu, nous sommes tout à fait en accord avec le diagnostic politique que vous dressez. Je suggère le retrait de l'amendement.

M. le président. Maintenez-vous l'amendement, monsieur Demilly ?

M. Stéphane Demilly. Je le retire, monsieur le président.

(L'amendement n^o 578 est retiré.)

(L'article 5, amendé, est adopté.)

Article 5 bis

(L'article 5 bis est adopté.)

Article 6

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n^o 442.

M. Michel Castellani. Par le biais de cet amendement, nous essayons d'amener les jeunes citoyens à s'impliquer en matière de mobilité solidaire. Nous cherchons à encourager les initiatives des élèves et des parents d'élèves visant à établir un lien social de proximité.

Ainsi, ils seront incités à accompagner ponctuellement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale. Nous essayons de renforcer la construction du sens civique des élèves.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Castellani, je souscris sans réserve à votre préoccupation. Toutefois, les dispositions que vous proposez me semblent relever du domaine réglementaire et non du domaine de la loi. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis.

M. le président. Maintenez-vous l'amendement, monsieur Castellani ?

M. Michel Castellani. Je me rends à l'argument de M. le rapporteur et retire l'amendement.

(L'amendement n^o 442 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n^{os} 77, 203 et 689.

La parole est à Mme Valérie Beauvais, pour soutenir l'amendement n^o 77.

Mme Valérie Beauvais. Cet amendement a pour objet de favoriser les tarifs sociaux ou solidaires plutôt que des mesures générales de gratuité, laquelle, en matière de transports, est une fausse bonne idée.

En effet, compte tenu du coût réel des transports, le prix du titre de transport ne suffit pas à couvrir l'intégralité du service rendu, dont une part importante – comprise entre 40 % et 60 % selon les modes de transport – demeure à la charge de l'autorité organisatrice de transports.

La gratuité n'existe pas, nous le savons tous : ce sont les contribuables qui participent au financement. Dans le territoire où je suis élue, le financement des transports publics se décompose comme suit : 40 millions d'euros proviennent du versement transport des employeurs, 15 millions proviennent des titres de transport payés par les usagers et 20 millions demeurent à la charge de la collectivité. Avec la gratuité, il manquerait 15 millions d'euros pour le financement des transports publics de la communauté urbaine du Grand Reims.

À l'heure de la réduction des dotations de l'État et de la suppression de la taxe d'habitation, les collectivités territoriales devront faire des choix. Autrement dit, généraliser la gratuité des transports publics fait peser une charge financière supplémentaire sur les autorités organisatrices de la mobilité – AOM –, ce qui réduit leur autonomie financière, pour un résultat incertain. Leurs investissements en pâtiront.

En outre, sur certaines lignes, comment pourra-t-on gérer les flux de voyageurs, alors même que le trafic est d'ores et déjà saturé ? La gratuité en matière de transports publics est donc une fausse route pour l'utilisateur et une impasse financière pour les collectivités territoriales.

C'est pourquoi il est préférable de prévoir, dans le texte, que les autorités organisatrices de la mobilité privilégient les tarifs sociaux ou solidaires, comme je l'ai suggéré à plusieurs reprises en commission.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n° 203.

M. Jean-Yves Bony. Identique au précédent, il tend à favoriser les tarifs sociaux ou solidaires plutôt que des mesures générales de gratuité.

M. Vincent Descoeur. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 689.

Mme Valérie Lacroute. Nous avons ce débat régulièrement. Nous sommes en effet tous conscients que les transports ne sont pas gratuits. Il me semble important d'envoyer un signal aux collectivités territoriales, indiquant que la mise en place de tarifs sociaux est préférable – l'exemple de l'Île-de-France le démontre – à la gratuité totale des réseaux de transport. Souvent, celle-ci est obtenue au détriment d'une offre de transport et d'investissements supplémentaires.

Il convient donc d'inciter les collectivités territoriales à augmenter l'offre de transport et les investissements plutôt qu'à opter pour la gratuité totale, laquelle est impensable en Île-de-France, où plusieurs réseaux de transport sont d'ores et déjà saturés.

M. Pacôme Rupin. Très juste !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons longuement eu ce débat, dans l'hémicycle lors de la première lecture du texte, en commission et encore hier soir. Chers collègues, vous connaissez ma position à ce sujet : si je suis contre la

gratuité dans l'absolu, je suis aussi contre toute mesure empêchant les collectivités territoriales de gérer elles-mêmes leurs grilles tarifaires.

Certaines collectivités territoriales ont considéré qu'elles pouvaient le faire. Tel est le cas de la ville de Dunkerque, citée hier en exemple.

Je ne vois pas au nom de quoi l'État jacobin interdirait aux collectivités territoriales d'appliquer les tarifs qu'elles estiment être en mesure d'assurer ! Laissons-les responsables de leurs grilles tarifaires et n'intervenons pas sur ce point ! Pour une fois, nous ferons preuve d'esprit girondin, ce qui ne serait pas si mal !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Nous avons entamé ce débat hier soir. Madame Lacroute, vous avez raison de rappeler que les systèmes de transport ont un coût, lequel est supporté soit par l'utilisateur, soit par le contribuable – les entreprises et les ménages.

En tout état de cause, nous souhaitons que l'autorité organisatrice de la mobilité puisse faire le libre choix de sa politique tarifaire, en y incluant ou non des tarifs sociaux. Il convient de respecter le principe constitutionnel de la libre administration des collectivités territoriales. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Arnaud Viala.

M. Arnaud Viala. Monsieur le rapporteur, monsieur le ministre, les amendements, tels qu'ils sont rédigés, ne prévoient pas de priver les collectivités territoriales et les autorités organisatrices de la mobilité de leur capacité à décider librement de leurs tarifs. Ils prévoient simplement de les inciter à favoriser les tarifs adaptatifs plutôt que la gratuité. Ne détournons pas ces amendements de leur propos !

Par ailleurs, je suis élu dans un département où nous avons jadis expérimenté la gratuité des transports publics. Elle a eu des effets très pervers, telle que l'envolée du nombre d'inscrits aux transports scolaires, suivie de la réduction ou de la stagnation du nombre d'utilisateurs.

Dès lors, les véhicules n'étaient plus adaptés au nombre de passagers et les coûts se sont envolés. Quelques années plus tard, l'autorité organisatrice des transports – le conseil général, en l'espèce – a fait machine arrière et a remis en place un système de ticket modérateur payé par les familles. Les amendements que nous proposons visent simplement à inciter par la loi les autorités compétentes à ne pas commettre l'erreur de la gratuité des transports.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Viala, vous affirmez que ces amendements identiques ne sont qu'incitatifs. Voici la phrase exacte qu'ils visent à introduire dans le code des transports : « L'autorité organisatrice de transport privilégie la mise en place de tarifs solidaires en lieu et place de mesures générales de gratuité ».

Mme Valérie Beauvais. « Privilégier » est incitatif !

M. Bruno Millienne, rapporteur. En termes juridiques, « privilégie » signifie « doit privilégier » (« Non ! » sur plusieurs bancs du groupe LR.)

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Il aurait fallu écrire « peut privilégier » !

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je m'apprêtais à donner lecture du texte des amendements identiques, dont nous n'avons pas la même interprétation, monsieur le rapporteur !

Vous rappeliez tout à l'heure qu'il faut respecter la libre administration des collectivités territoriales. Permettez-moi de vous faire observer que le présent texte comporte plusieurs dispositions visant à leur imposer certaines mesures.

Je n'en citerai qu'une : nous imposons aux communes de supprimer les places de stationnement situées en amont et en aval des passages piétons. Il s'agit bien d'imposer au maire l'interdiction de créer des places de stationnement.

M. Bruno Millienne, *rapporteur*. Ce n'est pas tout à fait de même nature !

Mme Valérie Lacroute. Je pourrais citer des dizaines d'autres dispositions du projet de loi d'orientation des mobilités visant à imposer aux collectivités territoriales la décision du législateur, contrairement au principe de libre administration des collectivités. Par conséquent, cet argument ne tient pas la route.

M. Vincent Descoeur. Bien sûr !

(Les amendements identiques n^{os} 77, 203 et 689 ne sont pas adoptés.)

(L'article 6 est adopté.)

Article 7

M. le président. La parole est à M. Pacôme Rupin.

M. Pacôme Rupin. Je commencerai mon propos en saluant votre nomination, monsieur le secrétaire d'État.

J'avais, en première lecture, déposé un amendement à cet article afin d'encourager une meilleure accessibilité du métro parisien. Il a été rejeté, et je ne l'ai pas déposé à nouveau. Mais, à la suite du débat que nous avons eu avec Mme Élisabeth Borne, alors ministre chargée des transports, une mission a été confiée à M. Michel Cadot, préfet de région, sur les meilleurs moyens d'améliorer l'accessibilité des transports en commun parisiens et franciliens.

Au nom de tous les députés signataires de cet amendement, je souhaite remercier le Gouvernement d'avoir pris notre demande en considération, et d'agir pour améliorer l'accessibilité du métro et de tous les transports franciliens.

M. le président. Nous en venons aux amendements.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n^o 690.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement vise à lever toute ambiguïté sur les publics visés par les mesures tarifaires, c'est-à-dire les personnes handicapées ou à mobilité réduite et leurs accompagnateurs. Sans ces précisions rédactionnelles, les autorités organisatrices et les opérateurs de transport se

trouveraient dans l'impossibilité technique de mettre en place des mesures spécifiques, faute de pouvoir identifier clairement les publics éligibles.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, *rapporteur*. Madame Lacroute, nous ne faisons pas la même lecture de l'alinéa 7 de cet article. Votre amendement supprime des avancées que nous avons introduites en première lecture dans cet article, au bénéfice des personnes à mobilité réduite et de leurs accompagnateurs ; en particulier, l'alinéa 7 est une demande forte des personnes concernées. Je suis donc très défavorable à cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, *secrétaire d'État*. Même avis. L'accessibilité repose sur trois piliers : aménagements, formation, information.

(L'amendement n^o 690 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n^o 691.

Mme Valérie Lacroute. Le projet de loi prévoit l'obligation pour les autorités organisatrices de la mobilité de proposer des tarifs réduits aux personnes invalides et à leurs accompagnateurs. Cet amendement vise à préciser que les mesures tarifaires peuvent aller jusqu'à la gratuité totale, mais qu'elles ne peuvent s'appliquer qu'aux accompagnateurs des personnes qui doivent absolument être accompagnées pour se déplacer, afin de limiter les abus.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, *rapporteur*. Là encore, madame Lacroute, vous êtes en retrait par rapport au texte que nous avons voté. L'article 7 rend obligatoire l'application de tarifs réduits à tous les accompagnateurs de toutes les personnes handicapées porteuses d'une carte invalidité ou d'une carte mobilité inclusion. Limiter cette obligation aux accompagnateurs des personnes les plus lourdement handicapées n'est pas justifié : de nombreuses personnes dont le handicap n'est pas aussi lourd ont quand même des difficultés considérables à accéder et à utiliser les réseaux de transport, et ont impérativement besoin de la présence d'un accompagnateur.

Cet amendement a été rejeté en première lecture, et j'y suis à nouveau défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, *secrétaire d'État*. L'article 7 a fait, en première lecture, l'objet d'un beau consensus politique. Or votre amendement, madame Lacroute, exclurait des personnes titulaires de cartes CMI – carte mobilité inclusion –, pour lesquelles la marche est pénible – mention « stationnement » – ou la station debout pénible – mention « priorité pour personnes handicapées » : or le Gouvernement souhaite que ces populations bénéficient des tarifs adaptés. Il est donc défavorable à cet amendement.

(L'amendement n^o 691 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 583 de Mme Béatrice Descamps est défendu.

(L'amendement n^o 583, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 581.

M. Stéphane Demilly. Cet amendement est important. La longévité des Français s'accroît ; les personnes âgées sont dès lors plus nombreuses, et même celles qui ne souffrent pas d'un handicap peuvent avoir des difficultés à se déplacer en raison de douleurs ponctuelles ou chroniques, ou avoir tendance à se fatiguer plus rapidement. Dans la mesure où le service de transport prévu par le présent article vise à permettre aux personnes ayant du mal à se déplacer de bénéficier d'un service de transport adapté, il serait juste d'englober également les personnes âgées à partir de 80 ans.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends votre intention, et je l'approuve.

M. Stéphane Demilly. Merveilleux !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mais le seuil que vous fixez me pose problème : pourquoi choisir 80 ans ? L'âge, en lui-même, ne constitue pas un signe d'incapacité, et des personnes de 70 ans peuvent avoir besoin de services adaptés dont d'autres de 90 ans n'auraient pas l'usage. Demande de retrait, ou avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis. Sur le fond, il convient de laisser les AOM définir le public éligible. Par ailleurs, les personnes âgées de plus de 80 ans sont généralement incluses ; votre amendement est ainsi, en pratique, satisfait.

(L'amendement n° 581 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Bricout, pour soutenir l'amendement n° 522.

M. Jean-Louis Bricout. L'article 7 prévoit qu'une partie des places destinées à la recharge des véhicules électriques sont accessibles aux personnes à mobilité réduite ; cette clause « s'applique aux places pré-équipées ou équipées en bornes de recharge électrique créées à compter de la date de publication de la présente loi ».

Or la notion de pré-équipement des places est imprécise. Nous proposons donc de prévoir une application aux stations créées à compter de la date de publication de la présente loi.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous l'avons dit en première lecture : la notion de pré-équipement de places de stationnement est précisément définie par le code de la construction et de l'habitation. Il s'agit de l'installation des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge. Dès lors, votre amendement est satisfait. Je vous propose de le retirer ; à défaut, avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis.

(L'amendement n° 522 est retiré.)

(L'article 7 est adopté.)

Article 7 bis A

(L'article 7 bis A est adopté.)

Article 7 bis

(L'article 7 bis est adopté.)

Article 8

M. le président. La parole est à M. Philippe Dunoyer.

M. Philippe Dunoyer. Nous abordons le chapitre IV du projet de loi, consacré aux outre-mer.

Je rappellerai d'abord que nous avons, avec un succès que je qualifierai de tout relatif, déposé des amendements visant à améliorer le dispositif de continuité territoriale. Ces articles contiennent des premiers pas dans la bonne direction ; mais ils demeurent très insuffisants, notamment si l'on pense au fameux « réflexe outre-mer », auquel nous a encore invités le Premier ministre dans sa récente déclaration de politique générale. Les marges de progression sont importantes, car la situation des outre-mer en matière de mobilité est très hétérogène, et loin d'être satisfaisante.

S'agissant de la continuité territoriale, il est vrai que le code des transports renvoie largement à des décrets pour modifier les critères d'éligibilité aux aides ou les modalités de fonctionnement du Fonds de continuité territoriale : j'appelle toutefois l'attention du Gouvernement sur les trois modifications de ces dispositifs qui me paraissent souhaitables.

Il faut, d'abord, faire évoluer les modalités d'attribution des aides financières, et notamment les plafonds de revenus. Ceux-ci ne sont absolument pas adaptés au coût de la vie, en particulier dans les territoires les plus éloignés, Nouvelle-Calédonie et Polynésie française, qui comptent parmi les plus chers de la République. Les conditions actuelles sont si restrictives que les personnes éligibles n'ont pas assez d'argent pour payer la partie du billet qui reste à leur charge ! J'ajoute qu'en Nouvelle-Calédonie, le nombre de bénéficiaires de la continuité territoriale a été divisé par huit depuis l'instauration des nouveaux critères de revenu.

Il me semble ensuite qu'il faut faire évoluer les critères d'éligibilité des liaisons intérieures à l'aide à la continuité territoriale. Un tel dispositif existe en Guyane, pour les liaisons entre Cayenne et certaines autres villes guyanaises. Il semblerait équitable aux Néo-Calédoniens, aux Polynésiens, aux Wallisiens et aux Futuniens que ce même dispositif soit adapté à leurs territoires. Dans un archipel très étendu, il peut être difficile de se rendre d'un point à un autre, pour de simples raisons économiques.

Les collectivités ont déjà consenti des efforts en la matière ; l'État pourrait d'autant plus facilement compléter les aides déjà existantes que l'argent existe déjà : il nous a été rappelé que les crédits prévus par la mission « Outre-mer » étaient sous-utilisés. Il ne manque donc, monsieur le secrétaire d'État, que la volonté des ministères des transports et des outre-mer pour étendre les aides à la continuité territoriale aux liaisons inter-îles.

Enfin, il serait judicieux que les aides à la continuité territoriale permettent d'améliorer les liaisons entre les territoires ultra-marins et l'étranger. Là aussi, un exemple existe déjà, avec la liaison entre Halifax, au Canada, et Saint-Pierre et

Miquelon : en 2018, cette collectivité a reçu à ce titre une subvention de 7,6 millions d'euros. Il serait souhaitable que d'autres collectivités ultramarines bénéficient d'aides semblables ; je pense notamment aux collectivités ultramarines les plus lointaines, et aux liaisons vers l'Australie ou le Japon, qui sont pour elles des points de relais nécessaires pour rejoindre la métropole.

Je ne mets aucunement en cause ces articles consacrés aux outre-mer, et je ne nie pas la bonne volonté du Gouvernement ; le groupe UDI et indépendants votera ce projet de loi. Mais j'appelle votre attention sur ces quelques points, monsieur le secrétaire d'État, pour que nous engagions ensemble une réflexion visant à montrer que le Gouvernement et la représentation nationale soutiennent ces Français qui se considèrent toujours un peu loin de tout. Désenclaver ces territoires doit devenir une priorité de la nation.

M. le président. L'amendement n° 417 de M. Bruno Millienne, vise à corriger une référence incomplète.

(L'amendement n° 417, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 8, amendé, est adopté.)

Article 8 ter

(L'article 8 ter est adopté.)

Article 9

M. le président. La commission ayant déposé après l'expiration du délai un amendement à l'article 9, un temps de parole supplémentaire de dix minutes à chaque groupe et de cinq minutes aux députés non inscrits est attribué pour la discussion de l'article, en application de l'article 55, alinéa 6, du règlement.

La parole est à M. Pacôme Rupin.

M. Pacôme Rupin. Je souhaite revenir sur la question de la transmission des données par les artisans taxis. En première lecture, nous nous étions interrogés sur la pertinence de ces dispositions dans les zones très denses, où une partie de l'activité se fait en station ou à la volée. Si l'on peut entendre l'argument selon lequel il convient de favoriser le développement du numérique dans ce domaine, nous devons aussi garder à l'esprit que tout le monde n'a pas la même capacité à accéder au numérique ; les clients, évidemment, mais également les artisans taxis eux-mêmes, doivent disposer d'autres canaux de prise en charge.

Mme Béragère Couillard, rapporteure de cette partie du texte, avait fait adopter un amendement qui prévoit de façon pertinente la fixation par un décret en Conseil d'État des conditions dans lesquelles un taxi peut refuser une course, afin d'assurer l'équité avec ce qui est prévu pour les VTC – voitures de transport avec chauffeur – à l'article 20. Ce décret devra apporter toutes les précisions nécessaires ; c'est une contrepartie à l'ouverture des données.

Monsieur le secrétaire d'État, les taxis sont favorables à la généralisation de la plateforme d'État le.Taxi ; pouvez-vous répondre aux craintes qui s'expriment au sujet des conditions de refus de course sur cette plateforme ?

Il faudra évidemment tenir compte du risque de perte de revenus dans le cas, par exemple, où le chauffeur devrait aller chercher un client gratuitement, sans que l'État puisse garantir que celui-ci sera présent à l'arrivée. Le risque de non-charge est donc effectivement important, en l'absence des pénalités financières qui sanctionneraient un client absent au rendez-vous. Ce n'est pas le cas pour les VTC.

D'autre part, il ne faut pas que cette généralisation des courses via le.Taxi exclue les clients victimes de la fracture numérique. Il est donc évidemment nécessaire de préserver, par exemple, l'activité dans les stations. Je vous remercie pour les clarifications que vous pourrez nous apporter sur ce décret d'application.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Pour les cas de réutilisation anormale des données, une mission de contrôle est, vous le savez, confiée à l'ARAFER – Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Pour les taxis, vous savez que le texte prévoit qu'ils pourront continuer de prendre des courses à la volée ; il organise même la maraude électronique. Quant aux conditions de refus de course, elles seront définies par décret. Je crois que ces mesures sont de nature à satisfaire vos préoccupations.

M. le président. Nous en venons aux amendements.

Je suis saisi de deux amendements, n°s 692 et 693, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour les soutenir.

Mme Valérie Lacroute. Ces amendements concernent l'ouverture des données. L'amendement n° 692 vise notamment l'instauration d'une réciprocité, particulièrement en Île-de-France. Comme nous le précisons, Île-de-France Mobilités ouvre ses données, depuis 2015, à un large ensemble d'acteurs importants, comme Google, Apple et Citymapper, pour ne citer que les principaux. L'instauration d'une réciprocité permettrait d'atteindre un double objectif : une meilleure connaissance des mobilités permettant la fourniture d'un service multimodal complet aux voyageurs, et un accès aux données de tous les utilisateurs.

L'amendement n° 693 vise, quant à lui, à ce que les opérateurs de VTC et de covoiturage ouvrent eux aussi leurs données, afin que les autorités organisatrices de la mobilité, qui investissent des moyens importants dans l'information destinée aux voyageurs, disposent d'une connaissance plus fine des déplacements et du même niveau d'information que les grands acteurs. Ceux-ci ne doivent pas être les seuls, sur le marché, à pouvoir offrir des applications donnant des informations sur les déplacements à l'ensemble des usagers : les autorités organisatrices de la mobilité ne doivent pas être en retrait par rapport à ces grands acteurs. Cette réciprocité me semble donc importante dans l'intérêt des usagers.

M. le président. La parole est à Mme Béragère Couillard, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission sur ces deux amendements.

Mme Béragère Couillard, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Ces deux amendements n'appellent pas vraiment la même réponse. Concernant l'amendement n° 692, il n'est pas nécessaire, pour des raisons qui ont été évoquées en commission, d'ouvrir les données des VTC, qui diffèrent par nature des données ouvertes par le règlement européen : il ne s'agit pas

de données de disponibilité, mais de réservations. Par ailleurs, l'ouverture de la billettique des centrales de réservation est déjà autorisée et encadrée par l'article 11 du projet de loi, ce qui répond à l'objectif que vous visez.

Concernant l'amendement n° 693, l'ouverture des données des dispositifs mobiles est déjà prévue par l'article 13 du projet de loi, afin de faire remonter aux autorités organisatrices des données sur le trafic routier produites par les services numériques d'assistance aux déplacements. Ces données devront toutefois être agrégées, car il s'agit de données personnelles. C'est justement ce que prévoit l'article 13, mais non pas le régime d'ouverture des données de l'article 9. M. Sermier avait déposé le même amendement en commission, puis l'avait retiré. Je vous demande donc de retirer également ceux-ci, faute de quoi mon avis sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis. Sur l'amendement n° 693, Mme la rapporteure a justement rappelé que votre préoccupation est satisfaite par l'article 13. Quant à l'amendement n° 692, nous sommes face à deux régimes juridiques différents. Nous avons rappelé, avec M. Rupin, le régime juridique applicable aux taxis ; s'agissant des VTC, la notion de disponibilité n'est pas pertinente dans la mesure où l'on ne prend pas de VTC à la volée.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. J'entends bien vos arguments, qui sont relativement techniques. Mais c'est quand même Île-de-France Mobilités – une autorité organisatrice que l'on peut qualifier de publique – qui demande cette ouverture et cet accès plus facile à des données d'opérateurs privés. Je suis donc un peu surprise que l'on ne soit pas plus attentif à la demande d'Île-de-France Mobilités, qui insiste sur ces différents points, et que vos arguments tendent plutôt à protéger les opérateurs privés au détriment d'une autorité organisatrice de la mobilité.

(Les amendements n°s 692 et 693, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 217 et 524.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 217.

M. Martial Saddier. Il propose de supprimer les deux dernières phrases de l'alinéa 16. Il semblerait – je parle au conditionnel – que les dispositions contenues dans ces deux phrases soient redondantes avec celles qui sont déjà définies à l'article 4 du présent projet de loi.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Bricout, pour soutenir l'amendement n° 524.

M. Jean-Louis Bricout. Il exprime le souci de la responsable de notre groupe d'aller vers la simplification : afin de rendre la loi moins bavarde et plus lisible, cet amendement tend à supprimer les deux dernières phrases, redondantes, de l'alinéa 16.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béangère Couillard, rapporteure. Il est vraiment important de préciser que la région, en fait, n'a pas de rôle d'animation : dès lors qu'il s'agit du territoire de la métro-

pole, c'est à celle-ci qu'incombe cette mission. Il me semble important, de surcroît, de conserver les dispositions permettant d'étendre la mission de la métropole à l'échelle de son bassin de mobilité, dispositions que votre amendement conduit à supprimer. Sur le terrain, je n'imagine pas la région Nouvelle Aquitaine être chargée des transports pour la métropole bordelaise. En toute logique, mon avis est donc défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis. Les dispositions de l'article 4 ne traitent notamment pas de la coordination des acteurs quant à la fourniture des données, et il nous paraît important de maintenir cette précision.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. La question mérite quand même que l'on s'y arrête une minute. J'entends la réponse de Mme la rapporteure et de M. le secrétaire d'État – la région ne doit pas empiéter sur les prérogatives de la métropole : de toute façon, les compétences sont clairement définies par la loi. Mais la réponse de Mme la rapporteure semble signifier que la métropole, elle, pourrait aller au-delà de son seul et unique périmètre, au sens du code général des collectivités territoriales. Est-ce bien la réponse de Mme la rapporteure ?

Si oui, elle risque de poser de nombreux problèmes dans les régions. J'entends bien que la région Nouvelle Aquitaine n'ira pas s'occuper des transports de la métropole bordelaise ; mais la métropole bordelaise ira-t-elle au-delà de son seul périmètre pour s'occuper des transports dans la région Nouvelle Aquitaine, parce que ce serait son aire d'influence ? C'est une vraie question, mes chers collègues.

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Béangère Couillard, rapporteure. En fait, les régions étaient d'accord pour que les métropoles étendent leur gestion à leur bassin de mobilité. Ce sujet a donc été traité en concertation avec les régions.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je précise que les métropoles peuvent effectivement étendre leur action à leur bassin de mobilité, mais uniquement après accord de la région.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Merci, monsieur le secrétaire d'État. Étant moi-même conseiller régional d'Auvergne-Rhône-Alpes, je pense que la précision était importante pour le débat. Des discussions ont certes eu lieu avec les associations régionales, notamment l'Association des régions de France, dont acte. Mais je ne pense pas qu'un accord ait été passé dans chaque région.

La précision de M. le secrétaire d'État, qui paraîtra au *Journal officiel*, est importante. L'accord de la région devra être préalablement obtenu, sans quoi l'on passera le reste du mandat à déterminer les périmètres des uns et des autres, et le perdant, dans ce cas-là, ce sera l'usager. Or je ne pense pas que les parlementaires, le Gouvernement, les régions et les métropoles aient intérêt à faire que l'usager soit pénalisé. La précision était donc très importante, monsieur le secrétaire d'État.

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Je précise simplement qu'à l'alinéa 16, il est bien indiqué : « Avec l'accord de la région, une métropole peut exercer cette compétence à l'échelle du bassin de mobilité ».

(Les amendements identiques n° 217 et 524 ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 771 de la commission du développement durable est rédactionnel.

(L'amendement n° 771, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 694.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit, ici encore, de l'ouverture des données et d'une demande d'Île-de-France Mobilités. En clair, l'autorité organisatrice de la mobilité qui ouvre ses données doit être tenue informée de l'usage qui en est fait. Il me semble tout à fait légitime qu'elle le soit : on sait que les autorités organisatrices de la mobilité, je l'ai dit tout à l'heure, financent des projets qui vont bien au-delà du service créé, et la donnée numérique qui en est le prolongement doit elle aussi être prise en considération.

Île-de-France Mobilités a énormément investi dans les transports, non seulement dans l'offre de transport, mais aussi dans tous les outils d'information, comme les applications, et dans tout ce qui a trait à la tarification, s'agissant notamment du pass Navigo nouvelle formule. Il me semble donc important que, dès lors qu'elle met ces données à disposition, elle soit informée de ce qui en sera fait.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Il n'est pas nécessaire de préciser que le point d'accès national aux données fournit des informations aux utilisateurs de données. Cette fourniture systématique pourrait aller à l'encontre des règles prévues par le règlement européen délégué. Le cas échéant, cela pourra figurer dans les accords de licence prévus par le règlement, ainsi que par l'article 9. Demande de retrait, donc, ou avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Demander aux réutilisateurs de faire état de l'usage qu'ils font des données ne semble pas être nécessaire à l'AOM pour ses missions d'organisation. C'est un peu complexe mais, pour cette raison, je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

(L'amendement n° 694 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 725.

M. Jean-Marie Sermier. Il concerne le thème du chapitre I^{er}, qui est extrêmement important, puisqu'il s'agit de l'ouverture des données. Ce thème est technique, il est ardu, d'autant que tout le monde n'est pas technicien. Nous nous y sommes donc plongés. Il est vrai qu'aujourd'hui, pour réussir les nouvelles mobilités, l'ouverture des données est nécessaire, afin de pouvoir agréger le maximum de connaissances, ce qui permettra aux compétences des autorités organisatrices de s'exercer efficacement. Il y a des sujets sur lesquels nous nous sommes opposés, mais

celui-ci est un sujet technique, sur lequel il est évidemment possible de trouver un accord : il n'est pas politique, il est technique.

Il faut veiller à trouver un équilibre. Si un maximum de données doivent être transmises aux autorités, celles-ci doivent se montrer extrêmement attentives à leur confidentialité, sans quoi l'édifice va s'effondrer. Par exemple, les opérateurs ayant accès à ces données pourraient les exploiter pour adapter leurs offres publicitaires. Je crois qu'il faut faire très attention. C'est l'objectif de cet amendement : obliger les opérateurs de mobilité à assurer la confidentialité des données.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Votre amendement, monsieur Sermier, introduit le principe de confidentialité des données fournies, qui est contraire au règlement européen délégué prévoyant l'ouverture de ces données par le biais du point d'accès national. L'article 9 du projet de loi ne concerne pas l'ouverture de données confidentielles, mais uniquement de données d'information pour les voyageurs. Ces données ne seront pas pour autant ouvertes sans condition, puisque des accords de licence pourront encadrer leur réutilisation. Je pense donc que l'article 9 répond à votre préoccupation. L'avis est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je vais seulement préciser quel est le champ de l'article 9. Il concerne des données nécessaires à l'information des voyageurs – horaires ou localisation des arrêts de bus –, en aucun cas, par exemple, le nombre de voyageurs. Ce sont des données basiques, dépourvues de caractère confidentiel, qui ne nécessitent donc pas une protection particulière. Je demande le retrait de l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Puisque vous confirmez qu'il ne s'agit pas de données personnelles – je tenais à ce que la précision soit apportée clairement pour éviter tout contentieux –, je retire l'amendement.

(L'amendement n° 725 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 726.

M. Jean-Marie Sermier. Il tend à éviter la création d'un monopole au bénéfice d'un groupe qui agrégerait toutes les données.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Il est défavorable car les régions et les métropoles ont déjà pour mission de faciliter l'ouverture de données de qualité, dans les formats prévus par le règlement européen, afin de favoriser leur réutilisation. Par votre amendement, vous les substituez à l'ARAFER qui s'appellera désormais Autorité de régulation des transports –, alors que ce n'est pas leur rôle. En revanche, elles pourront saisir l'Autorité lorsqu'elles constateront un manquement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, *secrétaire d'État*. Je m'inscris dans le droit fil des explications de Mme la rapporteure : la mission de contrôle relève de l'Autorité de régulation des transports, que les collectivités pourront évidemment saisir. Avec votre amendement, les collectivités seraient à la fois juge et partie. C'est pourquoi je demande son retrait.

(L'amendement n° 726 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 229.

M. Michel Castellani. Cet amendement de M. Pancher vise à interdire toute transmission de données provenant d'un service numérique de mobilité à un État étranger qui en fait la demande, en l'absence d'un jugement définitif rendu par un juge français.

L'entrée en vigueur du *Cloud Act* permet désormais aux autorités judiciaires américaines d'obtenir des opérateurs de stockage de données numériques, sur la base d'un simple mandat, toutes les données de toutes les personnes, sans distinction de nationalité, quel que soit le lieu où les données sont hébergées. Un tel dispositif organise un accès illimité aux données des personnes morales, y compris les entreprises françaises, qu'il convient donc de protéger en restreignant autant que possible la portée du *Cloud Act* pour les données françaises.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Couillard, *rapporteure*. Les données dont l'article 9 prévoit l'ouverture ne sont pas des données confidentielles, mais des données utiles à l'information des voyageurs, M. le secrétaire d'État l'a rappelé : les horaires, la localisation des arrêts, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. L'avis est donc défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, *secrétaire d'État*. Je partage tout à fait votre souci de la souveraineté européenne. Cela dit, n'étant pas confidentielles, les données ne peuvent pas faire l'objet de la mesure que vous préconisez. Je demande le retrait de l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani.

M. Michel Castellani. J'entends ce que vous me dites, madame la rapporteure, monsieur le secrétaire d'État. Toutefois, n'étant pas l'auteur de l'amendement, il m'est difficile de le retirer.

(L'amendement n° 229 n'est pas adopté.)

(L'article 9, amendé, est adopté.)

Article 9 bis

(L'article 9 bis est adopté.)

Article 10

(L'article 10 est adopté.)

Article 11

M. le président. La parole est à M. Pacôme Rupin.

M. Pacôme Rupin. Je souhaite revenir sur un point qui suscite des craintes chez certains acteurs. L'article 11 impose aux centrales de réservation d'être référencées sur des services numériques multimodaux de tiers.

Le système de paiement unique devra intégrer les contraintes des différents acteurs. Il importe que les opérateurs privés puissent continuer à utiliser leur propre système de paiement, par exemple pour conserver le taux des commissions négociées avec leurs banques.

En outre, la concurrence entre des opérateurs qui n'ont pas les mêmes obligations ni les mêmes modèles, donc pas les mêmes niveaux de tarification et de service, risque de s'avérer déloyale.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles garanties l'article 11 prévoit-il pour prémunir certains opérateurs contre les risques que je viens de pointer ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Jean-Baptiste Djebbari, *secrétaire d'État*. Nous avons déjà eu ce débat avec M. Rupin. Je rappelle que la concertation sur l'article 11 a été très large et que nous avons notamment discuté avec l'Agence des mobilités. Nous avons pleinement conscience des spécificités des opérateurs du covoiturage – le parcours client ou des modes de facturation différents. Le texte, je crois, comporte toutes les garanties de nature à rassurer ces acteurs.

M. le président. L'amendement n° 333 de Mme Béragère Couillard est de coordination.

(L'amendement n° 333, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 334 de Mme Béragère Couillard est rédactionnel.

(L'amendement n° 334, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 727.

M. Jean-Marie Sermier. Il vise à établir un principe de non-discrimination dans les services numériques multimodaux. Nous souhaitons supprimer la seconde phrase de l'alinéa 17, qui aurait pour conséquence de limiter le choix des consommateurs dans le panier des solutions de mobilité présenté par le service numérique multimodal. Cette disposition me semble contraire à la transparence et au libre accès au marché.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Couillard, *rapporteure*. Une plateforme numérique qui opère elle-même tous ses services de transport est un simple opérateur de transport qui propose sur sa plateforme la vente des services qu'il organise. Tant qu'il ne vend pas d'autres services de transport que ceux qu'il organise, il n'a pas d'obligation de vendre les services de transports d'autres opérateurs, puisqu'il n'est pas un MAAS – *MobilityAs A Service*. C'est lorsqu'elle décide de vendre d'autres services de transport que les siens que la plateforme devra sélectionner les opérateurs de façon non discriminatoire.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. C'est encore une question d'équilibre. Un opérateur offrant du ferroviaire et du vélo en libre-service n'est pas soumis à l'obligation de non-discrimination. En revanche, s'il décide de vendre d'autres services que les siens, il est tenu de les sélectionner sans discrimination. Sur ce sujet, nous avons atteint l'équilibre souhaitable.

(L'amendement n° 727 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 345 de Mme Béragère Couillard est rédactionnel.

(L'amendement n° 345, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 519 et 695, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 519.

M. Bertrand Pancher. Il apporte une clarification rédactionnelle en mentionnant les services ferroviaires régionaux, c'est-à-dire les TER – transports express régionaux. Au moment où le Gouvernement s'interroge sur l'avenir des petites lignes ferroviaires et sur la manière de favoriser les mobilités du quotidien, il convient de s'assurer que les offres ferroviaires régionales sont bien incluses dans l'offre des services numériques multimodaux.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 695.

Mme Valérie Lacroute. Je donnerai les mêmes arguments. Cet amendement tend à apporter une sécurité juridique en incluant les services de transport ferroviaire régionaux dans le panier de solutions du service numérique multimodal. Certains opérateurs nous ont fait valoir que la formulation « services réguliers de transports publics » ne comprenait pas les services ferroviaires. C'est un point très technique mais j'espère, monsieur le secrétaire d'État, madame la rapporteure, que vous avez pu l'examiner.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Ils sont déjà satisfaits. Les TER sont des services organisés par la région, en sa qualité d'autorité organisatrice, ou AO. Les systèmes de réservation des autorités organisatrices seront bien ouverts en application de l'alinéa 26 de l'article 11. Les billets de TER seront donc disponibles dans les services numériques multimodaux. Je demande donc le retrait de l'amendement ; sinon l'avis sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je vous remercie d'avoir déposé ces amendements car ils nous ont permis de vérifier que les dispositions de l'alinéa 26 répondent à votre objectif : je vous confirme que les TER sont couverts par l'alinéa 26.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Pancher ?

M. Bertrand Pancher. Nous avons la réponse que nous souhaitions en déposant cet amendement, qui nous avait été suggéré par une grande entreprise de transport. Je pense que nos débats seront de nature à la rassurer.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Oui : nous avons vérifié.

M. Bertrand Pancher. Je retire donc mon amendement.

M. le président. Madame Lacroute, retirez-vous également le vôtre ?

Mme Valérie Lacroute. Oui.

(Les amendements n° 519 et 695 sont retirés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 729.

M. Jean-Marie Sermier. Il vise à supprimer l'obligation, pour les services librement organisés, d'ouvrir leurs canaux de vente aux services numériques multimodaux.

(L'amendement n° 729, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 728.

M. Jean-Marie Sermier. Son objectif est d'étendre le champ de l'article 11 aux transports sur longue distance. L'article 11 instaure des obligations en matière de vente de titres pour les trajets inférieurs à 100 kilomètres, mais non pour les trajets supérieurs à cette distance. Cet amendement vise à renforcer l'attractivité de nos territoires : pour faciliter l'accès à ceux-ci, il faut simplifier la réservation des transports par tout moyen possible. Si les modalités contractuelles changent dès lors qu'un voyageur emprunte une correspondance, toute la cohérence du dispositif s'en trouvera altérée. Il faut que la même logique de commercialisation s'applique en deçà et au-delà de 100 kilomètres.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Cet amendement tend à rendre facultatif l'accès au système de vente, des services réguliers de transport public qui ne sont pas organisés par les autorités organisatrices. Or, pour qu'un système MAAS soit efficace, il faut que soient présents sur ce service l'ensemble des modes de transport existant sur le territoire couvert par le MAAS. Comme cela a été évoqué précédemment, le MAAS devra bien sûr respecter toutes les garanties prévues à l'article 11, afin de ne pas désintermédier les opérateurs. En revanche, si ces garanties sont respectées, il n'y a pas de raison d'empêcher l'accès de ces opérateurs aux systèmes de vente. J'émet donc un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je vous confirme que nous souhaitons l'ouverture de tels services à l'échelle des bassins de mobilité. Une disposition en ce sens a été introduite à l'article 11 en première lecture ici même. Il faut que le maximum de services de mobilité du quotidien soient disponibles pour les usagers. Il nous paraît très important de préserver l'équilibre actuel.

(L'amendement n° 728 n'est pas adopté.)

(L'article 11, amendé, est adopté.)

Article 11 bis A

(L'article 11 bis A est adopté.)

Article 11 bis

M. le président. L'amendement n° 369 de Mme Béragère Couillard est de coordination.

(L'amendement n° 369, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 730.

M. Jean-Marie Sermier. Lorsqu'une plateforme a vendu des titres de transport, il importe qu'elle assure le service après-vente auprès de ses clients, notamment en indiquant les modalités d'indemnisation aux voyageurs qui ont subi un retard. Le taux d'indemnisation par la grande entreprise française de transport ferroviaire est relativement faible. Ceux qui recourent aux plateformes ne sont pas toujours à même d'obtenir l'information aussi rapidement qu'ils le souhaiteraient. La mesure que nous proposons serait tout à fait bienvenue.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Je vous invite à retirer votre amendement, monsieur Sermier, car il est satisfait par la rédaction actuelle : l'article 11 bis prévoit une publication, par voie électronique, des informations relatives à un retard ou une annulation, précisément pour que les voyageurs puissent faire valoir leurs droits. Les intermédiaires ayant vendu le titre de transport auront donc accès à ces informations. Il est également bénéfique pour le voyageur que celles-ci lui soient directement transmises, lorsque l'opérateur dispose de ses coordonnées. À défaut de retrait, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. En complément de ce que vient d'indiquer Mme la rapporteure, j'ai identifié un risque : que les vendeurs de titres soient en position de monnayer ces informations, autrement dit d'intermédiaire la relation avec le client. J'émetts donc un avis défavorable.

(L'amendement n° 730 n'est pas adopté.)

(L'article 11 bis, amendé, est adopté.)

Article 12

M. le président. La parole est à M. Ian Boucard, pour soutenir l'amendement n° 183, tendant à supprimer l'article 12.

M. Ian Boucard. Je propose effectivement de supprimer l'article 12. Il est sain que l'on se propose de légiférer, dans le cadre du présent projet de loi d'orientation des mobilités, sur la question des véhicules autonomes. Toutefois, il serait plus sain encore que le Gouvernement nous présente un véritable texte à ce sujet, et que le Parlement et le Gouvernement élaborent ensemble la loi sur cette question, qui est importante aujourd'hui et sera fondamentale demain.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Les acteurs du secteur sont tous favorables à l'habilitation à légiférer par ordonnance prévue à l'article 12. Autant aller dans leur sens. L'avis est donc défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Venant de cette maison, je n'aime guère les ordonnances non plus. Toutefois, en l'espèce, cela me semble pertinent. D'abord, les parlementaires seront associés à l'élaboration de cette ordonnance. Ensuite, il faut avoir conscience que le marché des véhicules autonomes est très réactif, les Chinois et les Américains, en particulier, progressant très vite en la matière ; dès lors, nous devons nous donner les moyens, par la loi, de construire rapidement un cadre adéquat. Je suis donc défavorable à votre amendement, monsieur Boucard.

M. le président. La parole est à M. Ian Boucard.

M. Ian Boucard. Le Parlement a fait la preuve, à plusieurs reprises, qu'il pouvait être réactif lorsqu'il le voulait. Il y a une urgence, vous avez raison, monsieur le secrétaire d'État. Nous aurions d'ailleurs pu nous saisir de la question sans attendre l'examen du présent texte, la législature ayant débuté il y a un peu plus de deux ans. Le fait que les acteurs soient pressés ne devrait pas empêcher le Parlement de se saisir du sujet. Je prends note de votre réponse, mais je ne suis guère convaincu par votre dernier argument.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Je ne suis pas un adepte des ordonnances. Toutefois, la matière est très technique, il faut agir très rapidement et je ne vois pas quelle serait la plus-value du Parlement sur une telle question.

J'appelle votre attention, monsieur Boucard, sur le fait que tous les acteurs concernés ont été réunis lors des Assises nationales de la mobilité. Pour avoir piloté l'atelier relatif aux nouvelles mobilités, je peux vous dire qu'il existe parmi eux un consensus sur la nécessité d'agir très rapidement et qu'il n'y a pas de sujet contentieux en la matière. Lorsque nous verrons le contenu des ordonnances, je suis certain que personne n'aura rien à dire à leur propos.

(L'amendement n° 183 n'est pas adopté.)

(L'article 12 est adopté.)

Article 13

(L'article 13 est adopté.)

Article 14

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 184 et 541, tendant à supprimer l'article 14.

La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour soutenir l'amendement n° 184.

Mme Brigitte Kuster. J'ai cosigné cet amendement dont l'auteur est Ian Boucard. De même que précédemment, nous souhaiterions emprunter non pas la voie des ordonnances, mais la voie législative ordinaire, même si vous avez précisé que ces dispositions correspondent aux attentes des professionnels, exprimées lors des Assises nationales de la mobilité.

J'aimerais prendre l'exemple de ce qui se passe à Paris, où je suis élue. Les nouveaux engins électriques, notamment les trottinettes, y sont un sujet d'inquiétude majeur, aussi bien pour les piétons que pour les conducteurs de voiture ou de deux-roues motorisé, et l'on ne peut pas se satisfaire de la législation actuelle. Il existe d'ailleurs une divergence à ce sujet entre le ministre de l'intérieur, M. Castaner, et la maire de Paris, Mme Hidalgo, ne serait-ce qu'à propos du stationnement – j'y reviendrai lors de l'examen de l'article 18.

S'agissant des expérimentations en matière de nouvelles mobilités, si vous procédez par voie d'ordonnance sans prendre en considération les spécificités locales, notamment celles de Paris, les attentes seront déçues, en particulier celles des Parisiens, et le Parlement ne jouera pas son rôle.

M. le président. La parole est à M. Éric Straumann, pour soutenir l'amendement n° 541.

M. Éric Straumann. L'article 14 tend à habiliter le Gouvernement à légiférer par ordonnance. Or un texte de ce type peut prévoir des dérogations ou permettre des expérimentations. Au regard de l'importance du thème, il aurait été préférable d'en discuter à l'Assemblée, dans l'hémicycle. Nous craignons notamment l'adoption d'une dérogation qui permettrait aux particuliers de réaliser des transports occasionnels à titre onéreux. Quelles sont les intentions du Gouvernement dans ce domaine ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements de suppression ?

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Il est défavorable, pour les raisons évoquées très justement par M. Pancher.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Il est identique à celui de Mme la rapporteure. Je précise que l'article 14 concerne uniquement les territoires peu denses. La région parisienne, que vous avez évoquée, madame Kuster, n'entre donc pas dans son champ.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. L'article 14 correspond lui aussi à une demande très forte des acteurs, notamment de ceux des territoires qui ne disposent pas de tous les services de mobilité. Ils souhaitent pouvoir engager des actions d'expérimentation en la matière, dans le cadre d'un budget et de moyens à définir. Ainsi mon territoire, le département de la Meuse, attend-il avec un grand intérêt le vote du présent projet de loi, pour proposer, avec ses opérateurs, des services nouveaux, financés par des budgets à identifier, et, le cas échéant, un assouplissement de certaines réglementations.

Il est très intéressant d'expérimenter. Je regrette que la France ne s'appuie pas davantage sur les expérimentations ou n'en dresse pas toujours le bilan, à la différence des grands pays qui l'entourent. Je rappelle que l'Allemagne dispose d'une agence d'État, dotée d'un budget propre, chargée d'établir le bilan des expérimentations et de déterminer si elles peuvent être généralisées ou non. Je suis très favorable au développement des expérimentations.

On ne peut pas à la fois vouloir des expérimentations et exiger des détails sur leur contenu. Par nature, les expérimentations doivent permettre aux territoires et à leurs opérateurs de formuler des propositions et de les adresser aux pouvoirs publics, notamment dans ce domaine.

(Les amendements identiques n°s 184 et 541 ne sont pas adoptés.)

(L'article 14 est adopté.)

Article 14 bis

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 60.

M. Vincent Descoeur. Dans le droit fil des échanges précédents, nous demandons que le développement de nouvelles solutions et de nouveaux usages, qui pourraient s'accompagner de contributions financières, soit encadré et géré de façon à éviter de créer une concurrence déloyale pour les professionnels réglementés du transport.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Couillard, rapporteure. L'article 14 bis porte sur les contrats de délégation de services de transport par les autorités organisatrices. Or ces contrats ne concernent en rien le transport public particulier de personnes. Il n'y a donc pas lieu d'adopter la modification que vous proposez. J'émet un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Il est identique. Pour donner un exemple concret, les expérimentations pourraient concerner le covoiturage rural. Quoi qu'il en soit, nous agissons évidemment dans le cadre de la loi. Pour être clair, les professions réglementées comme celle des chauffeurs de taxi ne seront pas touchées.

(L'amendement n° 60 n'est pas adopté.)

(L'article 14 bis est adopté.)

Article 15

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 731.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit d'un amendement de cohérence. Une autorité organisatrice de la mobilité est habilitée à prendre certaines décisions concernant les voies réservées ou le stationnement réservé. Or elle n'est pas forcément détentrice du pouvoir de police, lequel appartient aux maires. Nous faisons confiance aux élus, mais nous proposons que l'AOM donne son avis en cas de décision d'un maire dans ce domaine, afin d'assurer la cohérence de l'organisation.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Il est défavorable. Je vous ferai la même réponse qu'en commission, monsieur Sermier : votre amendement introduit une procédure d'avis conforme de l'autorité organisatrice de la mobilité préalablement à la création d'une voie réservée à certains véhicules. La possibilité de créer des voies réservées à certains véhicules sur les voies communales appartient au maire ou au président de

l'EPCI – l'établissement public de coopération intercommunale – compétent, puisque c'est lui qui dispose des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement. S'il est effectivement important que l'autorité organisatrice et le gestionnaire de voirie se concertent, dès lors que l'autorité de police est souveraine, il n'est pas souhaitable de soumettre la création de telles voies à l'accord de l'autorité organisatrice de mobilité.

(L'amendement n° 731, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour soutenir l'amendement n° 667.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Il vise à permettre aux maires de réserver des emplacements sur ces mêmes voies, à titre permanent ou temporaire, pour permettre le déploiement d'espaces logistiques urbains ou pour faciliter la circulation ou le stationnement des cycles. Il vise également à réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules utilisés dans le cadre des services de partage de véhicules et d'engins définis à l'article L. 1231-17-1 du code des transports.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérangère Couillard, rapporteure. L'amendement aborde trois sujets.

S'agissant des espaces logistiques urbains, le maire peut déjà aujourd'hui réserver des emplacements sur les voies publiques pour faciliter la circulation et l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises, ce qui satisfait en partie votre amendement. Les opérations de transbordement, susceptibles de créer de l'encombrement, ne doivent pas avoir lieu sur la voie publique.

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

Enfin, le Gouvernement va prendre un décret concernant les engins de déplacement personnels, lequel définira la réglementation relative au stationnement des véhicules et engins en free-floating ; je laisse au secrétaire d'État le soin éventuel de préciser l'intention du Gouvernement. Leur régulation est également évoquée à l'article 18, que nous examinerons ensemble.

Je vous propose donc de retirer votre amendement ; à défaut l'avis sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Mme la rapporteure a très bien répondu aux trois aspects de l'amendement. Concernant les livraisons, il est en effet nécessaire que les transbordements soient effectués en des lieux adaptés plutôt que sur la voie publique. Au sujet des deux-roues, votre amendement est satisfait par le droit en vigueur, comme Mme la rapporteure l'a rappelé. Enfin, pour les engins de free-floating, l'article 18 propose un cadre qui me paraît complet et adapté.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Dans la mesure où Mme la rapporteure et M. le secrétaire d'État assurent que l'amendement est satisfait dans ses trois objectifs, nous le retirons.

(L'amendement n° 667 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 732.

M. Jean-Marie Sermier. Il vise à exclure les véhicules à faibles émissions des voies de circulation réservées sur le réseau routier national ou le réseau routier départemental hors agglomération, ainsi qu'à prendre en compte l'avis de l'autorité organisatrice de la mobilité pour la création de voies dédiées.

(L'amendement n° 732, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 15 est adopté.)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-huit heures cinq, est reprise à dix-huit heures quinze.)

M. le président. La séance est reprise.

Article 15 bis B

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Nous reprenons cette séance avec le fameux article 15 bis B et le débat sur la limitation de vitesse à 80 kilomètres à l'heure.

Notre objectif, vous l'avez compris, est de concilier protection des automobilistes et écoute des préoccupations des territoires. C'est pourquoi nous avons souhaité donner aux présidents de conseil départemental et aux maires la possibilité de déroger à la règle des 80 kilomètres à l'heure, en s'appuyant sur une étude d'accidentalité proposée par la commission départementale de la sécurité routière. Celle-ci, présidée par le préfet, est composée d'élus locaux mais aussi de représentants d'associations d'usagers.

Ce sujet suscitera, je le sais, des débats dans les prochaines minutes. Il me semble pourtant que nous avons trouvé là un équilibre conforme à la fois aux attentes de nos concitoyens et à celles des différents élus.

Par ailleurs, le Conseil national de la sécurité routière, dernièrement, a formulé des recommandations. Avant d'en arriver au débat sur celles-ci, je tiens à rappeler que son comité des experts – M. le secrétaire d'État pourra le confirmer – est autonome par rapport au Gouvernement. N'oublions surtout pas que ses prises de position, si elles doivent être examinées de près, n'ont pas de valeur coercitive et ne sont que de simples recommandations.

Enfin, je tiens à le rappeler, à notre initiative, le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit que la mesure limitant la vitesse à 80 kilomètres à l'heure fasse l'objet d'une évaluation. Nous l'avons demandé au Gouvernement et suivrons ce dossier avec attention.

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Je souhaite revenir sur la possibilité donnée aux élus locaux de remettre en question les limitations de vitesse à 80 kilomètres à l'heure ou à 90 kilomètres à l'heure selon les routes. Il faut, c'est tout mon propos, rassurer les élus concernés.

Ma collègue Lacroute, dont la circonscription, comme la mienne, se situe en Seine-et-Marne, l'a déjà dit dans la discussion générale : il faut être clair, bien cadrer la discussion et rassurer les élus locaux. J'ai eu l'occasion de discuter avec le président du conseil départemental de Seine-et-Marne, concerné par ces questions, comme tant d'autres. Les recommandations formulées par le comité des experts ont été sources d'inquiétude. Quelle est leur valeur juridique ? Que doivent faire les présidents de conseils départementaux ? Les recommandations de ce comité des experts posent un vrai problème, puisque, selon elles, il ne faut pas rétablir une limite de vitesse à 90 kilomètres à l'heure sur les routes où il y a des croisements, sur celles qui longent une école sur celles qui sont empruntées par des engins agricoles.

À ces questions, il est important d'apporter des réponses claires et rassurantes pour les élus. Ainsi, quand ils prendront des décisions en la matière, pourront-ils le faire en toute légalité, en toute légitimité et en toute sécurité.

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. L'article 15 bis B, je le répète, donne la possibilité à un maire ou à un président de conseil départemental de relever la vitesse maximale autorisée à 90 kilomètres à l'heure. Nous ne pouvons que nous en réjouir, puisque notre groupe avait proposé cette disposition dès le mois de juin, dans une proposition de loi qui fut alors rejetée par la majorité.

Le texte que vous proposez ne comporte cependant aucune disposition relative aux routes nationales. Or exclure les routes nationales sans séparateur central de ce dispositif est selon moi un non-sens. En effet, cela revient à pénaliser les territoires qui n'ont pas la chance de disposer d'infrastructures modernes et de routes nationales à deux fois deux voies. J'ai donc déposé un amendement, dont nous allons débattre, qui vise à permettre aux préfets de rétablir la vitesse autorisée à 90 kilomètres à l'heure sur les routes nationales, comme les maires et les présidents de département le peuvent sur les routes dont ils ont la responsabilité.

Si le texte devait rester en l'état, ce ne serait qu'un assouplissement en trompe-l'œil, une demi-mesure. Après les déclarations du Président de la République et de membres du Gouvernement, nos citoyens ont compris que la limitation de vitesse à 80 kilomètres à l'heure pourrait être adaptée partout où les conditions de sécurité l'autoriseraient. Les mesures que vous proposez rencontreront leur incompréhension : en excluant les routes nationales du dispositif, vous créez une grande confusion.

Monsieur le secrétaire d'État, j'ai profité de l'examen du texte en commission pour interroger votre prédécesseur, Mme Borne, sur la position du Gouvernement concernant les préconisations du Conseil national de la sécurité routière, dont notre collègue Luquet vient de parler. Ces préconisations, qui ont été rendues publiques, sont de nature à rendre inapplicable sur le terrain la mesure tendant à adapter la limitation de vitesse à 80 kilomètres à l'heure, adoptée en première lecture. Le CNSR préconise en effet que seuls les tronçons de 10 kilomètres continus fermés aux engins agricoles puissent être concernés par cette mesure, ce qui constituerait une condition problématique dans certains

départements : sur ces tronçons – c'est le comble – les dépassements seraient interdits et cette interdiction serait matérialisée entre les voies, ce qui, vous en conviendrez, ne répond pas du tout à la demande que nous formulons depuis des mois : retrouver une vitesse de 90 kilomètres à l'heure afin de dépasser les véhicules lents.

J'ai entendu une première réponse de Mme la ministre en commission. Je souhaite profiter de cette séance pour vous demander, monsieur le secrétaire d'État, de rassurer la représentation nationale en nous assurant que ces préconisations seront écartées, car leur application ôterait toute portée aux décisions prises par notre assemblée.

De même, alors que d'aucuns – je pense à certaines associations – s'emploient à pointer du doigt les élus susceptibles de s'emparer de la possibilité d'adapter la limite de vitesse, je voudrais vous entendre garantir que tant les commissions départementales que les préfets ne seront pas invités à répondre par des avis négatifs aux propositions des présidents d'exécutif. Notre collègue a assuré qu'elle serait très vigilante. Je le serai aussi, comme beaucoup d'autres. J'emploierai le conditionnel : si, d'aventure, un certain nombre de dispositions venaient rendre impossible toute décision de président d'exécutif ou la transformaient en un parcours du combattant, ce serait un véritable abus de confiance : un abus de la confiance des parlementaires, qui ont voté un assouplissement de la limitation de vitesse, un abus de la confiance des automobilistes, qui ont compris que demain, cette mesure ne sera pas appliquée de manière uniforme sur le territoire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Même si nous avons déjà longuement débattu de ces questions, nous souhaitons vraiment y revenir aujourd'hui.

Des collègues de la majorité ont proposé que les présidents de département et les maires aient la possibilité de rétablir une limitation de vitesse à 90 kilomètres à l'heure : c'est une avancée. Néanmoins, si cette mesure aura des effets réels dans les départements, je ne suis pas sûre que ce soit le cas pour les réseaux communaux.

Vous avez en outre fait le choix de ne pas inclure les routes nationales. C'est une première incohérence : comment expliquer aux Français que, sur les routes départementales et communales, il soit possible de rouler à 90 kilomètres à l'heure, quand il ne faut pas dépasser 80 kilomètres à l'heure sur les routes nationales ?

Les Français, après les signes d'ouverture donnés par le Premier ministre, sont convaincus que la question est réglée. Or ce n'est pas du tout le cas. Les chiffres du mois d'août montrent du reste que le nombre d'accidents a progressé de 17 % : contrairement à ce que nous avait dit, les résultats de la limitation de vitesse à 80 kilomètres à l'heure ne sont donc pas concluants.

Il y a un deuxième problème. Ma collègue Aude Luquet et moi avons déjà évoqué le cas du département de la Seine-et-Marne, où le nombre de kilomètres de voirie est élevé. Une étude très approfondie sur les possibilités de rétablissement de la limitation à 90 kilomètres à l'heure y a été menée par les services départementaux : sur quelque 4 000 kilomètres de routes départementales, seuls 487 kilomètres seraient susceptibles d'être concernés par cette mesure. Or, après avoir émis

cette estimation prudente, les services départementaux ont découvert les recommandations du comité des experts du CNSR.

Il y a d'ailleurs ici un mystère : les recommandations du CNSR ont été formulées à l'issue de la réunion non pas du comité élargi, qui comprend des élus – et dont, normalement, je fais partie –, mais simplement du comité des experts. Il semble pourtant que les questions de sécurité routière aient une dimension politique dont nous aurions dû débattre.

Les recommandations du CNSR, quoi qu'il en soit, font craindre au président du conseil départemental, qui avait pourtant travaillé avec précaution sur le sujet, qu'il soit impossible de restaurer la limitation de vitesse à 90 kilomètres à l'heure sur les 487 kilomètres où il envisageait initialement de le faire. Les recommandations du CNSR, en effet, impliqueraient de consacrer des moyens financiers considérables, colossaux, si bien que n'importe quelle mesure d'accompagnement s'avérerait inapplicable, inopérante.

Je vous pose donc une question concrète, monsieur le secrétaire d'État : quelle est la valeur juridique des recommandations du CNSR pour les présidents de département, élus responsables qui n'ont aucune intention de rétablir la limitation à 90 kilomètres à l'heure sur toutes les routes départementales mais qui ont besoin d'être rassurés ? Ces recommandations, en effet, sont tombées au début de l'été comme un cheveu sur la soupe, oserais-je dire, et suscitent une inquiétude croissante parmi les présidents de département. Il me semble donc important de préciser, peut-être dans la loi, la manière dont les recommandations du CNSR doivent s'appliquer et quel doit être leur rôle lors de l'examen par les comités départementaux des dossiers qui relèvent de leur compétence.

Sur ces deux sujets importants, monsieur le secrétaire d'État, nous attendons vos réponses avec attention.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Si nous sommes aussi nombreux à prendre la parole sur cet article, c'est parce qu'il constitue une pièce maîtresse de ce projet de loi, vous en conviendrez. Soyons clairs : nous sommes tous favorables à l'amélioration de la sécurité routière.

Nous avons vécu, les uns et les autres, des drames liés à un accident, parfois hélas dans nos propres familles, d'autre fois en tant qu'élus. Tous, nous souhaitons trouver des solutions. Pour autant, ces solutions ne doivent pas être en trompe-l'œil. Nos propositions doivent être efficaces, assumées, et ainsi comprises et acceptées par les Français.

Or ce n'est pas le cas de la limitation de la vitesse à 80 kilomètres à l'heure. Cette mesure absolument inique, prise en un jour par le Premier ministre, sans concertation, a naturellement provoqué la colère de tous les Français, en particulier les ruraux, qui, chaque matin, utilisent leur voiture pour aller travailler, déposer leurs enfants à l'école ou, tout simplement, pour vivre.

On nous dit, études à l'appui, que l'abaissement de la vitesse maximale de 10 kilomètres à l'heure n'accroît que de moins de deux minutes le temps nécessaire à tel ou tel trajet et que la vie le vaut bien. C'est faux, vous le savez bien. La limitation à 80 kilomètres à l'heure a tant stressé certaines catégories de personnes qu'elles ne roulent plus qu'à 75 kilomètres à l'heure – et encore cette vitesse est-elle

celle qu'affiche le compteur, la vitesse réelle étant plus proche de 70. Il en résulte des dépassements parfois dangereux et les poids lourds qui, eux, roulent vraiment à 80 kilomètres à l'heure, se trouvent immédiatement derrière les automobiles, ce qui présente un grave problème de sécurité. Comme l'a dit Valérie Lacroute, la mesure est loin d'avoir produit le résultat escompté et a sans doute même provoqué des accidents, y compris mortels.

Cela s'explique simplement : après la communication, voire l'hypermédiation, qui a suivi la décision, les gens ont pris peur. Certains ont encore peur et d'autres prennent des risques pour doubler parce qu'ils ne roulent qu'à 80 au lieu de 90 kilomètres à l'heure. N'affirmez pas que la faute en incombe aux présidents de conseil départemental qui prennent leurs responsabilités car, à l'inverse, le même anathème pourrait être adressé à la grande administration, au Conseil national de la sécurité routière voire au ministre, qui n'auraient pas fait le nécessaire pour éviter les 3 259 tués de l'année dernière ! Non ! Soyons modestes, les uns et les autres, et travaillons ensemble.

Nous pouvons trouver des points de convergence. Vous nous avez montré, monsieur le secrétaire d'État, que vous pouviez tenir compte de certaines revendications : sur les routes communales, par exemple, les maires pourront moduler la vitesse maximale et, éventuellement, rétablir la limitation à 90 kilomètres à l'heure en fonction de la qualité de la voirie et, pourquoi pas, de l'avis de la commission départementale de sécurité. De même, les présidents de département pourront moduler la vitesse maximale sur les routes départementales.

Cependant, le préfet, la ministre des transports ou son secrétaire d'État, voire le Premier ministre – peu importe – ou même le président du département, si vous le souhaitez, en bref quelqu'un doit pouvoir formuler des propositions concernant les routes nationales. Vous ne pourrez pas faire comprendre aux Français que les vitesses varieront sur un itinéraire reliant deux villes via une route tantôt nationale tantôt départementale – comme c'est le cas de la RN 83 entre Lons-le-Saunier et Besançon, par exemple – alors que le gabarit et la qualité de la voirie ne changent pas du tout ! Ajoutons que, comme par hasard, il se trouve sur ce tronçon de la route nationale en question plusieurs radars, dont certains automatiques...

Ne nous mentons pas : vous allez sur le terrain comme nous, et nous n'allons pas nous jeter des bêtises au visage. Que nous disent nos concitoyens ? Que les radars servent à remplir les caisses de l'État. Nous, élus de la majorité comme de l'opposition, leur expliquons pourtant qu'il faut promouvoir la sécurité routière. Aidez-nous donc, monsieur le secrétaire d'État ; aidez les parlementaires, députés et sénateurs, à devenir de véritables messagers de la sécurité routière en soutenant nos arguments !

M. le président. La parole est à M. Fabien Di Filippo.

M. Fabien Di Filippo. J'irai dans le sens de mes collègues, qui ont très bien dit les choses : un peu plus d'un an après l'instauration de la limitation de vitesse à 80 kilomètres à l'heure, la réalité a rattrapé tous les discours de l'époque selon lesquels la réduction de la vitesse maximale de 10 kilomètres à l'heure sur le réseau secondaire résoudrait le problème de la mortalité routière. Nous nous sommes en effet félicités, l'an dernier, d'une baisse de la mortalité, mais elle était déjà enclenchée dès le début de l'année, avant le passage à 80 kilomètres à l'heure. L'évolution est cyclique et obéit à de nombreux autres paramètres bien plus décisifs que la

réduction de 10 kilomètres à l'heure : le téléphone et l'alcool, par exemple, ou encore le comportement au volant. C'est avant tout sur ces facteurs qu'il faut agir.

Autre paradoxe de la mesure que vous avez prise : il reste, sur le réseau secondaire, parfois dans les campagnes, des routes sur lesquelles la vitesse maximale a été ramenée à 80 kilomètres à l'heure et où il n'est même pas possible de rouler à cette vitesse car elles serpentent trop et le danger serait trop grand. Je vous répète les propos que je tenais à l'époque : dans le cas de routes et de passages trop dangereux, abaissons la vitesse maximale à 70 kilomètres à l'heure, comme auparavant. Quant aux passages très roulants en ligne droite, qui ne présentent aucune difficulté – où la réduction de la vitesse maximale provoque au contraire des dangers liés aux dépassements et aux poids lourds, comme l'a souligné Jean-Marie Sermier –, il faut y maintenir la vitesse maximale à 80 kilomètres à l'heure.

Enfin, vous ne pouvez pas, comme l'a fait M. le Premier ministre assez lâchement, disons-le,...

M. Bruno Millienne, rapporteur. Oh !

M. Fabien Di Filippo. ...faire peser la responsabilité du passage à 80 kilomètres à l'heure sur les épaules des présidents de conseil départemental. Certes, ils prendront leurs responsabilités, mais nous devons quant à nous prendre les nôtres en établissant une règle nationale qui précise où il est possible de rouler à 80 kilomètres à l'heure. Pour notre part, nous sommes prêts à prendre cette responsabilité, comme nous l'avons été d'emblée – plus encore aujourd'hui, alors que les statistiques et la réalité confirment nos arguments. Nous pourrions alors travailler sur bien d'autres aspects du comportement des automobilistes pour sauver des vies sans pour autant pénaliser les habitants de territoires périphériques qui n'ont pas, pour se déplacer et aller au travail, de solution alternative à la voiture. Deux minutes par trajet sur 220 jours travaillés correspondent pour certains à près d'une semaine de congé ou de travail : c'est un constat arithmétique ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je crains que nous ne devions prendre acte de notre désaccord au sujet de cet article – et vous parlez à un ancien député d'une circonscription rurale, qu'il a arpentée au point d'y laisser quelques points de permis...

Permettez-moi d'abord de vous rassurer, madame Lacroute : les préconisations du CNSR ne seront ni contraignantes ni inscrites dans la loi. Une fois saisie d'un projet de rehaussement de la vitesse maximale, la commission départementale de la sécurité routière fournira un avis simple et non liant. Quant au président du conseil départemental, il rédigera un projet d'arrêté et une étude d'accidentalité.

Toutefois, on ne saurait raisonnablement reprocher à un comité d'experts d'émettre un avis d'experts sur l'accidentologie.

M. Jean-Marie Sermier. Les experts ne doivent pas être des ayatollahs !

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. L'objectif ayant conduit à l'adoption de la mesure générale, aujourd'hui assouplie, visait bel et bien à sauver des vies : les experts en question ont estimé que la réduction générale de la vitesse maximale de 10 kilomètres à l'heure permettrait de sauver des vies.

Mme Valérie Lacroute. Et les chiffres ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Précisément, les chiffres parlent. Nous pourrions certes revenir sur les six derniers mois et l'effet des dégradations de radars mais, en année pleine, 208 vies ont été sauvées depuis l'entrée en vigueur de l'abaissement de la vitesse maximale à 80 kilomètres à l'heure.

M. Vincent Descoeur. Ça se discute !

M. Jean-Marie Sermier. Ce chiffre n'est pas lié à la mesure !

M. Jean-Yves Bony. Roulons tous à 60, pendant que vous y êtes !

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Si, c'est un fait. Je suis naturellement d'accord avec M. Di Filippo : la réduction de la vitesse maximale n'est pas isolée des mesures présentées l'année dernière dans le cadre du plan de sécurité routière, qui concernent notamment la lutte contre la vitesse excessive, l'alcool au volant ou encore l'usage de stupéfiants – nous pourrions y revenir.

Quant à l'exclusion du réseau national, nous l'asseyons, là encore, sur des exigences de sécurité routière. Rappelons que l'abaissement de la vitesse maximale à 80 kilomètres à l'heure a été imposé sur un réseau de 400 000 kilomètres, alors que le réseau national ne concerne que 4 000 de ces 400 000 kilomètres.

M. Vincent Descoeur. C'est pire !

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Or ces 4 000 kilomètres de routes, notamment dans votre département, monsieur Descoeur, figurent parmi les secteurs les plus accidentogènes du réseau national, où l'on roule le plus vite. Nous maintiendrons donc sur ces routes la limitation de vitesse à 80 kilomètres à l'heure.

Enfin, par souci de clarté, je rappelle la procédure : les élus conservent une liberté entière. Le président de conseil départemental souhaitant rehausser la vitesse maximale sur les axes relevant de sa compétence formule un projet d'arrêté et l'accompagne d'une étude d'accidentalité sur la portion concernée. La commission départementale de la sécurité routière émet alors un avis simple et non contraignant, suite à quoi l' élu, en toute liberté et en toute responsabilité, décide ou non de rehausser la vitesse maximale sur la portion en question. Le cadre est donc clair et tient tout à la fois compte de considérations liées à la sécurité routière, à l'accidentalité sur ces axes – une préoccupation majeure que nous partageons tous – et à la libre administration des territoires dans les conditions que je viens d'évoquer.

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, n^{os} 20, 733, 696 et 92, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 20 et 733 sont identiques.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 20.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement, dont j'ai évoqué l'objectif il y a un instant, vise à ce que les préfets puissent, au même titre que les maires et les présidents de conseil départemental, déroger à la règle pour les routes qui relèvent de leur responsabilité, en l'occurrence les routes nationales. Pourquoi ? Je le répète, même si M. le secrétaire d'État a déjà mentionné des statistiques que je m'apprêtais à citer : en

l'état actuel du texte, c'est près d'un tiers du réseau national qui sera privé de cette possibilité d'assouplissement. Voilà ce qui est discriminant ! Le réseau concerné englobe 400 000 kilomètres de routes nationales et départementales, et même 1 million de kilomètres si l'on tient compte du réseau communal, qui entre dans le champ de la mesure d'assouplissement !

Je m'adresse à mes collègues de la majorité, dont beaucoup sont concernés, et j'ai d'ailleurs dialogué avec bon nombre d'entre eux – qui ne sont pas présents à l'instant, mais je ne désespère pas qu'ils arrivent, même si je crains qu'ils ne soient victimes du syndrome de solidarité majoritaire... (*Sourires.*) Si vous rejetez cet amendement, vous écarterez de ce dispositif 3 000 kilomètres de routes nationales. Une vingtaine voire une trentaine de départements seront concernés, alors que ce sont ceux-là même qui rencontrent les plus grandes difficultés et qui sont les plus enclavés. En effet, ce sont souvent des départements ruraux et de moyenne montagne. Et voilà qu'ils seront privés de la possibilité d'adapter la limitation de vitesse ! Aucun d'entre eux n'a la prétention d'autoriser la conduite à 90 kilomètres à l'heure sur toutes les routes. Nul besoin d'un arrêté du Premier ministre pour rouler à moins de 80 kilomètres à l'heure sur une route sinueuse de montagne ! Nous y avons pensé avant que l'idée ne lui traverse l'esprit.

Le fait est que les temps de trajet seront ramenés au niveau de ceux des années 1980. Dans le Cantal, la moyenne horaire ne dépasse pas 60 kilomètres à l'heure. Puisque vous avez évoqué la route nationale qui traverse mon département d'est en ouest, monsieur le secrétaire d'État, j'ai consulté le navigateur ViaMichelin – même si j'emprunte habituellement cette route sans m'inquiéter du GPS. Entre Massiac et Maurs, soit 120 kilomètres, ViaMichelin annonce deux heures et vingt minutes de trajet ! Deux heures vingt, ce qui correspond à une moyenne horaire inférieure à 55 kilomètres à l'heure ! Voilà notre réalité ! Nous souhaitons donc, pour les tronçons présentant des conditions de sécurité avérées, pouvoir dépasser des convois de véhicules lents. Permettez-moi une remarque quelque peu bucolique que j'ai formulée en commission : la transhumance du bétail prendra fin dans quelques semaines, et les automobilistes seront contraints de suivre des véhicules roulant à 40 kilomètres à l'heure ! Ce n'est pas plus compliqué que cela !

Aujourd'hui, tout le monde cherche à gagner du temps. Lorsque nous rentrerons dans nos circonscriptions, nous serons informés à Orly que, grâce au Grand Paris Express, le centre de Paris sera bientôt à moins de quinze minutes de l'aéroport. Là, c'est fabuleux. Mais nous, lorsque nous demandons de ne pas perdre deux, cinq ou dix minutes, nous sommes traités comme quantité négligeable et citoyens de seconde zone. Nous, nous avons du temps à perdre, quand les autres doivent se précipiter. Certains demandent des gares TGV supplémentaires, d'autres souhaitent les supprimer pour aller plus vite. Nous, comme l'État a oublié d'aménager notre route nationale, nous n'avons qu'à prendre notre temps. C'est assez insupportable !

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez affirmé que notre route nationale était accidentogène, mais un examen un peu plus attentif vous apprendrait qu'elle l'est surtout dans ses portions sinueuses, tronçons qui ne seraient évidemment pas concernés par l'assouplissement de la limitation à 80 kilomètres à l'heure.

Beaucoup de personnes considèrent que la question de la limitation de vitesse n'est pas étrangère à la colère qui s'est exprimée en fin d'année dernière, parce qu'elle nourrit, à

juste titre, le sentiment d'abandon et de fracture territoriale. Si vous n'accédez pas à notre demande légitime, vous aggraverez la fracture territoriale, puisqu'il y aura une nouvelle catégorie de territoires, constituée d'une vingtaine de départements, dans lesquels il sera interdit de rouler à plus de 80 kilomètres à l'heure sur les routes nationales. L'expression courante de « France à deux vitesses » trouvera ici une parfaite illustration. Tout cela n'est pas acceptable.

Certains de nos collègues ont défendu la pertinence de la mesure d'assouplissement. Un comité indépendant a participé au débat sur les chiffres en en produisant ; malheureusement, les statistiques du mois d'août laissent à penser que tous les problèmes ne sont pas résolus, ce que tout le monde ici regrette. Encore une fois, évitons de présenter ce débat comme une querelle opposant les sachants prudents et les fous du volant. Ni les uns ni les autres n'ont de leçon à recevoir. Nous demandons simplement l'égalité de traitement. Vous vous apprêtez à commettre une injustice territoriale : parce que vingt départements n'ont pas de réseau moderne à la hauteur, vous dites à leurs habitants de ralentir. Ce n'est pas acceptable. Notre collègue Di Filippo vient d'en parler, une étude montre que les personnes effectuant, pour des raisons professionnelles, plus de 100 000 kilomètres par an sur ces routes perdent plus d'une semaine par an en temps de trajet dès lors qu'ils doivent suivre des convois de véhicules lents.

J'exhorte nos collègues à faire preuve de solidarité territoriale. Une décision a été prise : vous avez accepté à juste titre, je vous en remercie, de relever la vitesse maximale autorisée sur les routes communales et départementales ; nous vous proposons la même chose pour les routes nationales.

J'avais défendu l'idée du relèvement de la vitesse autorisée dans une question au Gouvernement, à laquelle M. le Premier ministre m'avait répondu que l'assouplissement multiplierait les ruptures de vitesse sur les itinéraires routiers. Soit. Mais si vous écartez la possibilité d'augmenter la vitesse maximale autorisée sur 3 000 kilomètres de route, nous pourrions vous retourner l'argument. Vous allez créer de la confusion !

Je ne désespère pas que vous puissiez entendre raison. Je vous mets en garde, avec sympathie et de manière bien intentionnée, contre la déception et la désillusion que le rejet de cet amendement entraînerait dans les campagnes. Nos concitoyens avaient compris que la vitesse maximale autorisée était de nouveau 90 kilomètres par heure et que l'assouplissement était entériné ; vous aurez donc du mal à leur expliquer que si le Premier ministre a bien fait un pas en arrière, il refuse de manger son chapeau et d'intégrer des routes nationales dans le dispositif. Ce n'est pas acceptable ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. Sur les amendements identiques n^{os} 20 et 733, je suis saisi par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 733.

M. Jean-Marie Sermier. Vincent Descoeur s'est levé le premier parmi nous pour relayer au Parlement la réaction du peuple contre l'abaissement de la vitesse maximale à 80 kilomètres à l'heure. Il a très bien expliqué l'intérêt de ces deux amendements identiques.

Je souhaiterais revenir sur les chiffres pour vous montrer que vous n'êtes pas loin de nous avoir rejoints – seule l'idéologie vous empêcherait de parcourir la distance qui nous sépare encore. Il n'est pas envisageable que 1 097 000 kilomètres de voiries communales, intercommunales, départementales et nationales, dont la gestion relève, pour 99 % du réseau, des maires, des présidents d'EPCI ou des présidents de conseil départemental, bénéficient de la mesure d'assouplissement, consentie parce que vous avez implicitement reconnu que la limitation de la vitesse à 80 kilomètres à l'heure n'apportait pas les résultats que vous escomptiez – ce qui est dommage, car nous pourrions tous nous réjouir d'une baisse significative des accidents entraînée par la réduction de la vitesse, mais tel n'est malheureusement pas le cas –, à l'exception des routes nationales. Vous ne pouvez pas nous expliquer que 1 % du réseau national, ayant un plus gros gabarit puisque national et n'étant pas si mal entretenu – même si nous souhaitons tous qu'un effort soit fait dans nos départements – reste à 80 kilomètres à l'heure.

Nous ne disons pas que vous seriez, avec votre haute administration, responsables d'une éventuelle augmentation des accidents là où, sur les 99 % du réseau, les maires ou les présidents de conseil départemental auraient rétabli la vitesse maximale autorisée à 90 kilomètres à l'heure. Les uns et les autres doivent aboutir sereinement à une solution, celle-ci étant déjà appliquée en permanence par les élus.

En effet, tous les députés ici présents ayant exercé un jour une responsabilité dans un exécutif local le savent : le maire ou le président du conseil départemental peut réduire la vitesse maximale autorisée de 90 à 70 kilomètres à l'heure lorsqu'un tronçon routier présente un problème. En tant que maire de Dole, j'ai demandé, avant que le débat actuel ne surgisse, que des solutions soient trouvées pour un tronçon de route départementale accidentogène contournant la ville : avec le préfet, nous avons réduit la vitesse maximale autorisée à 70 kilomètres à l'heure, ce dont personne ne nous a fait grief ! Il faut laisser aux élus la responsabilité de fixer la vitesse maximale autorisée, afin que celle-ci soit fixée en fonction de la qualité de la route et non de l'idéologie de tel ou tel administrateur important de notre pays.

M. Jean-Pierre Vigier. C'est du bon sens !

M. Jean-Marie Sermier. Je veux être clair : vous n'avez aucune légitimité à faire payer aux Français, notamment ceux vivant en zone rurale, le fait de posséder une automobile. Monsieur le secrétaire d'État, résistez ! Prenez votre décision vous-même, ne vous la faites pas imposer par quelqu'un autour de vous ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 696.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit d'un amendement de repli. Monsieur le secrétaire d'État, les amendements de cette discussion commune vous offrent l'occasion de revenir sur l'incohérence de laisser la vitesse maximale autorisée à 80 kilomètres à l'heure sur les routes nationales quand elle pourrait revenir à 90 kilomètres à l'heure sur les routes départementales et communales.

Nous proposons de confier à la commission départementale de la sécurité routière, instance reconnue et honorable, composée de gens et d'élus responsables, le soin d'examiner la situation des routes nationales, départementales et communales afin d'assurer la cohérence de la limitation de vitesse à l'échelle du département. Il faut éviter la situation, incom-

préhensible pour les Français, dans laquelle la vitesse maximale autorisée serait plus faible sur les routes nationales que sur les départementales et les communales, alors qu'elles sont de plus gros gabarit.

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 92.

M. Gilles Lurton. Si le Sénat est revenu sur la disposition que votre majorité avait adoptée en première lecture, ce n'est pas tout à fait innocent. Vous pouvez considérer qu'à cause du non-cumul des mandats, nous avons perdu tout contact avec les collectivités locales, mais ce n'est vrai ni pour nous ni pour les sénateurs, qui sont élus par les représentants des collectivités locales. Les sénateurs ont constaté à quel point les décisions de ce type ont un impact sur les élus locaux.

Je ne comprends pas au terme de quel raisonnement vous refusez aux préfets la possibilité de fixer la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales à 90 kilomètres à l'heure – je rejoins les dispositions présentées par mon collègue Vincent Descoeur, dont je salue le combat sur ce sujet. Comment les automobilistes s'adapteront-ils lorsque la vitesse autorisée changera tous les 10 ou 20 kilomètres ?

M. Thibault Bazin. Il a raison, c'est dangereux !

M. Gilles Lurton. Nous savons tous à quel point cela est dangereux. Aussi, je vous propose d'adopter l'amendement dont Mme Anthoine est la première signataire. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces quatre amendements ?

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. Il est évidemment défavorable.

Il n'est pas logique que le préfet, représentant de l'État, prenne des décisions allant à l'encontre des règles nationales fixées par le Gouvernement. C'est le choix politique du Gouvernement de limiter la vitesse à 80 kilomètres à l'heure sur les routes dont l'État est le gestionnaire. Il peut, en revanche, être pertinent qu'une autorité politique décide de déroger, dans la limite de 10 kilomètres à l'heure, à ces règles, mais pas le représentant de l'État.

M. Jean-Pierre Vigier. Ce n'est pas possible d'entendre cela !

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. Le Conseil national de la sécurité routière a rendu un avis, mais, en réponse à une question d'actualité au Sénat, le Premier ministre a indiqué que cet avis n'exprimait pas la position du Gouvernement. Le CNSR formule des recommandations, sur lesquelles les commissions départementales pourront s'appuyer pour rendre leurs avis, mais qui ne lient en rien les gestionnaires de réseau routier. Ces derniers pourront librement mettre en œuvre l'aménagement de la limitation à 80 kilomètres par heure, prévu par le projet de loi d'orientation des mobilités, ...

M. Marc Le Fur. Vous auriez dû profiter de vos vacances pour écouter les gens !

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. ...et prendre leurs responsabilités, car le CNSR n'est, comme les CDSR, qu'une instance consultative. Cela sera possible dès l'entrée en vigueur de la loi, sans qu'aucun texte d'application, décret ou arrêté, ne soit nécessaire.

J'émet donc un avis très défavorable sur ces amendements. Nous l'avons répété maintes et maintes fois, la décision a été prise, et M. le secrétaire d'État a rappelé le désaccord entre la majorité et le groupe d'opposition Les Républicains sur ce sujet. *(Vives exclamations sur les bancs du groupe LR.)*

M. Marc Le Fur. Votre réponse ne sert qu'à gagner du temps!

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Non, monsieur Le Fur, je souhaite simplement exposer mon point de vue, et je pense avoir quand même le droit de m'exprimer! *(Nouvelles exclamations sur les bancs du groupe LR.)* Vous attendez l'avis de la rapporteure, non? Sauf si seul l'avis du secrétaire d'État vous intéresse. Vous êtes intervenus cinquante fois sur ce sujet, donc nous avons le droit de donner notre avis. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe MODEM.)*

Le scrutin confirmera évidemment l'avis défavorable que je viens de donner.

M. Vincent Descoeur. Vous êtes sûre d'avoir raison! Quel mépris!

M. Maxime Minot. Cessez votre arrogance! *(Protestations sur les bancs de la commission.)*

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je vais répéter quelques éléments et répondre à certaines questions.

D'abord, à propos de l'exclusion du réseau national – soit 4 000 kilomètres de routes sur les 400 000 concernés par la mesure générale –, vous avez dit, monsieur Descoeur, que l'accidentalité était supérieure sur les routes sinueuses, notamment dans votre département. C'est démenti par l'ensemble des études, qui montrent que c'est sur les routes nationales, en ligne droite, quand les conducteurs accélèrent, que ce taux est le plus élevé. Or le réseau de l'État est composé de ce type de routes. C'est pourquoi nous maintiendrons la limitation à 80 kilomètres à l'heure sur ces 4 000 kilomètres.

À propos de la nature des préconisations qui ont été évoquées, je veux redire qu'elles sont le fruit d'un comité d'experts en accidentologie, qu'elles ne seront pas inscrites dans la loi et que l'avis rendu par la commission départementale de la sécurité routière ne sera pas un avis contraignant mais simple. Le président du conseil départemental pourra choisir de le suivre ou non : s'il souhaite rehausser le seuil de limitation de vitesse, il devra présenter un projet d'arrêté et l'accompagner d'une étude d'accidentalité sur le tronçon considéré ; il fera le choix politique de rehausser ou non ce seuil, en disposant de l'avis de la CDSR.

M. Vincent Descoeur. Les élus vont être empêchés!

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Avec cette disposition de l'article 15, nous respectons, je crois, le libre choix des collectivités territoriales, en l'occurrence du président du conseil départemental, et nous le concilions avec les impératifs de sécurité routière. Je cite une nouvelle fois ce chiffre : en année pleine, ces douze derniers mois, malgré les dégradations des radars, 208 vies ont été sauvées du fait de l'abaissement du seuil de limitation de vitesse de 10 kilomètres à l'heure.

Un député du groupe LR. Ça n'a rien à voir, vous le savez très bien!

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Vous savez très bien que la dégradation des radars a probablement un impact notable sur la détérioration des chiffres du mois d'août, cités par M. Sermier.

À la lumière de toutes ces explications, aussi bien à propos des 4 000 kilomètres de réseau national que de la procédure dont disposent les présidents de conseils départementaux, je rends un avis défavorable sur l'ensemble de vos amendements. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

M. Vincent Descoeur. C'est une injustice territoriale caractérisée!

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Je regrette vraiment cet entêtement, monsieur le secrétaire d'État. Nous souhaitons redonner de la souplesse à la mesure relative aux 80 kilomètres à l'heure, et les collectivités ne vont pas généraliser le passage au seuil de 90 kilomètres à l'heure! Nous sommes tous responsables, dans les départements, et nous voulons procéder tranquillement pour le rétablir là où il n'y a pas d'accident, là où c'est possible. Personne ne comprend que l'État soit si bloqué s'agissant de son réseau national. D'autant que cet amendement n'est pas révolutionnaire : il offre la possibilité aux préfets de passer au seuil de 90 kilomètres à l'heure – et on sait à quel point les préfets sont au garde-à-vous face aux étages supérieurs! Nous demandons un petit peu de souplesse de façon à ce que les Français se disent : « Là, ils nous ont écoutés. Plutôt que de tout généraliser, ce qui est une connerie, ils font ça intelligemment. »

En tout cas, nous voterons pour cet amendement, et je recommande à l'ensemble de nos collègues de faire de même. Lorsque nous expliquerons, une fois de retour dans nos circonscriptions, que malgré la possibilité de passer aux 90 kilomètres à l'heure dans certains endroits, l'État a bloqué pour l'ensemble de son réseau national, les gens nous diront que nous sommes complètement fêlés. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 20 et 733.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	100
Nombre de suffrages exprimés	98
Majorité absolue	50
Pour l'adoption	37
contre	61

(Les amendements identiques n^{os} 20 et 733 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n^o 696 n'est pas adopté.)

(L'amendement n^o 92 n'est pas adopté.)

(L'article 15 bis B est adopté.)

Article 15 bis

(L'article 15 bis est adopté.)

Article 15 ter

(L'article 15 ter est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Je demande une suspension de séance.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures cinq, est reprise à dix-neuf heures dix.)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. La majorité LaREM a souhaité voter contre les amendements que nous avons proposés concernant l'assouplissement de la mesure des 80 kilomètres à l'heure. Nous en prenons acte puisque nous sommes républicains

Néanmoins, au moment du vote de l'article 15 bis B, qui inclut ces mesures, il se trouve que les bancs du groupe Les Républicains étaient très fournis, de même que certains bancs du centre, tandis que la majorité n'était plus là, un peu comme si elle avait eu la victoire honteuse. Je ne sais pas s'ils se cachaient, s'ils étaient partis... *(Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.)*

M. Alain Perea. Mais non !

M. Jean-Marie Sermier. Dans ce grand ensemble vide, peu de bras se sont levés. En revanche, sur nos bancs, nous étions tous présents pour dire clairement que nous souhaitions cet assouplissement. Un peu à l'image des arbitres qui demandent maintenant la vidéo, j'invite donc tous les Français à regarder la vidéo pour voir ce qui s'est passé au moment du vote. Chers concitoyens, vous observerez combien de bras se sont levés du côté de la majorité et combien du côté de notre groupe. Chaque Français jugera. Monsieur le président, vous présidez – fort bien d'ailleurs, et ce n'est pas toujours facile. Vous m'avez dit qu'à une voix près probablement, la majorité avait été majoritaire. Je l'admets, je l'accepte, mais les Français jugeront, tout simplement avec la vidéo. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

M. le président. Merci pour vos compliments, monsieur Sermier. J'ai effectivement vu une majorité de bras se lever en faveur de l'article au moment du vote – je le regrette pour vous...

Article 16

(L'article 16 est adopté.)

Article 17

M. le président. L'amendement n° 707 de M. Christophe Bouillon est défendu.

(L'amendement n° 707, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 17 est adopté.)

Article 18

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster.

Mme Brigitte Kuster. Tout à l'heure, j'ai défendu un amendement qui traduisait mon souci à propos de la sécurité routière à Paris. L'article 18 me donne l'occasion de revenir sur cet enjeu majeur en évoquant le danger que représente, pour les usagers et les piétons, la pratique anarchique de la trottinette en ville, phénomène en vogue, en particulier à Paris, où quinze flottes concurrentes essaient sur la voirie leurs engins – 20 000 au total.

Si l'article 18 encadre plus strictement leur installation sur l'espace public, c'est à tort qu'il passe sous silence la question de la sécurité...

Ce serait encore mieux si vous m'écoutiez, monsieur le secrétaire d'État. *(Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.)* Pardonnez-moi mais, depuis que j'ai pris la parole, vous ne m'avez pas écoutée un seul instant. Puisque nous n'avons pas encore eu l'occasion de débattre ensemble, je vous demande, à tout le moins, d'avoir la courtoisie d'écouter mon interpellation. Tout à l'heure, vous avez rejeté un amendement au motif que la région parisienne n'était pas concernée. Je vous parle ici d'un sujet parisien, ce qui, j'en ai conscience, retient assez peu l'attention dans cet hémicycle, en particulier de la part du Gouvernement. Il s'agit en effet de sécurité routière, puisque l'on a déploré des morts depuis la discussion que nous avons eue avec votre prédécesseur chargée des transports. Il serait donc bienvenu, sur ce sujet de fond, que vous preniez le temps d'écouter ce que j'ai à vous dire et d'y répondre tranquillement. J'espère en effet, au sortir d'une suspension de séance, pouvoir recueillir toute votre attention.

Est-il raisonnable, disais-je, de laisser des enfants de 12 ans, qui n'ont pas la moindre notion du code de la route, évoluer au beau milieu de la chaussée sur une trottinette, qui plus est sans casque ? En première lecture, la ministre m'avait répondu qu'il fallait arrêter d'« embêter les gens ».

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est moi qui avais dit ça.

Mme Brigitte Kuster. Avec de tels propos, on n'aurait jamais imposé à quiconque le port de la ceinture en voiture ni celui du casque à moto.

À mon avis, le Gouvernement sous-estime gravement l'ampleur du phénomène auquel nous sommes confrontés, lequel mobilise d'ailleurs de plus en plus les citoyens, en tout cas parisiens. Je profite de cette intervention pour saluer le travail accompli par les membres de l'association APACAUVI – Association philanthropique action contre l'anarchie urbaine vecteur d'incivilité –, laquelle, à la suite de très regrettables accidents en lien avec des trottinettes, que j'évoquais précédemment, ont décidé d'alerter les pouvoirs publics, obtenant d'ailleurs quelques avancées, notamment sur la question des assurances.

J'ai bien compris, monsieur le secrétaire d'État, que vous n'entendiez pas que le projet de loi évolue sur le sujet de la sécurité. Néanmoins, dans la perspective du décret que vous devez prendre à l'automne, j'insiste sur la nécessité absolue de durcir les règles en matière de sécurité routière.

Face aux nouveaux accidents qui ne manqueront pas de survenir, après ceux qui ont fait des morts à Paris, personne ne pourra dire qu'il ne savait pas. J'insiste sur l'âge légal dont nous parlons : 12 ans. Cet âge, nous souhaitons le porter à 14 ans, mais notre amendement en ce sens a été rejeté.

Enfin, monsieur le secrétaire d'État, j'aimerais que vous vous positionniez sur la polémique qui a opposé le ministre de l'intérieur Christophe Castaner à la maire de Paris au sujet du stationnement des trottinettes. Le ministre de l'intérieur refuse qu'elles soient considérées comme des véhicules soumis à l'obligation de se garer conformément aux dispositions du code de la route. C'est une façon d'abdiquer face à l'anarchie qui règne sur les trottoirs, et ce n'est évidemment pas acceptable.

Merci pour votre attention et pour les précisions que vous me donnerez.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie.

Mme Sophie Auconie. J'irai dans le même sens que ma collègue Kuster. Le phénomène dont nous parlons est à l'origine de nombreux accidents et infractions au code de la route, et il donne aux usagers un sentiment d'impunité : on se déplace en trottinette électrique comme on se déplacerait à pied, mais pas à la même vitesse ni avec la même maîtrise. Pourtant, avec ces nouveaux modes de déplacement, il est presque impossible d'identifier l'auteur de l'accident ou de l'infraction. De telles incivilités ne sont pas acceptables.

Une association de victimes d'accident de trottinette électrique a été récemment reçue dans votre ministère, monsieur le secrétaire d'État. Qu'en est-il ressorti ? Ne devrait-on pas aller vers une immatriculation obligatoire de ces engins ?

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 473.

M. Loïc Prud'homme. Il vise le développement anarchique, si je puis le qualifier ainsi, des flottes de trottinettes électriques. Mme Kuster l'a rappelé, ces engins sont désormais plus de 20 000 dans les rues de Paris et, d'ici à quelques années, ils seront 40 000 à envahir les rues. Jusqu'à présent, tout le monde se félicitait de ces start-up qui créaient de l'activité ; mais tout le monde en est revenu, y compris la mairie de Paris, qui, jugeant que tout cela va un peu loin, commence à prôner une régulation, y compris à travers une redevance pour occupation de l'espace public.

C'est à mes yeux le minimum, et je crois même nécessaire d'aller au-delà. Si, une fois encore, on laisse notre espace public devenir un espace marchand offert à l'appétit de quinze opérateurs privés, on ne s'en sortira pas : les trottinettes resteront posées de manière anarchique sur les trottoirs, avec les problèmes que cela pose, par exemple, aux personnes à mobilité réduite ou aux mères de famille avec des poussettes.

Peut-être la municipalisation des services qui proposent ces « engins de mobilité personnelle », comme vous les appelez, offre-t-elle une voie. Les mairies auraient ainsi la main pour gérer le volume de ces flottes, vérifier que l'espace public dont elles ont la responsabilité est utilisé à bon escient et que ces services représentent une vraie plus-value, non un danger supplémentaire.

Une telle municipalisation – j'y reviendrai avec l'article 20 – permettrait aussi, disons-le, d'en finir avec l'« ubérisation » des personnels qui doivent gérer la mise en service de ces flottes et le rechargement des engins, à des conditions d'emploi proches de l'esclavage.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. L'essor du free-floating est à encourager car il permet l'émergence de solutions de mobilité plus propres et favorise l'intermodalité.

L'enjeu n'est pas d'interdire ou de municipaliser ces services, mais de les encadrer afin de concilier essor de formes de mobilité plus propres et préservation de la sécurité et de la tranquillité publique. Il convient donc de donner aux collectivités les outils pour réguler ces pratiques : occupation du domaine public, conditions de déploiement et d'entretien, encadrement des signaux sonores, respect des règles de circulation ou retrait des engins hors d'usage.

C'est précisément à quoi tend l'article 18, en ce sens très différent de votre amendement, monsieur Prud'homme. Vous souhaitez confier toute la gestion des services dont nous parlons aux municipalités. Ces services, dès lors, sortiraient du domaine marchand et ne seraient plus aux mains du privé.

Cette considération mise à part, l'article 18 répond à toutes vos préoccupations. L'avis est défavorable car nous n'avons pas la même conception du marché, mais vos craintes, je le répète, sont prises en compte non seulement par l'article, mais aussi par le décret que Mme Borne a annoncé pour le 1^{er} janvier 2020, ce que M. le secrétaire d'État, je crois, confirmera.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. S'agissant de la sécurité, madame Kuster, le décret en cours d'analyse au Conseil d'État sera publié dans les prochaines semaines. Il contient des mesures que nous jugeons équilibrées, telles que l'âge légal de 12 ans – comme pour le vélo, d'ailleurs –, l'obligation de circuler sur les pistes cyclables et l'objectif d'une vitesse maximale de 20 kilomètres à l'heure.

Quant à la régulation, madame Auconie, les modalités d'enlèvement des engins – de même que les éventuelles redevances – seront précisées dans le titre d'occupation, qui, comme vous le savez, énumérera aussi les conditions de déploiement des services proposés par les plateformes : cela répond peut-être à la polémique que vous évoquiez.

Enfin, monsieur Prud'homme, j'observe d'abord que la moitié des opérateurs qui étaient présents à Paris et inondaient le marché, ont disparu : il y a donc eu une forme de régulation naturelle. L'article 11, qui permet de regrouper les différents opérateurs de services dans un même système, est aussi de nature à réguler une offre qui, de par sa forme initiale, est un peu chaotique.

J'espère que ces éléments de réponse vous permettront d'y voir un peu plus clair sur le cadre que nous entendons appliquer à ces engins de déplacement personnel – puisque c'est ainsi qu'on les a nommés –, et j'émetts un avis défavorable sur votre amendement.

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster.

Mme Brigitte Kuster. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le secrétaire d'État, mais elle ne m'a ni éclairée ni, surtout, rassurée. Vous nous avez confirmé ce que nous savions déjà : la fixation d'un âge légal de 12 ans. J'aimerais que l'on réalise bien ce que signifie la circulation d'enfants de 12 ans sur la voie publique.

S'agissant, d'autre part, des lieux de circulation, vous avez évoqué, non la chaussée, mais les pistes cyclables. Or, à Paris, vous le savez bien, toutes les routes n'en possèdent pas. Et dès lors qu'il sera impossible de reporter toute la circulation des trottinettes sur les pistes cyclables, c'est sur la chaussée qu'il était question de l'autoriser jusqu'à présent.

Nous avons défendu, en première lecture, des amendements – relatifs à l'âge, que nous voulions porter à 14 ans, et au port obligatoire du casque – qui n'ont malheureusement pas été acceptés en nouvelle lecture. J'entends bien qu'il est de la responsabilité des parents de veiller à tout cela, mais, je le rappelais tout à l'heure, on a su imposer, en matière de sécurité routière, des gestes devenus des évidences, tels le port de la ceinture de sécurité. Je ne comprends donc pas le laxisme dont on fait preuve sur le sujet dont nous parlons.

Comme en première lecture, nous avons débattu de la limitation de vitesse à 80 kilomètres à l'heure, le Gouvernement souhaitant par ce moyen prévenir les risques d'accident. Or ce que vous venez de me répondre, monsieur le secrétaire d'État, ne va pas du tout dans le même sens.

Vous ne m'avez pas répondu non plus sur le stationnement. En l'absence de verbalisation, l'anarchie règne, avec, pour les piétons, les risques de chute que cela comporte. Comme le suggérait ma collègue Auconie en première lecture, on pourrait tout à fait envisager une immatriculation de ces engins : cela permettrait d'établir les responsabilités en vue d'une verbalisation, et garantirait la traçabilité de tout incident.

J'insiste vraiment, en tout cas, sur la sécurité routière. Pourriez-vous me préciser où ces engins auront le droit de circuler ? Si ce n'est que sur les pistes cyclables, des enfants de 12 ans se retrouveront automatiquement sur la chaussée à Paris. Et vous avez vu comment les choses se passent aujourd'hui à Paris : c'est tout simplement un enfer.

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Nous n'avons en effet pas la même conception du marché, madame la rapporteure : je vous le confirme. De cela, nous sommes au courant depuis un petit moment.

Il est assez cocasse, monsieur le secrétaire d'État, de vous entendre parler de « chaos » pour décrire la façon dont les choses ont tourné après la mise à disposition de l'espace public aux opérateurs de free-floating, ces nouveaux services 2.0 qui illustrent la start-up nation de la mobilité.

Il se passera exactement ce qui se passe lorsque vous nous vantez les mérites de la concurrence : in fine, il n'y aura plus qu'un ou deux opérateurs, lesquels se partageront le marché et s'entendront sur les prix. Et qui sera chargé de contrôler qu'ils respectent l'enlèvement des engins abandonnés ou que les contrats sont respectés ? En théorie, ce sont les municipalités, à condition qu'elles en aient les moyens. Le problème est qu'elles ne les auront pas, si bien que l'espace public continuera d'être utilisé de façon anarchique, avec tous les

problèmes que cela entraîne en matière de sécurité routière et de déplacement pour les populations les plus vulnérables que j'évoquais tout à l'heure.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. L'objectif même de l'article 18, monsieur Prud'homme, est de réguler et d'ordonner ces nouvelles mobilités afin de sortir du chaos que vous avez décrit, conséquence du déferlement de toutes sortes d'offres sur plusieurs grandes villes françaises, ce qui peut provoquer une gêne pour la circulation, voire des accidents très graves.

M. Loïc Prud'homme. Et qui contrôlera ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. J'y viens.

Les modalités de sécurité seront définies dans le décret. Je confirme, madame Kuster, que l'âge minimal de 12 ans est aligné sur celui auquel les enfants peuvent utiliser des vélos dans les mêmes conditions, c'est-à-dire sans casque. Pour le reste, vous avez évoqué la responsabilité parentale et vous avez bien raison.

Quant aux modalités de circulation, on pourra circuler sur les pistes cyclables quand elles existent ou, à défaut, sur la route, mais pas sur la chaussée. On se trouve donc là encore dans le même cadre que pour les vélos.

S'agissant des modalités de stationnement et d'enlèvement, elles seront décrites dans les titres d'occupation du domaine public qui seront délivrés aux opérateurs de mobilité.

Je pense que toutes ces dispositions permettront de définir un cadre de régulation satisfaisant, afin que l'on puisse répondre à la demande des usagers concernant les nouvelles mobilités tout en faisant le maximum pour que celles-ci ne provoquent pas une gêne trop importante ou occasionnent des troubles à l'ordre public.

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster.

Mme Brigitte Kuster. Je ne voudrais pas prolonger le débat, mais ce qui est étonnant dans votre réponse, monsieur le secrétaire d'État, c'est qu'à aucun moment vous ne vous dites qu'il peut effectivement y avoir un risque. Vous répondez : c'est comme les vélos, et hop, l'affaire est bouclée ! Mais on ne peut pas comparer un vélo et une trottinette ! Pour l'instant, les gamins sont habitués à rouler sur les trottoirs, ils ne vont pas sur la chaussée, et à mon avis, ils vont continuer à rouler sur les trottoirs, avec les risques d'accident que cela soulève – je n'ai pas les chiffres en tête, mais je pourrais les retrouver. Il suffit de se rendre dans les services d'accidentologie : en première lecture, un médecin nous avait donné des exemples.

Je ne comprends pas que, sur un tel sujet, vous soyez enfermé dans vos convictions et que vous décidiez que c'est comme ça, sans jamais laisser la place à une expérimentation. Vous répétez : les vélos, c'est douze ans, donc les trottinettes ce sera douze ans ; il n'y a pas de casque pour les vélos, donc il n'y en aura pour les trottinettes ; et on laissera les gamins de douze ans circuler sur la chaussée. Bien évidemment, l'État ne peut pas tout encadrer, mais regardez ce qui se passe : il ne s'agit pas d'une route de campagne !

J'aimerais que vous preniez conscience de la situation et que vous recueilliez le témoignage de personnes qui sont tombées ou qui se sont cassé le col du fémur – personnes

âgées, enfants ou autres. Nous ne pouvons pas nous contenter de ce que vous venez de dire. Je suis désolée que vous vous obstiniez, même sur de telles questions, alors qu'il est question de sécurité routière. Le discours que vous avez tenu révèle une certaine incohérence du Gouvernement en la matière.

(L'amendement n° 473 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 439 de Mme Bérange Couillard est rédactionnel.

(L'amendement n° 439, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour soutenir l'amendement n° 709.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Les nouveaux opérateurs de transport de voyageurs déploient souvent leurs services là où la demande est la plus forte, donc la plus intéressante pour eux. Ce faisant, ils peuvent négliger certains secteurs, pourtant du ressort de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Par cet amendement, nous proposons qu'un dialogue s'instaure entre l'autorité organisatrice de la mobilité et l'opérateur quant au périmètre de déploiement du service. La redevance d'exploitation pourrait ainsi être modulée en fonction de la zone que l'opérateur couvrira effectivement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérange Couillard, rapporteure. Les conditions de déploiement, notamment géographiques, pourront être précisées par le titre d'occupation du domaine public en application de l'article 18. Les redevances d'occupation suivent quant à elles les règles fixées par le code général de la propriété des personnes publiques, sans qu'il soit nécessaire de modifier les critères de leur fixation dans le cadre spécifique de la régulation du free-floating.

Je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Le droit domanial prévoit que les redevances sont payées en amont, préalablement à l'exercice de l'activité. Pour des raisons pratiques et de droit, j'émet donc un avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Si j'ai bien compris, la redevance est définie en amont de l'attribution et n'est donc pas modifiable en fonction du service véritablement effectué ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Tout à fait.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Or c'est précisément la question que nous soulevons à travers l'amendement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. La redevance pourra cependant être modulée à l'occasion du renouvellement annuel.

Mme Marie-Noëlle Battistel. On ne pourra donc y revenir qu'en fin de contrat, qui pourra être annuel ou pluriannuel.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Il sera plutôt annuel.

M. le président. Monsieur le secrétaire d'État, je vous suggère de répondre au micro. Ce sera plus clair.

Si vous le souhaitez, vous avez la parole.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je vais donc clarifier les choses.

Vous avez raison, madame Battistel : la modulation ne peut pas se faire a posteriori, puisque, dès lors que vous payez la redevance, on vous délivre le titre et vous exercez l'activité.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Ou pas.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Ou pas, en effet.

Toutefois, annuellement, on renégocie et on renouvelle le titre d'activité. C'est dans ce cadre que les redevances pourront être modulées, éventuellement en fonction de ce qui se sera passé l'année précédente. C'est ainsi qu'il faut examiner les choses : sans malice.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Mais cela ne se passe pas ainsi partout...

(L'amendement n° 709 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Vigier, pour soutenir l'amendement n° 131.

M. Jean-Pierre Vigier. Il s'agit d'un amendement de bon sens. Actuellement, les trotinettes sont laissées n'importe où sur les trottoirs, et elles posent un véritable problème de sécurité. L'amendement vise à donner aux communes un réel pouvoir d'action face à la multiplication des incivilités du fait de ces trotinettes et surtout à inciter les plateformes qui les mettent à disposition à tout faire pour que les utilisateurs adoptent un comportement plus responsable.

(L'amendement n° 131, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 576.

Mme Sophie Auconie. Il concerne l'encadrement des services de mobilité sans station d'attache, dans le même esprit que le précédent. L'Assemblée nationale avait supprimé en première lecture la possibilité pour la collectivité concernée ou, par délégation, pour l'AOM d'infliger des sanctions en cas de non-respect des prescriptions inscrites dans le titre délivré aux opérateurs. Il est proposé de rétablir ces sanctions afin de mettre les opérateurs face à leurs responsabilités. Il faut qu'ils se sentent davantage concernés par les problèmes posés par certains de leurs équipements.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérange Couillard, rapporteure. Les sanctions qui figuraient dans le projet de loi initial n'ont pas disparu. Le code général de la propriété des personnes publiques dispose notamment : « Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public d'une personne publique [...] ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous. » Dès lors, il

n'y a pas lieu de prévoir des sanctions spécifiques pour ce qui concerne le free-floating : celles-ci existent déjà. Je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, j'y serai défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. De telles sanctions sont en effet déjà prévues par le droit commun. Le titre d'occupation temporaire du domaine public pourra prévoir des sanctions, qui seront édictées par les différents niveaux de collectivités territoriales. L'amendement est donc satisfait.

Mme Sophie Auconie. Je le retire.

(L'amendement n° 576 est retiré.)

(L'article 18, amendé, est adopté.)

Article 18 bis

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 734.

M. Jean-Marie Sermier. Il tend à clarifier les responsabilités des uns et des autres en cas de débridage d'un engin de déplacement personnel. Nous proposons que la sanction en cas de débridage d'un engin de déplacement personnel à moteur ou de cycle à pédalage assisté soit infligée non à celui qui entretient la machine, mais à celui qui a effectué le débridage. En effet, il arrive que des personnes débrident leur engin avant de l'amener au professionnel qui l'entretient, sans que celui-ci sache ce qu'il en est. Pour faire cesser une injustice, il conviendrait de sanctionner celui qui débride.

(L'amendement n° 734, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 18 bis est adopté.)

Article 19

M. le président. La parole est à M. Joaquim Pueyo, pour soutenir l'amendement n° 712.

M. Joaquim Pueyo. L'article 19 vise à assurer une régulation des entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle des cycles à pédalage assisté. Dans sa rédaction actuelle, l'article ne concerne que les cycles à pédalage assisté ; il ne vise pas les catégories L1e et L2e du code de la route, c'est-à-dire les cyclomoteurs à deux et trois roues, dont la cylindrée est inférieure à 50 mètres cubes. Actuellement, la réglementation des motos-taxis n'est applicable qu'aux véhicules de catégorie L3e, L4e et L5e ; elle ignore les catégories L1e et L2e. La mention des cyclomoteurs aux côtés des cycles à pédalage assisté permettrait, à notre avis, de mieux réguler les transports effectués avec des véhicules de ces catégories.

(L'amendement n° 712, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Vigier, pour soutenir l'amendement n° 133.

M. Jean-Pierre Vigier. Il vise à créer un registre annuel mentionnant l'état et l'entretien des véhicules. Il s'agit tout simplement de garantir au locataire que le véhicule, en dehors des périodes de location, est entretenu et qu'il est

en bon état de fonctionnement et sans vices cachés. Cela réglerait les problèmes de sécurité liés à l'entretien des trottinettes.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérange Couillard, rapporteure. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Une telle obligation ne me semble pas compatible avec l'objectif d'instaurer un régime allégé d'encadrement de l'activité.

En outre, le projet de loi prévoit d'ores et déjà la possibilité pour les collectivités de définir les prescriptions techniques qui garantiront le bon état des cycles à pédalage assisté utilisés pour le transport des personnes.

Je demande le retrait de l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Vigier.

M. Jean-Pierre Vigier. Je le maintiens. Nous proposons que les sociétés disposent d'un carnet d'entretien spécifique pour les trottinettes. La réponse du Gouvernement, c'est que les collectivités territoriales pourront définir des prescriptions ; ce n'est pas la même chose.

M. Jean-Marie Sermier. Exact.

(L'amendement n° 133 n'est pas adopté.)

(L'article 19 est adopté.)

Article 20

M. le président. La parole est à M. Aurélien Taché.

M. Aurélien Taché. L'article 20 porte des dispositions spécifiques relatives à la protection des travailleurs des plateformes. Il est le fruit d'un travail intense de Mme la rapporteure – que le salue à nouveau –, dans la continuité d'une réflexion que nous avons engagée lors de l'examen du projet de loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel.

Beaucoup de choses se sont passées ces dernières semaines, en particulier, durant l'été, une grève des livreurs à vélo de Deliveroo, qui avaient vu chuter la tarification de leurs courses, décidée de façon unilatérale par la plateforme. Un certain nombre d'évolutions sont aussi en cours à l'étranger : Deliveroo a fermé en Allemagne, et, aux États-Unis, une loi californienne prévoit la requalification de l'ensemble des travailleurs concernés en salariés.

Il faut donc que nous reparlions de ce sujet, en particulier de la représentation de ces travailleurs. Pour ma part, je suis persuadé que beaucoup d'entre eux ne souhaitent pas être requalifiés et se voir attribuer un statut de salarié.

M. Loïc Prud'homme. Ce n'est pas vrai !

M. Aurélien Taché. Ce sont des travailleurs indépendants qui aspirent à une liberté et une autonomie, mais ils veulent être respectés comme tels.

Il est certes nécessaire que la loi énonce un certain nombre de droits. Il est en particulier indispensable que ces travailleurs connaissent le prix d'une course avant de l'accepter, c'est le moins qu'on puisse faire – qui accepterait de travailler

sans savoir combien il sera payé ? Cela constitue une grande avancée prévue à l'article 20. D'autres dispositions figureront dans les chartes que les plateformes pourront établir.

Il faut aussi régler la question de la représentation de ces travailleurs afin qu'ils puissent avoir des représentants, soit élus, soit désignés autrement, par exemple en se fondant sur le principe de l'adhésion. Cette représentation leur permettrait de négocier avec les plateformes. Aujourd'hui, la situation est telle que l'un des livreurs qui a participé à la grève de cet été a vu sa relation avec la plateforme résiliée du jour au lendemain : ce genre de chose n'est pas acceptable !

Le Gouvernement a pris l'engagement d'avancer sur ce sujet par ordonnance. Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour interroger M. le secrétaire d'État sur la méthode et le calendrier retenus pour fixer les modalités de représentation de ces travailleurs. Y a-t-il du nouveau en la matière ?

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. J'imagine que Mme la rapporteure et M. Aurélien Taché connaissent le très libéral Institut Montaigne. Il fournit un travail extraordinaire, même si ses réflexions ne circulent pas dans tous les coins des trottoirs parisiens. Il vient d'enregistrer un nombre formidable d'adhésions de la part des plateformes, pilotées dans cette démarche par Axa, l'assureur privé bien connu.

Cela permet de comprendre que nous mettons le doigt sur un texte tout à fait scandaleux qui constitue un cavalier législatif, comme je l'ai déjà expliqué – M. Taché ne dit finalement pas autre chose, même si, contrairement à moi, il le fait de façon discrète. En effet, avec les dispositions de l'article 20, vous cherchez à contourner la jurisprudence issue de l'arrêt de la Cour de cassation, consécutive à l'action revendicative des livreurs de Take Eat Easy, qui a permis de fonder l'existence d'un lien de subordination entre les plateformes et les « autoentrepreneurs », comme on dit, qui, en réalité, sont plutôt des précaires.

Pour contourner cette jurisprudence, vous vous contentez d'affirmer que les directions des plateformes pourront établir une charte – ce n'est même pas une obligation –, qu'elles rédigeront seules, puisque, comme l'a souligné Aurélien Taché, il n'y a personne face à elles, dès lors que les travailleurs en question n'ont aucune faculté de dialogue social. Tout cela doit permettre de légitimer la non-requalification de leurs contrats en contrats de travail, d'empêcher qu'ils passent du statut de prestataires à celui de salariés. Voilà le type de manœuvres auxquels vous vous livrez au détour du projet de loi !

Monsieur Taché, vous êtes à deux doigts de vous rendre complice de travail forcé ! Vous êtes complice de travail forcé ! Lisez *L'Humanité* !

M. Jean-Pierre Vigier. Quel journal ?

M. Vincent Descoeur. C'est une bonne lecture ! (*Sourires.*)

M. Hubert Wulfranc. Ce que vous venez de décrire, *L'Humanité* le faisait il y a quatre jours. Si ce que vous proposez n'est pas, de fait, une disposition législative complice de ce qui revient pratiquement à du travail forcé, dites-moi ce que c'est ? C'est en tout cas absolument scandaleux.

Monsieur le président, par mon intervention, j'aurais défendu par avance les amendements n^{os} 653, 654 et 655.

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier. J'ai en quelque sorte ouvert le débat sur l'article 20, hier, dans la discussion générale, en décrivant le mouvement de colère de nos collègues du Sénat, en particulier Olivier Jacquin, en découvrant la façon dont un amendement pouvait être élaboré.

Ils ont révélé comment l'Institut Montaigne avait publié un rapport clairement inspiré par des lobbyistes et des acteurs économiques liés aux plateformes, ce qui constitue un conflit d'intérêts manifeste, rapport dont le contenu a été repris par le Gouvernement, presque en copier-coller, pour l'inclure au projet de loi. J'ai déjà dénoncé sur la forme, s'agissant du respect d'un processus démocratique, l'introduction d'un amendement dont on nous a révélé l'origine. Cette révélation avait perturbé le cours normal et tranquille de l'examen du texte.

Sur le fond, nous sommes confrontés à un véritable dilemme. À la fin du XIX^e siècle, tout le travail du législateur, tout le combat progressiste, toute l'œuvre des socialistes et de tous ceux qui ont été humanistes a consisté à créer des formes de salariat établissant des contrats de réciprocité de droits et de devoirs entre l'employeur et les employés. Il s'agissait de sortir de ce qui était le plus commun jusqu'en 1850 ou 1890 : le travail à façon et le système des journaliers. À l'époque, le seul responsable des accidents du travail était le salarié, en raison de sa maladresse. La loi du 9 avril 1998 concernant la responsabilité des accidents du travail, issue des propositions d'un député ouvrier, a permis de créer une responsabilité de l'employeur en cas d'accident du travail. On retrouve un mouvement historique semblable en Allemagne qui débouche sur des mutualisations, des sécurités collectives et, paradoxalement, une nouvelle phase de prospérité, car, pour éviter les accidents, les industriels des mines et des forges créent des outils de prévention des accidents du travail, ce qui est à l'origine d'une véritable chaîne de progrès humains et économiques.

Avec l'« ubérisation », nous assistons pratiquement à l'installation d'un mouvement inverse pour une part significative de la population. Nous avons le choix entre deux voies qui dépassent largement les enjeux de la LOM – la loi d'orientation des mobilités. Soit nous considérons qu'il nous faut créer un statut du travailleur indépendant qu'il conviendrait de consolider avec des outils de protection adaptés – je ne parle pas de professions libérales, mais d'un nouveau type de travail pour lequel il faut créer et inventer des solidarités collectives –, soit nous considérons tout simplement que ces travailleurs sont des salariés de fait, car, comme l'a parfaitement expliqué notre collègue Hubert Wulfranc avec sa verve habituelle, ils se trouvent dans une évidente situation de subordination.

En revanche, l'amendement que vous avez introduit à l'article 20 a l'immense inconvénient de créer une sorte de *no man's land* législatif en renvoyant à du volontarisme et à des chartes – tout ce qui caractérise la *soft law* –, alors que le destin d'hommes et de femmes est en jeu. Il faut que la loi soit courageuse, qu'elle choisisse une voie ou l'autre, qu'elle tranche cette question.

En tout cas, je condamne les conditions délétères dans lesquelles un amendement a été élaboré pour introduire les dispositions dont nous parlons. Faute d'avoir nous-mêmes déposé des amendements, nous soutiendrons avec beaucoup de force ceux de nos collègues de gauche qui ont été plus vigilants et plus réactifs que nous, afin d'éviter cette hérésie.

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Mon intervention vaut défense de l'amendement n° 474.

Je soutiens mes collègues qui ont expliqué à quel point l'article 20 était cynique dans son élaboration en même temps qu'il constituait un recul sans précédent, une façon de revenir, comme l'a expliqué Hubert Wulfranc, sur des conquêtes sociales qui visaient à réguler les relations entre l'employé et l'employeur.

Les chartes visent à contourner le droit et à donner un blanc-seing à ce qu'on appelle « le travail à la tâche », ce qui n'est pas acceptable.

On nous vend l'idée que le statut d'indépendant assurerait la liberté du travailleur. La liberté se trouve plutôt dans le texte que vient d'adopter la Californie, qui permet aux travailleurs indépendants qui se trouvent dans un lien de subordination d'être requalifiés en salariés, s'ils le demandent. C'est cela la véritable liberté pour ces travailleurs. S'ils ressemblent aux travailleurs que nous décrit Aurélien Taché et qu'ils sont attachés à une liberté qui est plutôt une dépendance complète par rapport à une plateforme, ils sont libres de conserver leur statut ; s'ils préfèrent entrer dans une relation de travail correct, ils doivent pouvoir demander la requalification de leur contrat.

En clair, vous vous essayez à un nouveau moyen de précariser les travailleurs. Il est certain que nous avons des visions opposées du marché, mais, avec cet article, nous touchons au bout de votre logique : grâce aux chartes rédigées par les employeurs qui enlèveront aux travailleurs toute possibilité de demander la requalification de leur contrat, les plateformes, ce sera *Germinal 2.0*.

M. le président. La parole est à M. Joaquim Pueyo.

M. Joaquim Pueyo. Je soutiens les propos de notre collègue Hubert Wulfranc. On constate que plusieurs juridictions de l'Union européenne, dont, en France, la Cour de cassation, se sont récemment prononcées pour la requalification comme salariés de certains travailleurs « ubérisés ».

En outre, depuis quelques mois, de nombreux collectifs de chauffeurs et de livreurs sont mobilisés, partout en Europe, pour réclamer de meilleures conditions de travail et de rémunération. Nous donnerions donc un signal fort en adoptant l'amendement de notre collègue.

L'article 20 prévoit certes des mesures assurant davantage de transparence dans la relation entre la plateforme et les travailleurs, ce qui est une bonne chose, mais ces mesures garantiront-elles à ces derniers un niveau de rémunération décent ?

M. Loïc Prud'homme. Non !

M. Joaquim Pueyo. Je ne le pense pas. Ces mesures permettront-elles aux travailleurs de prendre des congés ou de travailler à des horaires raisonnables ?

M. Loïc Prud'homme. Non !

M. Joaquim Pueyo. Je ne le pense pas davantage. De ces réponses découle l'intérêt de l'amendement de notre collègue Wulfranc.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Il faut avoir l'humilité de constater que les plateformes de mobilité explorent des champs nouveaux de l'économie et qu'elles créent de l'emploi dans les secteurs historiquement peu concernés par le salariat.

Le modèle de protection sociale pour ce secteur se construit peu à peu : il y a eu une étape avec la loi travail du 8 août 2016, concernant les accidents du travail et la formation professionnelle. Aujourd'hui, outre la question des chartes, vous trouvez dans le texte, inscrit dans le dur de la loi, des mesures d'ordre public relatives par exemple au droit à la déconnexion, à la connaissance préalable du prix d'une course et au droit de refus d'une course par le travailleur.

Je vais faire court, afin que chacun puisse vaquer à ses occupations gustatives, mais je précise que le juge pourra évidemment requalifier le contrat si une subordination juridique est établie : les conditions du droit commun s'appliqueront.

M. Loïc Prud'homme. La charte empêchera cela !

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. La charte sera homologuée et elle aura valeur juridique, une fois que l'autorité administrative aura été saisie par la plateforme, et il n'y aura pas requalification sur la base de la charte ainsi validée, mais le juge pourra tout à fait requalifier la relation en contrat de travail salarié s'il estime que la subordination juridique est établie.

M. Loïc Prud'homme. Non !

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Si ! Je vous assure qu'il n'y a aucun doute à ce sujet.

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

3

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures.)

Le Directeur du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale

SERGE EZDRA