

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

267^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mardi 11 juin 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. Mobilités (p. 5701)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5701)

Article 26 A (*suite*) (p. 5701)

Amendement n° 1006

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendement n° 3151

Amendement n° 2885

Amendements n° 1418, 3152

Article 26 B (p. 5702)

Amendements n° 2732 rectifié, 2979 rectifié, 3165 rectifié, 2893, 56, 57, 53

Après l'article 26 B (p. 5703)

Amendement n° 1174

Amendements n° 2749, 3163, 3385, 1449, 2078, 2980, 3435

Article 26 C (p. 5706)

M. Stéphane Demilly

M. Éric Ciotti

M. Charles de la Verpillière

Mme Emmanuelle Anthoine

Amendement n° 2086

Amendements n° 3139, 577, 2753

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Article 26 (p. 5708)

M. Jean-Marc Zulesi

Mme Aude Luquet

Mme Emmanuelle Anthoine

M. Sébastien Leclerc

M. Matthieu Orphelin

M. Hubert Wulfranc

M. Arnaud Viala

M. Loïc Prud'homme

Amendements n° 1186, 1773

Amendements n° 2226, 1614

Amendements n° 1427, 2768 quatrième rectification, 3575 rectifié (sous-amendement), 388, 1613, 3231, 2841, 2569, 3164, 2796

Amendement n° 3177

Amendements n° 3232, 2842, 3488

Amendement n° 1865 et 1866

Amendement n° 1862

Amendements n° 1298, 371, 1989

Amendements n° 3405, 3490, 2526, 1432, 3512, 1238, 259

Suspension et reprise de la séance (p. 5719)

Amendements n° 2332, 387, 550, 670, 1297, 1386, 2459, 2563, 3233

Amendements n° 1433, 2843

Amendements n° 1779, 2030, 2228, 3234, 3465, 644, 1451

Amendement n° 1937

Après l'article 26 (p. 5723)

Amendements n° 3235, 1139, 2981

Amendement n° 1422 et 1423

Amendements n° 2460 et 2461, 2559

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5727)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. FRANCIS VERCAMER

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)

1

MOBILITÉS

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités (n^{os} 1831, 1974, 1937, 1938, 1942).

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 1006 à l'article 26 A.

Article 26 A *(suite)*

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n^o 1006.

M. Stéphane Demilly. Cet article vise à encourager les entreprises détenant un parc de plus de cent véhicules, ainsi que les loueurs de véhicules, à acquérir des véhicules à faibles émissions – électriques, biocarburants et hybrides ou hybrides rechargeables. Les flottes de ces entreprises représentent, en effet, un canal de renouvellement important du parc automobile.

Nous suivons la même logique que celle que nous avons adoptée cet après-midi avec l'hydrogène. Afin de donner la visibilité nécessaire à la programmation des investissements de ces professionnels, l'amendement propose une trajectoire progressive du nombre de véhicules à faibles émissions dans les flottes d'entreprises. Il s'agit également de fixer des obligations cohérentes avec la réglementation européenne relative à la réduction des émissions moyennes de CO₂ des voitures et des camionnettes mises sur le marché. Il convient, par ailleurs, de préciser que les obligations ne porteront, pour les entreprises comme pour les loueurs, que sur les renouvellements de flotte.

Afin que ces obligations soient cohérentes avec la réalité économique et technique de l'offre de marché de véhicules à faibles émissions présentée par les constructeurs, l'amende-

ment propose d'élargir la gamme de véhicules concernés par ces obligations aux véhicules hybrides, hybrides rechargeables, et à ceux roulant au gaz naturel ainsi qu'à l'hydrogène. Les obligations ne s'appliqueront pas, jusqu'au 1^{er} janvier 2027, à la partie de la flotte des entreprises composée des véhicules utilitaires légers.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. L'amendement est largement satisfait.

Il propose d'étendre les motorisations éligibles au verdissement progressif des flottes des entreprises aux véhicules hybrides rechargeables et à hydrogène, mais la commission les a déjà inclus dans le champ du texte. Il tend également à intégrer les véhicules au gaz, qui ne répondent pas aux conditions posées par l'article L. 224-7 du code de l'environnement.

Quant au bilan sur l'évolution des infrastructures de recharge électrique disponibles et de l'offre de véhicules à faibles émissions, mon amendement n^o 3163 partage le même objet, mais sa rédaction est plus précise.

Je demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même avis.

(L'amendement n^o 1006 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, pour soutenir l'amendement n^o 3151.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement de coordination et de précision rédactionnelle vise à harmoniser la rédaction des obligations applicables aux secteurs privé et public.

(L'amendement n^o 3151, accepté par le Gouvernement, est adopté. En conséquence, les amendements n^{os} 2131, 1051 et 2775 tombent.)

M. le président. L'amendement n^o 2885 de Mme Frédérique Lardet est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'émet un avis défavorable à l'adoption de cet amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 2885, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1418 de M. Matthieu Orphelin est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement vise à élargir les obligations de verdissement aux flottes des entreprises de plus de vingt véhicules, qui s'appliqueraient ainsi aux PME. Cela me semble peu souhaitable. Il est préférable de concentrer ces obligations sur les entreprises d'une certaine taille, notamment celles qui possèdent ou utilisent au moins cent véhicules.

Nous inciterons les autres entreprises à acquérir des véhicules à faibles émissions par le mécanisme du bonus-malus et par la possibilité d'acheter des véhicules d'occasion. Enfin, les nombreuses petites entreprises pratiquant le leasing auprès de loueurs bénéficieront indirectement du verdissement du parc de ceux-ci. Avis défavorable.

(L'amendement n° 1418, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 3152.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il s'agit d'éviter les potentiels contournements de la législation, en prévoyant que les véhicules détenus ou gérés par les filiales soient comptés avec ceux de la maison mère. L'idée est de consolider les flottes à l'échelle du groupe.

(L'amendement n° 3152, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 26 A, amendé, est adopté.)

Article 26 B

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 2732 rectifié, 2979 rectifié, 3165 rectifié, 2893, 56, 57 et 53, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 2732 rectifié, 2979 rectifié et 3165 rectifié sont identiques.

La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n° 2732 rectifié.

M. Jean-Marc Zulesi. Introduit par le Sénat, l'article 26 B impose des obligations de verdissements des flottes aux loueurs de véhicules et aux gestionnaires de flottes de taxi et de véhicules de transport avec chauffeur.

Nous partageons l'objectif des sénateurs, mais la rédaction de l'article présente une faille en ne ciblant que les loueurs de véhicules et les exploitants de taxis et de VTC possédant un parc de plus de dix véhicules. Or nous voulons inclure l'ensemble des acteurs, en particulier les plateformes de VTC, qui regroupent près de 30 000 véhicules en France.

L'amendement propose d'étendre le champ de l'article aux centrales de réservation, qui représentent une part importante des exploitants de taxis et de VTC, afin d'accroître le nombre de véhicules à faibles émissions en circulation.

M. le président. L'amendement identique n° 2979 rectifié de M. Bruno Duvergé est défendu.

La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, pour soutenir l'amendement identique n° 3165 rectifié.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. M. Zulesi l'a brillamment défendu.

M. le président. L'amendement n° 2893 de Mme Frédérique Lardet est défendu.

La parole est à M. Charles de la Verpillière, pour soutenir l'amendement n° 56.

M. Charles de la Verpillière. Comme les précédents amendements, celui-ci vise à doubler la proportion de véhicules propres dans les flottes des loueurs.

M. le président. L'amendement n° 57 de M. Vincent Descoeur est défendu.

L'amendement n° 53 de M. Vincent Descoeur est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Les amendements identiques n°s 2732 rectifié, 2979 rectifié et 3165 rectifié précisent l'article 26 B, relatif au verdissement des flottes des loueurs, taxis et VTC.

Les loueurs seront soumis aux obligations générales découlant de l'article 26 A, si bien que les amendements n°s 56, 57 et 53 sont déjà satisfaits. J'en demande donc le retrait ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mon avis est évidemment favorable pour les trois amendements identiques, puisque j'ai déposé l'un d'entre eux. Ils proposent d'inclure les centrales de réservation et participent donc de notre volonté d'étendre les obligations de verdissement. En effet, ils tracent une trajectoire de verdissement pour les plateformes.

Quant à l'amendement n° 2893, les obligations portant sur les plateformes seront définies par voie réglementaire. J'en demande donc le retrait ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable à cet amendement, qui tombera de toute façon si les amendements identiques sont adoptés.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 2893 est retiré.)

(Les amendements identiques n°s 2732 rectifié, 2979 rectifié et 3165 rectifié sont adoptés. En conséquence, les amendements n°s 56, 57, 53, 2165, 2745, 2847, 410, 23, 2589, 1419, 1533, 2947, 2293, 2856, 2912, 2747, 2851, 1420, 1539, 3015, 24 rectifié et 2776 tombent.)

(L'article 26 B, amendé, est adopté.)

Après l'article 26 B

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements portant article additionnel après l'article 26 B.

L'amendement n° 1174 de M. Bertrand Pancher est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement étend aux deux-roues les obligations de verdissement des flottes publiques et me semble donc aller dans la bonne direction. Toutefois, ces véhicules sont beaucoup moins nombreux que les voitures et les véhicules lourds. En effet, les flottes publiques sont surtout composées de véhicules légers et, pour le transport en commun, de véhicules lourds. Les deux-roues sont surtout des véhicules d'intervention, qui ne sont pas concernés par les obligations de verdissement, fixées par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, mon avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 1174 est retiré.)

M. le président. Les amendements n° 2749 et 3163 sont identiques.

La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n° 2749.

M. Jean-Marc Zulesi. La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, adoptée en 2015, ainsi que le présent projet de loi, définissent des objectifs clairs en matière de renouvellement des flottes de véhicules.

Toutefois, une question se pose : comment évaluer l'efficacité des mesures adoptées et leur bonne application ? Près de quatre ans après l'adoption de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, il faut bien convenir que nous ne disposons pas de données chiffrées sur le respect, par l'État, des objectifs fixés par la loi.

En vue de procéder à un suivi des progrès en la matière, donc de contrôler le respect de la trajectoire fixée par la loi, l'amendement n° 2749 vise à faire en sorte que l'État, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les entreprises nationales rendent public, chaque année, le pourcentage de véhicules à faibles ou très faibles émissions acquis l'année précédente, afin que chacun dispose des informations permettant de contrôler le respect de leurs obligations.

Une telle transparence, je le crois, donnera également au Parlement les moyens nécessaires au contrôle du respect, par l'État, des objectifs qui lui sont assignés en matière de transition écologique.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 3163 et donner l'avis de la commission.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement n° 3163, identique au précédent, est défendu.

Depuis l'examen du texte en commission, nous avons retravaillé la question. En particulier, les données seront traitées par l'Agence nationale des titres sécurisés – ANTS. Surtout, je rappelle que nous nous inscrivons dans une démarche de confiance, qui suppose de garantir la transparence. Tel est le sens des amendements, auxquels la commission est évidemment favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces amendements ont le mérite d'introduire de la transparence dans le respect des objectifs fixés par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, que le présent texte vise à compléter. Avis favorable.

(Les amendements identiques n° 2749 et 3163 sont adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3385.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit de repousser au 1^{er} janvier 2023 la date d'entrée en vigueur des obligations relatives au renouvellement des véhicules utilitaires légers applicables aux entreprises gérant une flotte de plus de cent véhicules et aux loueurs de véhicules.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement dispense, jusqu'au 1^{er} janvier 2023, les entreprises gérant plus de cent véhicules et les loueurs de véhicules de l'obligation de verdissement applicable aux véhicules utilitaires légers, à l'exclusion des autres.

Compte tenu du faible développement de l'offre de tels véhicules à l'heure actuelle – nous espérons qu'elle progressera –, les objectifs initialement assignés pourraient ne pas être atteints. La commission est favorable à cet amendement de bon sens.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

Mme Valérie Lacroute. Monsieur le rapporteur, madame la ministre, je me permets de vous remercier, ainsi que madame la présidente de la commission, pour les échanges constructifs que nous avons eus à ce sujet en commission.

(L'amendement n° 3385 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Thiébaud, pour soutenir l'amendement n° 1449.

M. Vincent Thiébaud. Il vise à créer, à titre d'expérimentation, un indicateur de coût écologique complet des véhicules. On évoque souvent la consommation de carburant, notamment les émissions de gaz à effet de serre. Il peut être intéressant, pour le consommateur, de connaître l'impact écologique global d'un véhicule lors de son achat.

Ce label à vertu pédagogique s'inspire d'une recommandation du rapport sur les scénarios technologiques permettant d'atteindre l'objectif d'un arrêt de la commercialisation des véhicules thermiques en 2040 réalisé par l'OPECST – office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement tend à autoriser une expérimentation portant sur le cycle de vie des véhicules, dans des régions particulières. Il n'est pas nécessaire de recourir à la loi pour ce faire. Les collectivités peuvent d'ores et déjà procéder à de telles expérimentations. Je ne vois pas l'intérêt de les y contraindre par la loi.

Si elles en mènent, on peut espérer qu'elles en feront bénéficier leurs partenaires. Un travail fructueux mené avec nos chercheurs, par exemple, sera le bienvenu. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il importe de progresser en matière de méthodologie et d'analyse, s'agissant du cycle de vie des véhicules, à l'unisson de la réflexion menée à l'échelle européenne en la matière. Toute démarche permettant d'assurer la stabilité de la méthodologie est bienvenue.

Pour autant, je partage l'avis de M. le rapporteur. Il n'est pas nécessaire de recourir à la loi. Je suggère le retrait de l'amendement et émettrai, à défaut, un avis défavorable.

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

M. Vincent Thiébaud. Les arguments de M. le rapporteur et de Mme la ministre me confirment que l'expérimentation proposée va dans le bon sens. Toutefois, je me demande, si nous ne l'inscrivons pas dans la loi, comment les régions seront-elles incitées à la mener ? En tout état de cause, je fais confiance à M. le rapporteur et retire l'amendement.

(L'amendement n° 1449 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Natalia Pouzyreff, pour soutenir l'amendement n° 2078.

Mme Natalia Pouzyreff. Tout d'abord, j'aimerais évoquer certains amendements à l'article 26 B, relatifs au verdissement des flottes de deux-roues, notamment celles des entreprises de livraison en milieu urbain. Je n'ai pas pu les défendre, car ils sont tombés.

En tout cas, quand on en a la volonté, on peut faire changer les choses. C'est ainsi qu'à Shanghai, on ne voit plus aucun deux-roues à moteur thermique ; tous les scooters sont à propulsion électrique.

S'agissant de l'amendement n° 2078, il vise à inciter les fournisseurs et les constructeurs de batteries à élaborer un processus d'estimation de leur bilan carbone, à l'échelle de la chaîne de valeur. En effet, la fabrication des batteries, de l'extraction minière des composants à la fabrication des cellules, suscite la controverse.

Il me semble judicieux d'inciter les fournisseurs et les constructeurs à fournir une estimation en la matière lors de la vente d'un véhicule électrique. Nous pourrions même envisager de conditionner le bonus écologique versé pour l'achat d'un véhicule électrique à la fourniture de telles données.

L'établissement d'un bilan carbone des batteries permettrait aux Européens d'élaborer une norme qualitative à l'échelle du continent, et de développer des batteries innovantes, et peut-être plus propres. En outre, il nous protégerait contre l'importation de batteries ne satisfaisant pas à ces normes, et inciterait au recyclage.

Il s'agit ici d'appeler à la mise en place, à terme, de normes de qualité en matière de fabrication de batteries électriques destinées aux véhicules de nouvelle génération.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Chère collègue, j'imagine que la fabrication des batteries, de façon générale, intègre des processus d'évaluation de qualité.

Nous avons évoqué, en commission, les études sur le cycle de vie des véhicules électriques. Il s'agit ici, plus spécifiquement, du cycle de vie des batteries, qui font l'objet de nombreuses idées reçues, s'agissant notamment de leur fin de vie.

Je rappelle que de nombreux travaux ont pour objet de déterminer les moyens de leur donner une seconde vie, notamment pour le stockage d'énergie à proximité des bâtiments. Plusieurs études sont menées sous l'autorité de l'ADEME – Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Mme la ministre pourra sans doute fournir des précisions à ce sujet.

Il ne me semble pas utile d'inscrire dans la loi l'expérimentation proposée. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage tout à fait l'objectif consistant à inciter à la production de batteries propres. Un règlement européen sur l'écoconception des batteries est en cours de préparation. Il vise à intégrer l'information des consommateurs sur le bilan carbone des batteries.

Toutefois, il n'existe aucune méthode précise, standardisée, fiable et vérifiable en la matière. Les travaux sont en cours, dans le cadre de l'ADEME et à l'échelle européenne. Le calendrier proposé ici ne permettra pas de disposer d'une méthode harmonisée à l'échelle européenne.

En tout état de cause, je confirme que la caractérisation des batteries en fonction de leur bilan carbone est un objectif partagé à l'échelle européenne. Je suggère le retrait de l'amendement et émettrai, à défaut, un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Cet amendement est excellent, car il ne s'en tient pas au contenu carbone des batteries. D'où viennent les matières premières ? Comment ? Fait-on travailler des gamins dans les mines pour les extraire ?

L'éthique ne se limite pas au règlement carbone ! Telle est la façon dont nous devons, dorénavant, travailler et réfléchir à la conception future des produits.

L'amendement soulève, même s'il ne le règle pas, le problème, qui sera traité à l'échelle européenne. Il soulève parfaitement la question de ce dont nous devons tenir compte à l'avenir. S'il est maintenu, je le voterai.

M. le président. La parole est à Mme Natalia Pouzyreff.

Mme Natalia Pouzyreff. Cher collègue Lecoq, je vous remercie. Toutefois, je retire l'amendement.

M. Stéphane Demilly. Discipline majoritaire oblige !

Mme Natalia Pouzyreff. Pas du tout, cher collègue ! Ce qui m'importe, c'est que nous parvenions à une norme européenne.

Comme l'a rappelé Mme la ministre, nous devons nourrir l'ambition, en matière de bilan carbone, de parvenir à une formule de calcul agréée par le plus grand nombre d'États membres, afin qu'elle ait une valeur. J'espère que nous aurons l'occasion de débattre à nouveau de la nécessité de parvenir à une norme européenne et que nous pourrions avancer en la matière.

M. Jean-Paul Lecoq. Dommage !

(L'amendement n° 2078 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Bruno Duvergé, pour soutenir l'amendement n° 2980.

M. Bruno Duvergé. Il vise à élaborer une véritable stratégie de mix énergétique pour les transports, en tenant compte de deux paramètres : la quantité de carburant à cycle de vie neutre, d'une part, et le cycle complet des véhicules, du puits de mine à la roue, d'autre part.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Notre collègue Duvergé sait très bien que nous sommes d'accord sur la nécessité de travailler au développement des analyses du cycle de vie des véhicules.

Je ne reprendrai pas l'argumentation précédemment développée. Un travail est en cours, dans notre pays comme à l'échelle européenne, qui doit aboutir en 2023. De toute évidence, nous devons – vous, moi ou d'autres – être très vigilants à ce sujet.

Toutefois, les dispositions proposées n'ont pas vocation à être inscrites dans la loi. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La stratégie nationale bas-carbone – SNBC – ainsi que la stratégie de développement de la mobilité propre, annexées à la programmation pluriannuelle de l'énergie – PPE –, prennent pleinement en compte l'ensemble des émissions des carburants ou des émissions liées à la production d'électricité dans une logique de comptabilisation des émissions « du puits à la roue ». Comme nous l'avons déjà expliqué, notre objectif de décarbonation à l'horizon 2050 prend bien en compte toutes ces émissions. Cela signifie qu'à cet horizon, seuls l'électricité décarbonée, l'hydrogène issu d'un processus de fabrication décarbonée, les biocarburants durables – biogaz ou carburants de synthèse décarbonés – pourront alimenter les véhicules légers comme lourds. Je vous confirme donc que telle est bien l'approche de ce texte, et considère votre amendement comme satisfait.

M. le président. La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Je vous remercie, madame la ministre, pour votre explication. Je pense effectivement que nous devons nous appuyer sur la PPE, mais qu'il nous faudra grandement l'améliorer. Nous nous y attacherons lors de l'examen de la loi énergie et climat.

(L'amendement n° 2980 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3435.

M. Jean-Marie Sermier. Dans le cadre de cette loi sur la mobilité, je vais vous parler de pneumatiques. La filière pneumatique, notamment dans son activité de rechapage, est quasiment sinistrée dans notre pays. D'une dizaine d'entreprises voilà quelques années, il n'en reste plus qu'une aujourd'hui dans la circonscription de Dino Cinieri, dans la Loire. Cette entreprise, qui a été reprise par des jeunes, cherche à développer une filière qui pourrait être positive, puisque le rechapage permet d'économiser les matières premières et l'énergie nécessaires à la fabrication du pneu. Or, aujourd'hui en France, on utilise beaucoup de pneus rechapés en provenance de l'étranger, qui ne présentent pas forcément des garanties de qualité, pourtant essentielles pour les véhicules.

Un des signes qui pourrait être adressé à cette filière serait que les collectivités, dans le cadre de leur politique d'achat de pneumatiques qu'elles sont amenées à faire au long de l'année, puissent privilégier le rechapage ou, à défaut, se poser au moins la question.

Mme Delphine Batho. Il faut que ce soit obligatoire !

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit donc d'un amendement d'appel pour que les collectivités, qui représentent un vaste marché, se posent la question de l'achat de pneumatiques rechapés, de manière à faire renaître cette industrie de ses cendres. Je sais que certaines entreprises seraient prêtes à redémarrer si un signe leur était envoyé. C'est important aujourd'hui, pour l'environnement mais aussi pour l'emploi. Dans la Loire, cette entreprise de jeunes, grâce à son chef d'entreprise que soutiennent les députés, a pu remonter la pente.

M. Matthieu Orphelin. Très bien !

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Monsieur Sermier, comme nous l'avons évoqué en commission, c'est déjà le droit commun de la commande publique que de privilégier la meilleure offre en fonction des critères de sélection du marché public, et notamment du coût et de la qualité du produit.

De mon point de vue, cet amendement, que vous qualifiez vous-même d'appel, pourrait trouver un écho intéressant dans le projet de loi relatif à l'économie circulaire qui sera débattu dans les mois à venir. Je vous invite donc à le retirer. Sinon, l'avis de la commission est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. On peut peut-être faire mieux dans le cadre du projet sur l'économie circulaire, mais je pense que cet amendement est largement satisfait par la loi du 5 janvier 2011, qui transpose la directive de 2009 « véhicules propres », qui prévoit déjà que lorsque les pouvoirs adjudicateurs, notamment les collectivités et l'État, achètent un véhicule à moteur, ils doivent tenir compte de ses incidences énergétiques et environnementales pendant toute sa durée de vie. Cela incite donc à prendre en compte des pneumatiques rechapés.

Mme Delphine Batho. Non !

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

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, j'ai bien entendu que l'on pouvait mieux faire, qu'il serait possible de retravailler le sujet dans la future loi sur l'économie circu-

laire. J'entends votre proposition et attends, éventuellement, de votre ministère qu'il puisse aussi être force de proposition en la matière (*Mme la ministre acquiesce*) et trouver des échos favorables pour cette filière qui ne demande qu'à redémarrer. Je retire donc mon amendement.

(*L'amendement n° 3435 est retiré.*)

Article 26 C

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Je tiens à intervenir sur cet article, car je suis connu dans cette maison pour être un ardent défenseur des biocarburants. Je devrais sans doute préciser : un ardent défenseur des bons biocarburants, pas de ceux qui se fabriquent en déforestant l'Amazonie ou au détriment de cultures alimentaires nécessaires.

À propos du transport routier, je rappellerai simplement – à nouveau, puisque cela a déjà été précisé – que le E85 est aujourd'hui le carburant le moins cher à la pompe. Il permet de réduire très significativement les émissions de CO₂ et constitue un débouché non négligeable pour l'agriculture française, notamment pour les filières sucrières et amidonnières, confrontées, comme vous le savez, à des défis économiques majeurs. Comment ne pas penser ici aux unités industrielles de Saint-Louis situés à Eppeville et Cagny, en Picardie et en Normandie, dont la fermeture a été décidée unilatéralement et brutalement par Südzucker en raison de la fin des quotas ?

Le transport aérien est également concerné par cet article 26 C et les biocarburants. Afin de permettre à la France de respecter ses engagements énergétiques et climatiques, il apparaît important que ce secteur, responsable de 13 % des émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports, s'oriente vers des solutions alternatives au kérosène fossile. Les biocarburants constituent en cela la principale solution à l'échéance de 2030. Je pense même qu'il s'agit de la solution la plus immédiate pour participer à la réduction des émissions polluantes de ce secteur, les autres, telles l'électrification, demeurant encore à un stade purement prospectif.

L'utilisation de biocarburants permettrait, selon le biocarburant utilisé, de réduire de 50 % à 90 % les émissions de gaz à effet de serre. Aujourd'hui, plusieurs biocarburants aéronautiques sont d'ores et déjà certifiés par l'ASTM International, qui est l'organisme de certification international, pour un usage en mélange avec le kérosène fossile dans les aéronefs.

De plus, la France dispose d'atouts majeurs pour être un acteur de référence des biocarburants dans le transport aérien : d'une part, nous disposons de capacités industrielles de haut niveau, dont j'ai cité précédemment deux exemples précis ; d'autre part, nous avons soutenu le développement de technologie de référence pour la production de biocarburants avancés – je pense notamment aux projets bioTfuel ou Futurol, que je vous invite les uns et les autres à visiter. Une fois déployées à l'échelle industrielle, ces technologies permettront à l'évidence la production de biojet.

Nous avons véritablement une carte à jouer avec les biocarburants, madame la ministre. Il faut maintenant réunir les conditions pour réaliser les investissements dans les unités industrielles et, bien entendu, structurer ces filières.

M. Thierry Benoit. Très bien !

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

M. Éric Ciotti. Mon intervention a trait à l'article précédent, que j'ai raté de quelques secondes. Je prie Mme la ministre de m'en excuser. Elle concerne la place et le rôle accordés aux taxis dans ce projet de loi.

Les taxis exercent une mission importante dans notre pays. Ils sont 60 000 chauffeurs et représentent un chiffre d'affaires de 3,5 milliards d'euros. Ils exercent une mission sociale, économique, sont présents sur tous les territoires, desservent nos gares et nos aéroports. Or nous avons le sentiment aujourd'hui qu'ils sont les vrais parents pauvres de ce texte, les oubliés, les méprisés d'un projet qui ignore leur place, leur mission et leur rôle. J'en veux pour preuve cette expérimentation que vous initiez et qui présente, pour eux, des risques majeurs puisqu'ils considèrent que c'est une façon de réintégrer cette sinistre action qu'était UberPop, qui a complètement déstabilisé leur profession.

Je tiens à souligner l'importance de ne pas aller vers une totale dérégulation et à rappeler que ces professionnels, qui ont acheté des licences, exercent leur métier avec passion. On ne peut, au prétexte d'une ouverture et, en fait, d'une dérégulation généralisée, fragiliser une profession qui a une histoire et exerce son métier avec un grand professionnalisme. Je voudrais que cette voix soit entendue dans ce projet de loi.

M. Gilles Lurton. Il a raison, ils sont découragés !

M. le président. La parole est à M. Charles de la Verpillière.

M. Charles de la Verpillière. Cet article 26 C dont nous commençons l'examen est un bon article. Il prévoit la remise par le Gouvernement d'un rapport qui portera notamment sur décarbonation et la réduction des émissions polluantes dans le secteur des transports aériens et maritimes. C'est une bonne mesure. Nous voyons, en effet, fleurir depuis quelques mois des informations toujours très alarmistes, peut-être exagérées, je ne sais, qui tentent de nous convaincre que les paquebots de croisière et les avions polluent bien plus que les autres moyens de transport et qu'il faut absolument avoir à leur égard une politique malthusienne.

Il me semble indispensable qu'une information objective, préparée par le Gouvernement, vienne faire la lumière et dire la vérité sur ce sujet dans ce grand pays qu'est le nôtre dans les domaines de l'aéronautique et de la construction de paquebots de croisière. Il serait bon que les médias, le Parlement et nos concitoyens disposent d'une information objective complète sur ce sujet.

M. Bruno Duvergé. On l'a déjà !

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Anthoine.

Mme Emmanuelle Anthoine. L'accord de Paris adopté en décembre 2015 doit nous amener à faire les efforts qui s'imposent pour éviter la catastrophe climatique qui s'annonce si nous ne réagissons pas. Le Gouvernement a fixé des objectifs ambitieux en matière environnementale mais, derrière le discours, il y a la réalité. Les quotas d'émissions de carbone fixés par décret jusqu'en 2023 seront systématiquement dépassés de 23 millions de tonnes par an. La nécessité s'impose de trouver de nouvelles pistes pour réduire notre empreinte carbone.

Alors que le transport maritime et le transport aérien restent épargnés par la fiscalité carbone faute de carburants alternatifs, il convient de trouver des solutions pour parvenir à décarboner ces secteurs.

M. Pacôme Rupin. Lesquelles ?

Mme Emmanuelle Anthoine. C'est en ce sens que je trouve cette demande de rapport fort intéressante. Elle permettra d'ouvrir de nouvelles perspectives et d'atteindre nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l'amendement n° 2086.

Mme Aude Luquet. Cet amendement est dans la droite ligne des échanges que nous avons eus en commission. Il est, en effet, question dans cet article de la décarbonation et la réduction des émissions polluantes dans le secteur des transports aérien et maritime, mais nous avons aussi évoqué longuement les nuisances sonores. Cet amendement vise donc à inclure dans ce rapport la réduction des nuisances sonores qui affectent la santé de nombre de nos concitoyens.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. À mon avis, cet amendement n'est pas situé au bon endroit dans le texte. Nous aurons, par la suite, des amendements visant à faire des ajouts de ce type, à l'article 28 *ter* notamment, dont certains seront sans doute adoptés. Celui-ci est mal placé, je vous invite donc à le retirer. Autrement, j'émet un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis. Cette question importante des nuisances sonores pourra être évoquée dans des articles ultérieurs.

Je voudrais répondre à M. le député Éric Ciotti que j'ai entendu les inquiétudes des chauffeurs de taxi, et je redis ici que ces inquiétudes étaient largement, pour ne pas dire totalement, fondées sur des malentendus.

J'ai eu l'occasion d'écrire aux professionnels concernés qu'il n'était pas question de remettre en cause les équilibres issus de la loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, dite loi Thévenoud, et de la loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes, dite loi Grandguillaume. Il n'est pas question non plus d'ouvrir plus largement les voies réservées aux bus et aux taxis, ni non plus de remettre en cause la responsabilité des maires sur la délivrance des autorisations de stationnement. Je pense que ce courrier a pu lever les malentendus qui pouvaient exister avec les taxis.

Quant au transport aérien, notamment intérieur, il représente 1,5 % des émissions de gaz à effet de serre produites en France. Néanmoins, il doit participer à l'effort général de réduction de ces émissions. Du reste, le secteur aérien, je le rappelle, est le premier à avoir pris, dans ce domaine, des engagements au plan mondial, puisque l'accord CORSIA – *Carbon offsetting and reduction scheme for international aviation* – de l'Organisation de l'aviation civile internationale prévoit de plafonner le niveau des émissions de gaz à effet de serre au niveau de 2020, quelle que soit la croissance du trafic aérien.

Mme Delphine Batho. Ce n'est pas un plafonnement, c'est une compensation !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Notre objectif, en cohérence avec l'accord de Paris, est de réduire de 50 % à l'horizon 2050 les émissions du transport aérien. Certes, au cours des quinze dernières années, les émissions de gaz à effet de serre par passager par kilomètre ont baissé de 25 %, mais, on le voit bien, il faudra aller plus loin, et des ruptures technologiques seront nécessaires pour parvenir à une aviation zéro carbone. Tel est l'objet des recherches qui sont menées actuellement par les constructeurs aéronautiques, avionneurs comme motoristes.

En effet, une telle évolution nécessite l'utilisation par le transport aérien de carburants alternatifs, notamment de biocarburants. La France est un des premiers pays à avoir adopté une stratégie dans ce domaine, en fixant un objectif d'incorporation de 5 % de biocarburants à l'horizon 2030. Cela suppose que l'on travaille au développement de filières, car des biocarburants de seconde génération sont nécessaires pour atteindre cet objectif.

Pour ce faire, des efforts très importants doivent être réalisés dans le domaine de la recherche, mais ils peuvent donner aux constructeurs européens un temps d'avance, notamment sur leurs concurrents américains ou chinois.

(L'amendement n° 2086 est retiré.)

M. le président. L'amendement n° 3139 de M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, est rédactionnel.

(L'amendement n° 3139, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement n° 577.

M. Dino Cinieri. Je supplée mon collègue Saddier. Ce projet de loi comporte des mesures ambitieuses pour le développement durable des différentes mobilités, routières, ferroviaires, maritimes ou fluviales, par exemple. Le transport aérien ne doit pas en être absent. En raison de sa croissance à venir, il recouvre un besoin potentiel très important d'économie d'énergies fossiles.

La France a un rôle primordial à jouer dans ce domaine. De grands groupes comme des start-up françaises innovantes proposent des solutions complémentaires pour développer le marché des biocarburants et contribuer au verdissement du transport aérien. Des usines de production situées en France, dans des zones rurales, permettraient de créer des centaines d'emplois, d'assurer des débouchés pour les résidus des industries agricoles et forestières ou de la biomasse ligno-cellulosique, et de revitaliser ainsi une partie de nos territoires. Nous serions également en phase avec les principes de l'économie circulaire en approvisionnant directement plusieurs aéroports depuis des usines de proximité.

Les défis sont nombreux et les acteurs économiques ont besoin de confiance pour continuer à investir et bâtir ces usines capables de fournir les quantités suffisantes de biocarburant. Ces acteurs attendent donc avec impatience de connaître en détail l'accompagnement public de l'émergence de cette filière.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je partage d'autant plus votre objectif qu'une précision analogue à celle que vous proposez figure dans la deuxième phrase de l'article 26 C tel qu'il a été adopté par la commission. Cette phrase est en effet ainsi rédigée : « Ce rapport porte également sur le développement des biocarburants dans le domaine du transport aérien ». Votre amendement est donc satisfait. Aussi, je vous demande de bien vouloir le retirer.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 577 est retiré.)

M. le président. L'amendement n° 2753 n'est pas défendu...

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je le reprends !

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination concernant le transport aérien. Avis favorable.

(L'amendement n° 2753, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 26 C, amendé, est adopté.)

Article 26

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

M. Jean-Marc Zulesi. Le projet de loi d'orientation des mobilités vise à rendre à chaque Français la liberté de se déplacer. Le droit à la mobilité est devenu un marqueur social fort. Le manque de solutions de transport est l'un des principaux obstacles à l'emploi et à la formation. La réponse à ce défi ne peut être que collective. Elle doit associer l'État, les collectivités, les entreprises et les salariés.

Nous pensons, en effet, que les employeurs doivent être acteurs de la mobilité de leurs employés. Parce que nous croyons que les bonnes décisions sont celles qui se discutent et parce que nous croyons en la vertu du dialogue, en particulier du dialogue social, notre groupe proposera que la question de la mobilité domicile-travail devienne un thème obligatoire des négociations annuelles sur la qualité de vie au travail.

De nombreuses entreprises aident déjà leurs salariés de diverses manières : mise à disposition de navettes, installation de bornes de recharge électrique, développement du télétravail, forfait carburant... Nous leur proposons un nouvel outil : le « forfait mobilités durables ». Celui-ci concerne notamment les territoires ruraux où, faute de solutions de transport en commun, les salariés dépendent avant tout de leur voiture pour se déplacer. Grâce à ce dispositif, les employeurs pourront financer, dans la limite de 400 euros défiscalisés, des modes de transport partagé ou propres tels que le covoiturage, l'autopartage ou le vélo. Il s'agit d'une avancée considérable.

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

Mme Aude Luquet. Le groupe Mouvement démocrate et apparentés soutient pleinement la création du « forfait mobilités durables », qui nous permettra d'atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés pour accroître les déplacements durables ; je pense notamment à l'usage du vélo ou au covoiturage. Il paraît, en effet, nécessaire de solliciter les entreprises – bien entendu, dans le cadre de négociations – afin qu'elles contribuent à rendre les trajets domicile-travail plus vertueux et respectueux de l'environnement. Nous cherchons à susciter un véritable changement d'état d'esprit, pour qu'elles prennent toute leur place dans le développement de ces mobilités actives.

Ainsi ces nouveaux modes de déplacement trajet-domicile vont devenir un élément important du dialogue social. Mais au-delà du versement de la prime que pourront accorder les entreprises à ceux de leurs salariés qui utilisent le vélo ou le covoiturage, une réflexion est à mener sur le télétravail ou sur les horaires décalés, bref sur d'autres modes d'organisation des ressources humaines.

On a rappelé, vendredi dernier, à propos du plan « vélo », les bienfaits de l'utilisation de ce mode de transport. Je tiens à rappeler ses incidences positives sur la santé : les arrêts maladie des salariés qui utilisent leur vélo sont inférieurs de 15 % à ceux des autres salariés. Il importe donc de poursuivre cette politique qui a des effets très positifs pour l'ensemble de nos concitoyens.

Un bilan sera dressé dans les dix-huit mois. Il est important pour l'ensemble des entreprises de s'inscrire dans ce dispositif, qui deviendra progressivement habituel.

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Anthoine.

Mme Emmanuelle Anthoine. Pour respecter nos objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et relever le défi climatique, il convient d'inciter au développement des mobilités durables. La population souhaite que le recours à ces mobilités plus respectueuses de l'environnement soit mieux reconnu et davantage encouragé.

Le forfait mobilités durables pourrait être intéressant à cet égard, dans la mesure où il permettrait aux administrations et aux entreprises de rembourser à leurs salariés et agents une partie de leurs frais de déplacement entre leur domicile et leur travail s'ils utilisent un mode de transport contribuant à la réduction de l'empreinte carbone.

Le recours à un tel mode de transport permettrait, non seulement de réduire la pollution, mais aussi de décongestionner le trafic routier dans les grandes villes. Dès lors, il convient que la puissance publique accompagne une telle évolution. L'article 26 me semble ainsi aller dans le bon sens, à condition que la mesure reste optionnelle et non punitive.

M. le président. La parole est à M. Sébastien Leclerc.

M. Sébastien Leclerc. L'article 26 est louable en ce qu'il vise à inciter les salariés qui en ont la possibilité à se rendre sur leur lieu de travail à vélo. Ceux qui en ont la possibilité, dis-je, car lorsque l'on vit en milieu rural et que son domicile est distant de plusieurs dizaines de kilomètres de son lieu de travail, on n'a guère d'autre choix que d'utiliser sa voiture particulière. En revanche, il est vrai que, dans une agglomération, si le trajet n'excède pas 6 ou 7 kilomètres, il est envisageable de le faire quotidiennement à vélo.

Toutefois, je ne suis pas certain que l'incitation financière créée dans cet article permette de supprimer le principal frein à l'usage de la bicyclette. Ce que les Français attendent surtout, me semble-t-il, c'est de pouvoir circuler en sécurité, sans être contraints de slalomer entre les voitures. L'enjeu, à mon sens, réside donc le développement des mises en sécurité, qu'il s'agisse d'aménagements de la chaussée ou de voies réservées.

Les conseils départementaux ont souvent des plans ambitieux de création d'itinéraires cyclables. Ils peuvent le faire grâce à une recette dédiée : la taxe d'aménagement. Mais l'utilisation de cette taxe est actuellement trop restrictive : *grosso modo*, elle ne peut être utilisée que pour développer l'usage du vélo de loisir – oui, madame la ministre –, qui ne coïncide pas toujours avec les besoins du vélo au quotidien. Il faudrait donc assouplir les conditions d'utilisation de la taxe d'aménagement pour que les départements soient autorisés à financer ou à cofinancer des infrastructures cyclables là où nos concitoyens en ont besoin tous les jours.

M. le président. Avant que vous n'interveniez, monsieur Orphelin, je vous indique que le temps de parole des députés non inscrits n'est plus que d'une minute et trente secondes.

Vous avez la parole.

M. Matthieu Orphelin. D'une phrase, dans ce cas. Le forfait mobilités durables est une bonne mesure mais, pour avoir une véritable ampleur, il devrait être généralisé. Sinon, on coupe les cheveux en quatre pour rien ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM.*)

M. Paul Molac. Bravo !

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

M. Hubert Wulfranc. Madame la ministre, vous voulez faire du trajet entre le domicile et le lieu de travail un élément de négociation au niveau des partenaires sociaux. Hélas ! le caractère facultatif de cet élément de négociation pèse sur la réalité opérationnelle du forfait mobilités durables.

Nous souhaiterions qu'il devienne obligatoire, mais cela supposerait de s'engager fortement en faveur de la promotion des mobilités durables et actives.

Autre élément réducteur de la mesure, ce forfait n'est pas cumulable avec la prise en charge du coût des transports en commun, à moins que vous ne reveniez dessus.

Et puis, vous n'avez pas pris de dispositions pour faciliter l'usage des transports en commun. Je pense à l'abaissement de la TVA ou à la gratuité des transports en commun pour les salariés percevant une rémunération inférieure ou égale au SMIC. Votre texte s'apprécie à l'aune de ces lacunes.

Dans ces conditions, cette mesure est loin d'être à la hauteur des enjeux, qu'il s'agisse de la promotion de l'usage du vélo pour se rendre sur son lieu de travail, compte tenu des contraintes que cela implique, ou de la généralisation de l'accès social à tout mode de transport durable et conforme aux règles environnementales.

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

M. Arnaud Viala. La mise en place du forfait de mobilité nous offre l'occasion de débattre de l'égalité entre nos concitoyens vis-à-vis des mesures que vous proposez, notamment dans le domaine de la mobilité durable. Tous les Français ne sont déjà pas égaux face aux nouveaux modes de transport

mais, en l'espèce, il est prévu d'alléger les charges des entreprises qui verseront le forfait mobilités durables. Il est ainsi fait appel à la solidarité nationale, mais seulement en faveur des quelques entreprises qui pourront proposer ce forfait à leurs salariés, ce qui rompt à nouveau l'égalité entre les citoyens face à l'impôt, puisque, par l'intermédiaire des charges, l'impôt serait redistribué de manière inéquitable.

Un problème supplémentaire se posera dans les territoires qui, pour des raisons diverses, souffrent d'un manque d'attractivité économique. Que se passera-t-il dans ceux où les entreprises ne pourront pas proposer un tel forfait ? Ils seront encore moins attractifs pour les entreprises ! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Le forfait mobilités durables est une bonne mesure qu'il conviendrait de généraliser, comme le recommandait M. Orphelin. Ce serait du bon sens.

Je profite de cette occasion pour évoquer un autre forfait, de mobilité pas durable celui-ci, versé automatiquement par l'État. Plus votre voiture est puissante, plus vous êtes avantagé fiscalement. En effet, le barème des impôts est conçu de telle sorte qu'une prime est accordée aux propriétaires des véhicules les plus puissants. Nous ne résoudrons pas ce problème ce soir, mais j'aimerais que vous vous engagiez à revoir ce barème lors de l'examen du projet de loi de finances pour que les contribuables qui déclarent leurs impôts en frais réels, ne soient plus incités à choisir la voiture la plus puissante sous prétexte qu'elle ouvre droit aux réductions d'impôt les plus importantes.

Au contraire, ce barème devrait être inversement proportionnel à la puissance de la voiture pour encourager à choisir un véhicule plus modeste. Ce barème présente même un effet pervers puisqu'il peut inciter, pour des raisons d'accessibilité des loyers, des contribuables à s'installer à une vingtaine de kilomètres d'une agglomération, quitte à acquérir un véhicule très puissant dont le coût serait compensé par une déduction d'impôts.

Nous devons étudier avec attention cette disposition, sans négliger la situation de ceux qui ne peuvent se passer d'un véhicule plus imposant que la moyenne, comme une familiale. Reste qu'il s'agit parfois d'un choix. Nous avons évoqué les SUV et leur part de marché, et ce barème des impôts n'est pas neutre dans ce choix.

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements de suppression, n° 1186, 1773 et 2226.

L'amendement n° 1186 de M. Gérard Cherpion est défendu.

La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 1773.

Mme Véronique Louwagie. L'article 26 prévoit la prise en charge par l'entreprise de tout ou partie des frais engagés par ses salariés pour les déplacements à vélo entre le domicile et le lieu de travail. Cette prise en charge se concrétise par le versement d'un forfait mobilités durables d'un montant maximal de 400 euros, exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu.

Le cumul de ce forfait avec la prise en charge par l'employeur d'une partie des frais d'abonnement de ses salariés aux transports publics ainsi que de leurs frais de carburant pose problème et mérite d'être discuté.

Je voudrais soulever deux problèmes. Tout d'abord, le forfait mobilités durables doit, à mon sens, s'inscrire dans une négociation salariale. Ce n'est qu'à cette condition que sa mise en œuvre est acceptable.

Par ailleurs, je m'inquiète d'un risque de disparité dans l'application d'un tel dispositif entre les différentes entreprises, notamment entre les TPE-PME, d'une part, et les grosses entreprises, d'autre part. Nous regrettons régulièrement, ici, l'application de seuils. En l'espèce, ce n'est qu'au sein des entreprises de plus de 50 salariés que la discussion autour de ce forfait pourra s'engager. Il est dommage qu'une telle distinction soit faite entre les entreprises de plus de 50 salariés et les autres.

M. le président. L'amendement n° 2226 de M. Marc Le Fur est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements, qui tendent à supprimer le forfait mobilités durables, témoignent d'une divergence de fond entre leurs auteurs et la majorité.

La lecture des exposés sommaires révèle quelques paradoxes. En premier lieu, vous préconisez de privilégier l'incitation fiscale plutôt que le versement d'un forfait par les entreprises pour prendre en charge les frais de déplacement des salariés. Nous faisons les deux puisque le dialogue social sera engagé au sein des entreprises et que, parallèlement, le versement du forfait mobilités durables sera exonéré d'impôts et de charges sociales, jusqu'à 400 euros par an.

Deuxième paradoxe, ce dispositif pénaliserait, selon vous, les petites entreprises. Au contraire, toutes les entreprises, quelle que soit leur taille, bénéficieront des mêmes avantages fiscaux mais les contraintes, en cas d'échec des négociations, ne seront applicables qu'aux entreprises de plus de 50 salariés. Celles de moins de 50 salariés seront libres de proposer la prise en charge des frais de déplacement en fonction de leurs moyens.

Le troisième et dernier paradoxe concerne la prise en charge des frais de déplacement à vélo. Elle est aujourd'hui possible sous la forme d'une indemnité kilométrique dont le principe est rappelé dans l'exposé sommaire des amendements. Cependant, vous conviendrez tous qu'il est plus simple d'appliquer un forfait que de décompter chaque kilomètre de la distance parcourue à vélo. Cette mesure tend donc à simplifier la vie des employeurs et des salariés.

Pour toutes ces raisons, avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces amendements de suppression me surprennent. Le forfait mobilités durables est un véritable enjeu de justice territoriale et sociale. Aujourd'hui, un salarié qui habite et travaille dans des villes desservies par les transports en commun est remboursé par son employeur de la moitié de son abonnement aux transports en commun. En revanche, celui qui habite à la campagne et ne peut se rendre sur son lieu de travail en transport en commun subit une double peine. Il doit prendre sa voiture, sans bénéficier d'un soutien de son employeur.

Notre proposition est une vraie mesure de justice sociale et territoriale, et je comprends mal ces amendements de suppression.

Monsieur Leclerc, peut-être n'avez-vous pu assister aux séances de vendredi où nous avons longuement débattu de la manière dont nous pourrions encourager la réalisation d'itinéraires sécurisés pour le vélo. Le Gouvernement a présenté un plan vélo inédit dont l'un des objectifs est de réaliser des itinéraires sécurisés, y compris au niveau des liaisons interurbaines.

Pour ce qui est de la taxe d'aménagement, il me semble qu'elle est censée financer des équipements accompagnant une opération d'aménagement, mais elle pourrait permettre de poursuivre des objectifs de mobilité. Nous examinerons s'il nous est possible de lever cet obstacle.

L'État, pour la première fois, accompagne les collectivités par un fonds mobilités actives de 350 millions d'euros. Chaque année, par ailleurs, 100 millions d'euros sont dédiés à la dotation de soutien à l'investissement local afin de financer, notamment, des itinéraires sécurisés pour le vélo.

Surtout, le forfait mobilités durables ne concerne pas le seul vélo. Des mesures sont prévues pour soutenir le covoiturage, qui est devenu le transport en commun des zones peu denses.

Enfin, des amendements destinés à améliorer le dispositif vous seront présentés, en particulier pour qu'il devienne un thème de négociation sociale. La vie des petites entreprises sera également simplifiée grâce à un titre-mobilité, qui s'inspire du modèle des tickets restaurants dont les entreprises se sont emparées. Nous devons prévoir des dispositions aussi simples pour inciter les entreprises à développer ce forfait mobilités.

Monsieur Wulfranc, nous présenterons des amendements pour autoriser le cumul, comme vous le souhaitiez.

Avis défavorable à ces amendements qui tendent à supprimer une mesure de justice sociale et territoriale. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

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

Mme Valérie Lacroute. Je tiens à apporter quelques précisions sur ces amendements de suppression.

Vous le savez, les Assises de la mobilité ont fait émerger un grand nombre de propositions, relatives notamment au forfait mobilités durables. Lorsque nous avons abordé le sujet en commission du développement durable, vous nous avez indiqué, à juste titre, que des négociations étaient en cours entre le MEDEF et votre ministère, et que les décisions n'étaient pas arrêtées. C'est pourquoi des amendements de suppression du forfait mobilités durables ont été défendus ce soir.

Il faut rappeler également la participation déjà importante des entreprises, à travers tant le versement transport que le remboursement à hauteur de 50 % du titre de transport de leurs salariés. La charge qui incombe aux entreprises pour contribuer à la mobilité de leurs salariés est donc déjà importante, je le répète.

Certains de mes collègues considéraient qu'il ne fallait pas surcharger la part des entreprises, d'autant que, comme je l'ai déjà souligné, les négociations entre le MEDEF et votre ministère n'étaient pas achevées.

Nous sommes satisfaits qu'un compromis ait été trouvé sur le sujet, d'autant que les Français ont été nombreux à manifester samedi après samedi contre le coût des déplacements. Il faut rappeler qu'ils sont plus de 70 % à utiliser leur voiture pour se rendre à leur travail.

Nous espérons que les amendements à venir lèveront une légère inquiétude concernant le cumul, qu'il convient, dans un premier temps, de ne pas rendre obligatoire, du forfait mobilités durables avec la prise en charge par l'entreprise d'une partie des frais de transport de ses salariés. Il faut permettre aux entreprises de négocier avec les salariés. Vous avez raison, il est nécessaire que les entreprises prennent conscience des difficultés que rencontrent certains de leurs salariés pour venir travailler ; les unes et les autres doivent en discuter. Reste que l'abaissement du seuil à 50 salariés risque de compliquer la vie de certaines entreprises.

Nous espérons que la négociation sera la plus simple possible, de façon à ne pas complexifier les anciens plans de déplacement d'entreprises – PDE. Dans la durée, ces PDE n'ont, en effet, été mis en place que dans un très petit nombre d'entreprises. Il ne faut pas compliquer le dispositif, afin qu'il puisse bénéficier aux Français.

Mes collègues, au travers de leurs explications, vous ont fait comprendre qu'ils ne sont pas opposés au forfait mobilités durables.

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Votre réponse sur le covoiturage me donne l'occasion de revenir sur un amendement que j'ai défendu vendredi après-midi, concernant les voitures stationnées sur les parkings dédiés au covoiturage, alors qu'elles n'y participent pas.

Vous m'avez répondu que, les contraventions relevant du pouvoir réglementaire, l'amendement était nul et non avenu ; je l'ai alors retiré. À la réflexion, toutefois, j'ai l'impression de m'être un peu fait « avoir », et je me permets d'y revenir. Comment les dispositions que vous prenez pour réglementer le stationnement sur les parkings de covoiturage distingueront-elles les voitures des automobilistes qui le pratiquent de celles qui sont laissées là par simple opportunisme, puisque, par définition, les véhicules seront vides ?

(Les amendements identiques n° 1186, 1773 et 2226 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Fabien Di Filippo, pour soutenir l'amendement n° 1614.

M. Fabien Di Filippo. Il vise, non pas à supprimer l'article, mais à rétablir sa rédaction initiale, afin qu'il se concentre sur les modes de transport réellement décarbonés, sans inclure aussi les modes de transport motorisés.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je me réjouis que vous promouviez le forfait mobilités durables. J'ai, du reste, été rassuré par les propos de Mme Lacroute.

Le problème de votre amendement est qu'il est incomplet. Vous proposez une nouvelle rédaction de l'article 26. Or, dans votre élan, vous supprimez les mesures d'exonération fiscale et sociale de la prise en charge par l'employeur des frais de déplacement, ce qui rend le forfait bien moins attractif. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Fabien Di Filippo. C'est que je suis, sans doute, un peu plus scrupuleux de l'usage des deniers publics que les membres de la majorité ! (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) C'est vrai en règle générale. (*Sourires.*) De plus, à un moment où l'on a tendance à réinventer l'eau chaude, je tiens à rappeler qu'il existe déjà, depuis le mois de février 2016, un forfait pour valoriser financièrement le transport en vélo.

M. Matthieu Orphelin. Il est facultatif !

M. Fabien Di Filippo. Vive le vélo !

(L'amendement n° 1614 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n° 1427, 2768 quatrième rectification, 388, 1613, 3231, 2841, 2569 et 3164, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 388, 1613 et 3231 sont identiques.

L'amendement n° 1427 de M. Matthieu Orphelin est défendu.

L'amendement n° 2768 quatrième rectification fait l'objet d'un sous-amendement.

La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement.

M. Jean-Marc Zulesi. Les déplacements domicile-travail sont parmi les grands absents des négociations et discussions au sein des entreprises. C'est pourquoi l'amendement vise à inclure cette question dans les négociations obligatoires.

En l'absence d'accord sur les mesures visant, demain, à améliorer la mobilité des salariés, l'amendement rend obligatoire un plan de mobilité employeur, incluant des mesures de soutien aux déplacements domicile-travail des salariés au regard de la prise en charge des frais de transport personnels.

Il s'agit d'une demande forte exprimée par nos concitoyens. Nous y répondons en inscrivant ces dispositions dans la loi.

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir le sous-amendement n° 3575 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement de M. Zulesi vise à inclure dans les négociations sociales obligatoires le sujet des mobilités au sein des thèmes relatifs à la qualité de vie au travail. Il s'applique naturellement à l'ensemble des entreprises soumises à ces obligations de négociations, c'est-à-dire les entreprises de plus de 50 salariés. Le sous-amendement tend à préciser que l'obligation de négocier un plan de mobilités vaut pour les entreprises qui ont plus de 50 salariés sur un site. Si elles ont 50 salariés sur plusieurs sites, un tel plan devient très difficile à élaborer.

M. le président. La parole est à Mme Émilie Bonnavard, pour soutenir l'amendement n° 388.

Mme Émilie Bonnavard. Il vise à inclure la mobilité dans les négociations annuelles obligatoires sur les salaires, afin d'inviter employeurs et salariés à imaginer ensemble des dispositifs de promotion des mobilités actives complémen-

taires au forfait mobilités durables, par exemple la prime à l'achat de vélo à assistance électrique qui existe déjà dans certaines entreprises.

M. le président. La parole est à M. Fabien Di Filippo, pour soutenir l'amendement identique n° 1613.

M. Fabien Di Filippo. Inclure la question des mobilités dans les négociations salariales est très important. Le coût du déplacement en vélo sur l'année, si on prend en compte l'achat de celui-ci et son entretien, peut se révéler très onéreux. En outre, ce mode de déplacement nécessite parfois de se changer, et l'implantation de casiers ou de douches dans les entreprises peut être décisive.

S'agissant du sous-amendement gouvernemental, je ne suis pas favorable à des dispositions qui renforceront encore les effets de seuil.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour soutenir l'amendement identique n° 3231.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Il vise à inclure la question des mobilités dans les négociations annuelles obligatoires sur les salaires, dans le cadre des discussions relatives à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et la qualité de vie au travail.

Le sujet n'est pas évoqué systématiquement dans les entreprises, comme l'illustre le faible taux d'employeurs ayant sérieusement déployé des plans de mobilité ou plans de déplacements d'entreprise, en dépit de l'obligation qui leur en est faite aux termes de l'article 51 de la loi relative à la transition énergétique. Je rappelle que sont concernées les entreprises de plus de 100 salariés situées dans les périmètres des plans de déplacement urbains.

M. le président. La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement n° 2841.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Comme les précédents, il vise à modifier le code du travail pour inclure la question des mobilités dans les négociations annuelles obligatoires au sein des entreprises, dans le cadre des discussions relatives à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et la qualité de vie au travail.

Il faut rappeler que les discussions sur la mobilité sont encore trop souvent inexistantes dans les entreprises. Depuis janvier 2018, la plupart des entreprises employant plus de 100 salariés doivent mettre un plan de mobilité. Or, parmi celles qui emploient plus de 250 personnes, une sur quatre seulement a organisé un tel plan et une sur trois a formalisé la démarche en nommant un responsable dédié.

Introduire ces négociations de façon annuelle permettra d'aborder systématiquement ce sujet essentiel dans les entreprises. Employés et employeurs devront ainsi discuter pour optimiser les déplacements liés au fonctionnement de l'entreprise et engager une dynamique sur les mobilités actives.

M. Pierre Dharréville. Avec moins de représentants syndicaux !

M. le président. La parole est à M. Alexis Corbière, pour soutenir l'amendement n° 2569.

M. Alexis Corbière. La meilleure pédagogie étant la répétition, je dirai, après beaucoup d'autres, qu'il faut rendre obligatoire, dans le cadre des négociations annuelles obligatoires sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et la qualité de vie au travail, la question des transports.

Les plans de mobilité ne concernent qu'un quart, au mieux un tiers, des entreprises ; ce sujet y est très peu évoqué. Ce n'est d'ailleurs pas le fruit du hasard, c'est le résultat d'un affaiblissement de la possibilité pour les représentants des salariés et des représentants syndicaux de se faire entendre. C'est d'autant plus regrettable que l'enjeu des déplacements faisant appel à des modes de transport actifs doit être pris en considération. Tel est l'objet de cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 3164.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Comme je l'ai déjà souligné en commission, puis au cours de la discussion générale, je suis attaché à ce que les questions de la mobilité du quotidien deviennent une thématique centrale du dialogue social au sein des entreprises.

Cet amendement vise donc, comme les précédents, à inclure les sujets de mobilité des salariés dans la négociation annuelle sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, et la qualité de vie au travail. Elle en deviendrait d'ailleurs une thématique obligatoire.

Cette négociation annuelle serait l'occasion d'aborder le sujet des mobilités entre domicile et lieu de travail, afin notamment d'en réduire le coût. Elle permettrait aussi d'inciter aux mobilités partagées, collectives et plus propres, telles que le covoiturage ou les mobilités actives, quand cela est pertinent. Enfin, la négociation devrait être l'occasion de traiter de la prise en charge des frais de déplacement par l'employeur, notamment du remboursement de l'abonnement aux transports en commun, des frais de carburant et de recharge, et du forfait mobilités durables.

Je considère que mon amendement est satisfait par celui de M. Zulesi, sous-amendé par le Gouvernement, qui est plus complet. Je le retire.

M. le président. Je vous redonne la parole pour donner l'avis de la commission sur les amendements en discussion commune.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Pour les mêmes raisons que j'ai retiré le mien, je demande le retrait des autres amendements, eux aussi satisfaits par celui de M. Zulesi, sous-amendé par le Gouvernement.

(L'amendement n° 3164 est retiré.)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je me réjouis de voir que, sur tous ces bancs, il y a une unanimité pour faire de la mobilité un thème du dialogue social dans les entreprises. C'est effectivement très important.

Au-delà des enjeux du forfait mobilités, je suis vraiment convaincue que, si les salariés s'emparent de ces sujets, la mobilité entre le domicile et le travail s'améliorera réellement. On le voit bien, entre les entreprises qui ont conçu un plan de mobilité, malheureusement trop peu nombreuses, et celles qui n'en ont pas, c'est le jour et la nuit : le taux de salariés qui peuvent venir en covoiturage, par exemple, est très différent.

Dans le technicentre Renault de Guyancourt, par exemple, près de 20 % des salariés pratiquent le covoiturage, et ils sont également nombreux sur le port de Strasbourg. Une discussion a pu être menée avec l'autorité organisatrice pour revoir les horaires et les tracés des lignes de transport en commun, si bien que l'obligation d'avoir le permis de conduire pour être recruté dans une entreprise de cette zone d'activité n'a plus lieu d'être. Il est donc vraiment important que cela devienne un thème de négociation dans les entreprises.

Mme Lacroute appelait à laisser les choses se faire sur la base du volontariat. Je le confirme. La grande majorité des employeurs a souligné que, par exemple, la prime défiscalisée rendue possible à la fin de l'année dernière a été accordée, sur la base du volontariat, à 5,5 millions de salariés. Il faut donc faire confiance au dialogue social, et c'est bien le sens de l'amendement proposé par M. Zulesi, qui, sous-amendé par le Gouvernement, est le plus complet.

Les autres amendements définissent moins précisément le champ des entreprises concernées, et ne prévoient pas les conséquences d'un défaut d'accord. Je suis donc favorable à l'amendement n° 2768, sous réserve de l'adoption du sous-amendement du Gouvernement, et je propose le retrait des autres.

Je précise également que je présenterai un amendement portant article additionnel après l'article 26 prévoyant un bilan, au bout de dix-huit mois, afin de vérifier si cette disposition volontaire fonctionne aussi bien pour le forfait mobilités qu'elle a fonctionné pour la prime défiscalisée.

(L'amendement n° 2841 est retiré.)

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

Mme Marie-Noëlle Battistel. Nous retirons également notre amendement, M. le rapporteur ayant assuré qu'il était satisfait par celui de M. Zulesi.

(L'amendement n° 3231 est retiré.)

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

M. Hubert Wulfranc. Je tiens à tempérer quelque peu l'enthousiasme et l'unanimité que semble susciter cet article. Certes, inclure cette thématique majeure pour les salariés dans les négociations régulières est nécessaire, mais ce n'est pas suffisant. Rappelons la toile de fond, que vous avez vous-même évoquée.

Premièrement, ce que prévoit la loi n'est pas forcément d'application automatique. En matière d'organisation des déplacements entre le domicile et le travail, les plans de déplacements d'entreprise restent un échec majeur de ces dernières années.

Deuxièmement, vous avez réduit le champ des négociations possibles entre les représentants des salariés et le patronat. Mon collègue Jean-Paul Lecoq me susurrant à l'oreille, à juste titre, que le thème majeur de la mobilité aurait pu relever du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail – CHSCT –, tant les déplacements des salariés ont un impact non seulement sur les conditions de travail, mais aussi sur la santé, l'hygiène et le bien-être au travail. Mais la restriction touche aussi le temps de négociation et le nombre des salariés élus capables d'appréhender ces questions.

Enfin, s'il est légitime d'inclure cette question dans les négociations entre les partenaires sociaux, il est paradoxal que les organisations syndicales de salariés aient été purement et simplement éliminées des fameux comités des partenaires, qui sont censés discuter des tarifs, du versement transport, des dessertes et des lignes à même de faciliter le transport durable et solidaire.

M. le président. La parole est à M. Alexis Corbière.

M. Alexis Corbière. Si j'ai bien compris, vous nous proposez de nous rabattre sur l'amendement de M. Zulesi, mais vous y intégrez un seuil de 50 salariés. Il n'est donc pas tout à fait semblable à nos amendements, qui ne prévoyaient pas de seuil. Comment justifiez-vous ce seuil, en dessous duquel la situation resterait la même qu'aujourd'hui? En fonction de vos réponses, nous prendrons une décision.

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

M. Fabien Di Filippo. Madame la ministre, vous connaissez ma volonté de travailler de façon éminemment constructive avec vous (*Sourires*), et je ne fais pas de cet amendement un cheval de bataille. D'ailleurs, je le retire.

Je regrette simplement, comme M. Corbière, l'instauration d'un nouvel effet de seuil. Vous avez toujours eu la volonté farouche de limiter les effets de seuil qui, en France, sont dramatiques. Or le sous-amendement que vous proposez va les renforcer. N'y a-t-il pas de problèmes de mobilité durable dans nos petites entreprises?

M. Alexis Corbière. Bien vu!

(L'amendement n° 1613 est retiré.)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement de M. Zulesi tend à inclure un huitième point au thème « qualité de vie au travail » dans les négociations annuelles ou les négociations sociales obligatoires auxquelles sont soumises certaines entreprises – à quelques subtilités près, les entreprises de plus de 50 salariés. Le sous-amendement du Gouvernement précise, puisqu'il s'agit de négocier un plan de mobilité sur un site, que cette mesure concerne 50 salariés sur un même site. Pour une entreprise employant cinq salariés sur dix sites ou dix salariés sur cinq sites, élaborer un plan de mobilité pour chacun des sites serait compliqué. Certes, nous ne souhaitons pas créer de seuils, mais une entreprise de dix salariés peut difficilement négocier des enjeux de covoiturage.

Pour autant, nous n'oublions pas les petites entreprises et, grâce à un amendement, présenté également par M. Zulesi, un titre-mobilité sera institué. Fonctionnant sur le modèle des tickets restaurants ou des chèques-vacances, il facilitera la vie de toutes les entreprises qui veulent accompagner leurs salariés dans leurs déplacements domicile-travail, en simplifiant drastiquement tous les dispositifs qui se sont empilés au fil des années, notamment la défiscalisation du carburant ou de l'indemnité kilométrique vélo. Non seulement nous regroupons dans le forfait mobilités le vélo, le covoiturage et éventuellement d'autres types de mobilités, mais tous les avantages seront inclus dans un titre-mobilité, qui simplifiera la vie des entreprises et des salariés.

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

M. Fabien Di Filippo. Je comprends tout à fait vos propos, madame la ministre, et ce n'est pas pour rien que j'ai retiré mon amendement. Cependant, la mobilité dépend, non pas du nombre de salariés de l'entreprise, mais de sa localisation. Sinon, pourquoi 50 et pas 100 ou 200 salariés ? À mon avis, dans un avenir plus ou moins proche, il faudra revenir sur cette question pour apporter une solution aux plus petites entreprises.

(L'amendement n° 1427 n'est pas adopté.)

(Le sous-amendement n° 3575 rectifié est adopté.)

(L'amendement n° 2768, quatrième rectification, sous-amendé, est adopté. En conséquence, les amendements n° 388 et 2569 tombent.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n° 2796.

M. Jean-Marc Zulesi. Avec le forfait mobilités, nous voulons faciliter l'accès au travail de manière plus durable, en favorisant les mobilités actives et partagées. Ce forfait est un outil qui est avant tout au service de nos territoires et de nos collectivités, là où les transports en commun n'existent pas ou ne suffisent pas. Pour en faciliter l'utilisation, nous proposons de créer un titre-mobilité. Un peu à la manière du ticket restaurant, le titre-mobilité permettra aux salariés de se saisir de leurs droits à la mobilité plus facilement.

Avec cet amendement, nous proposons de renforcer le forfait mobilités, notamment le ticket mobilité, premièrement, en précisant que ce dispositif s'applique également aux personnels de la fonction publique – j'insiste sur cet aspect, qui nous tenait à cœur. Deuxièmement, il s'agit d'élargir le champ de ce forfait au service de mobilités partagées : il n'est pas question seulement de covoiturage, mais aussi, notamment, d'autopartage. Troisièmement, cet amendement tend également à ce que le forfait prenne la forme d'une solution de paiement spécifique, dématérialisée et prépayée, selon le format des tickets restaurant, bien connus de l'ensemble de nos concitoyens. Enfin, je précise que le cumul des dispositifs est permis sous un plafond annuel de 400 euros.

L'amendement, qui permettra d'apporter de vraies solutions à nos concitoyens, complète les amendements que le Gouvernement va présenter dans quelques minutes.

Je tiens cependant à souligner que, le Gouvernement ayant demandé une habilitation à prendre des ordonnances, nous examinerons, après l'article 28, des dispositions permettant d'adapter le dispositif en fonction de l'expérience. Si nous constatons, après dix-huit mois, que les employeurs ne se sont pas saisis du forfait mobilités, et n'ont pas organisé les négociations nécessaires, nous le durcirons pour le rendre plus contraignant. Comme vous l'avez compris, nous faisons confiance à la discussion. La balle est dans le camp des employeurs, mais nous serons attentifs.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement, qui constitue en quelque sorte le cœur du forfait mobilités, comporte plusieurs avancées, dont je rappellerai les cinq principales. En premier lieu, dans le prolongement des annonces faites par le Gouvernement, il réaffirme que le forfait concernera aussi bien le secteur public que le secteur privé. Deuxièmement, il ajoute la possibilité de prendre en charge les frais afférents à des services de mobilité partagée.

Troisièmement, il permet de nouer des accords interentreprises afin de couvrir les salariés des entreprises de moins de cinquante salariés qui se trouveraient sur un même site, ce qui me semble très important. Quatrièmement, il permet la « titrisation » de l'avantage, ce qui garantit, à l'image du ticket restaurant, sa facilité d'emploi et la traçabilité des sommes ainsi affectées. Enfin, il conserve le plafonnement à 400 euros des avantages fiscaux et sociaux et permet le cumul avec la prise en charge des frais de transport en commun, si cher à notre ami Hubert Wulfranc, qui a malheureusement quitté l'hémicycle – j'espérais lui faire plaisir en le rappelant.

M. Jean-Paul Lecoq. Il n'est pas très loin !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis favorable, donc, à cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis très favorable du Gouvernement. C'est en effet une mesure importante pour les salariés que de leur permettre de disposer d'un forfait mobilités dont les cas d'usage sont élargis. Le titre-mobilité est encore une mesure de simplification pour les employeurs et pour les salariés, qui nous donne l'assurance que les employeurs pourront se saisir de ces avantages défiscalisés et désocialisés.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je tiens à intervenir maintenant car, si cet amendement est voté, il fera sans doute tomber les autres.

Vous avez souhaité, et c'est une bonne chose, que le forfait mobilités durables soit paré de toutes les vertus. Vous l'avez renforcé et avez souhaité qu'il puisse bénéficier au plus grand nombre. Faites donc un pas supplémentaire : rendez-le obligatoire et faites en sorte que tous les salariés puissent en bénéficier.

Vous avez rappelé à juste titre que cette disposition contribuerait à modifier profondément les comportements et inciterait à utiliser encore plus les moyens de mobilité durable. Vous avez indiqué, reprenant la proposition de notre collègue Jean-Marc Zulesi, tous les avantages qu'il pouvait y avoir non seulement pour l'employeur, mais également pour les salariés, à bénéficier d'un tel forfait.

C'est la raison pour laquelle mes collègues du groupe Socialistes et moi-même vous le demandons : pourquoi ne pas aller un peu plus loin ? Ce serait, à en juger par les arguments que vous venez d'avancer, une mesure forte et avantageuse que ce forfait mobilités durables soit, demain, obligatoire dans notre pays.

(L'amendement n° 2796 est adopté et les amendements n° 3187 et 3209 tombent, ainsi que les amendements n° 3140, 1434, 391, 2875, 3099, 2853, 1359 et 1360.)

M. le président. L'amendement n° 3177 du Gouvernement est rédactionnel.

(L'amendement n° 3177, accepté par la commission, est adopté et les amendements n° 1888 et 3317 tombent.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n° 3232, 2842 et 3488, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n° 3232.

M. Dominique Potier. Madame la ministre, nous avons critiqué dans ce projet de loi, sinon toutes les propositions, du moins celles qui créent des inégalités. Valérie Rabault avait ainsi proposé qu'une partie de la TICPE, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, puisse compenser les différences de recettes entre les territoires pour leur permettre d'assurer leur compétence en matière de mobilité. Nous étions favorables à cette montée en puissance des territoires et avons dénoncé l'inégalité des recettes fiscales. Le fait que notre proposition de compensation n'ait pas été adoptée entraînera des inégalités et suscitera de nouvelles hausses d'impôts. On observe ici un phénomène assez comparable : en s'en remettant à la liberté des employeurs, on créera de fait, une inégalité.

La position du groupe Socialistes est constante : c'est celle d'une équité vis-à-vis des territoires et des citoyens. À cette fin, il faut rendre obligatoire pour les employeurs le forfait mobilités durables. C'est un point très important pour nous.

Nous défendrons plus tard des amendements équivalents aux propositions faites tout à l'heure par M. Loïc Prud'homme. Celui-ci a relevé l'aberration selon laquelle plus la puissance du moteur est élevée, plus les dépenses de mobilité sont remboursées. Nous le remercions d'avoir soulevé cette question et nous souscrivons pleinement à son point de vue. Nous ne devons pas laisser s'achever l'examen de ce projet de loi sans éliminer un phénomène en pleine contradiction avec l'effort que nous voulons faire ensemble en faveur de l'équité et de la lutte contre le changement climatique.

M. le président. La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement n° 2842.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Cet amendement vise à rendre le forfait mobilités durables obligatoire pour les employeurs car, selon la rédaction actuelle de l'article, ceux-ci peuvent encore choisir de ne pas prendre en charge les déplacements domicile-travail que leurs employés effectuent à vélo ou en covoiturage. Ainsi, certains salariés adeptes de ces modes de transport pourraient ne pas bénéficier de cette aide, ce qui serait une injustice.

L'enjeu est également important face à l'urgence climatique. Le taux d'occupation des véhicules a baissé ces dernières années, passant de 1,78 individu en 1990 à 1,58 en 2014. On a également observé, ces dernières années, un abandon du vélo comme mode de transport du quotidien. Les chiffres ont déjà été cités plusieurs fois dans cet hémicycle : en 1970, en France, 10 % des déplacements domicile-travail, en moyenne, étaient effectués à vélo. Aujourd'hui, ils ne sont plus que 2 %. Je rappelle aussi cette statistique qui nous a tous estomqués : selon l'INSEE, en 2015, 58 % des travailleurs recouraient à la voiture pour des trajets inférieurs à 1 kilomètre.

Si nous voulons vraiment inciter les salariés à utiliser le vélo ou le covoiturage pour les déplacements entre le domicile de travail, afin de lutter contre l'autosolisme ou pour développer les mobilités actives, tous les salariés doivent pouvoir bénéficier du forfait mobilités durables. D'où cet amendement.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 3488.

M. François-Michel Lambert. Après cet excellent exposé de Mme la présidente de la commission, je ne puis que rappeler l'importance de cet amendement pour changer les comportements. Je n'en ajouterai pas plus. Merci, madame la présidente, pour cette défense efficace.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je ne reviendrai pas sur les étapes du processus que nous proposons, qui vise à privilégier le dialogue social tout en conservant la possibilité d'intervenir ultérieurement si nécessaire. Je rappelle qu'un bilan des négociations sera effectué au bout de quelques mois.

Je note par ailleurs que la rédaction des amendements présentés par M. Dominique Potier et M. François-Michel Lambert ne propose rien d'autre que de faire supporter par l'employeur tous les frais de déplacement, ce qui ferait peser sur lui des charges importantes.

Je vous propose donc de retirer ces amendements, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable – et même un avis doublement défavorable s'agissant de ceux qui tendent à mettre à la charge de l'employeur l'intégralité des frais de déplacement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'objectif auquel nous souscrivons tous est que tous les salariés qui ont des difficultés pour se rendre au travail puissent être mieux accompagnés par leur employeur. J'entends bien l'idée selon laquelle on pourrait immédiatement imposer une obligation – à l'instar de ce que le législateur avait prévu dans la loi relative à la transition énergétique, qui rendait obligatoire la réalisation de plans de mobilité. Mais que constatons-nous justement aujourd'hui ? Alors que toutes les entreprises de plus de 100 salariés auraient dû adopter un plan de mobilité au 1^{er} janvier 2018, 8 % seulement d'entre elles l'ont fait. Cela montre l'intérêt qu'il y a à changer de méthode et à faire confiance au dialogue social.

La mobilité domicile-travail est encore trop souvent un problème pour les salariés. Je rappelle à cet égard que plus de 40 % des employeurs ont rencontré des difficultés à pouvoir un poste pour des raisons de mobilité et que 60 % des entreprises ont déjà vu un candidat refuser une embauche pour ces raisons.

Je suis donc convaincue de l'importance du dialogue social, non seulement à propos de la prise en charge des frais de transport, mais aussi pour réfléchir à l'organisation du travail, à la coordination des horaires – par exemple entre deux salariés qui pourraient venir ensemble en covoiturage –, à la possibilité de développer le télétravail ou la mise à disposition de moyens de transport par l'entreprise.

Je suis convaincue que cette voie est de nature à produire des résultats importants pour les salariés, et donc pour les entreprises, qui ont besoin d'avoir des salariés motivés. Je ne pense donc pas qu'il faille rendre dès aujourd'hui le forfait mobilités obligatoire.

Je rappelle aussi que, selon les employeurs, la prime défiscalisée qui avait été rendue possible à la fin de l'année 2018 a rencontré un grand succès, bénéficiant à 5,5 millions de salariés.

Faisons confiance au dialogue social. Je présenterai tout à l'heure un amendement proposant qu'un bilan des négociations soit établi dans dix-huit mois. Il aura également pour

objet de donner la possibilité au Gouvernement de légiférer par ordonnances, soit au niveau national, soit, à titre expérimental, à l'échelle de certaines régions, si les résultats obtenus ne sont pas satisfaisants. Je vous propose donc de retirer ces amendements, sinon l'avis sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. J'entends bien l'argumentation de la ministre et du rapporteur : il est difficile d'obliger tous les employeurs à payer un tel forfait, car cela pourrait mettre certains en difficulté. J'ai également bien noté – et je vous en remercie – que vous avez prévu de dresser, d'ici quelques mois, le bilan de l'application de la loi et, en fonction des résultats, de proposer le cas échéant de nouvelles solutions.

Néanmoins, ces amendements posent un problème de fond, celui de l'inégalité entre les salariés selon qu'ils travaillent dans une entreprise où la négociation sur le forfait mobilités durables aura abouti ou dans une entreprise où le versement d'un tel avantage n'est pas envisageable pour des raisons que par ailleurs je comprends parfaitement.

Je me demande donc s'il ne serait pas possible de trouver une solution pour les employeurs acceptant de verser ce forfait en fonction de ce qu'ils payent déjà pour le versement transport. Je sais bien que celui-ci dépend des collectivités locales et que le système est compliqué, mais nous pouvons peut-être imaginer une solution pour inciter les employeurs à encourager le covoiturage ou la pratique du vélo pour se rendre au travail.

(L'amendement n° 3232 n'est pas adopté.)

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 2842, à moins que vous ne le retiriez, madame Pompili ?

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. J'aurais préféré que vous ne me posiez pas la question, monsieur le président ! J'ai bien entendu vos propos, madame la ministre, et je suis d'accord pour donner une chance aux négociations. Mais je vous avertis que je serai extrêmement attentive : si, dans deux ans, les résultats ne sont pas au rendez-vous, il faudra que le dispositif devienne obligatoire : c'est vraiment une question d'urgence sociale et écologique.

M. Dominique Potier. Et d'équité !

(Les amendements n° 2842 et 3488 sont retirés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 1865 et 1866, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour les soutenir.

M. François-Michel Lambert. Selon l'exposé des motifs du projet de loi d'orientation des mobilités, le forfait mobilités durables doit permettre aux entreprises et aux administrations de rembourser une partie des frais de déplacement domicile-travail de leurs salariés ou agents « s'ils utilisent un mode de transport permettant de réduire la pollution ». C'est pourquoi je propose, avec l'amendement n° 1865, d'étendre le bénéfice du forfait aux utilisateurs de tout véhicule susceptible de contribuer à cette réduction. Quant à l'amendement n° 1866, il suit la même logique, avec une rédaction différente.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements étendent le forfait mobilités aux voitures à très faibles émissions, c'est-à-dire aux frais de recharge des véhicules électriques ou à hydrogène. Or le quatrième alinéa de l'article L. 3261-3 du code du travail prévoit que « Dans les mêmes conditions, l'employeur peut prendre en charge les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques ou hybrides rechargeables et permettre la recharge desdits véhicules sur le lieu de travail. » Nous venons par ailleurs de le compléter afin d'y inclure, sur la proposition du Gouvernement, les véhicules à hydrogène. Enfin, ces frais de déplacement sont exonérés de manière renforcée puisqu'ils bénéficient d'une exonération fiscale et sociale de 400 euros au lieu de 200 euros. L'avis est donc défavorable car ces amendements sont déjà satisfaits.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. François-Michel Lambert. Soit je n'ai pas bien saisi, soit nous ne parlons pas de la même chose. Les amendements concernent le forfait mobilités durables, tandis que vous évoquez, si j'ai bien saisi, la mise à disposition gratuite de l'énergie pour ceux qui utiliseraient des véhicules électriques.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est vous qui proposez d'intégrer les véhicules à faibles émissions !

M. François-Michel Lambert. Votre avis ne semble pas correspondre au contenu de mes amendements. Je les maintiens donc.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je maintiens mon avis !

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Cela montre tout l'intérêt du « titre-mobilité » introduit par l'amendement défendu par le député Jean-Marc Zulesi, et qui tend à unifier la collection de dispositifs applicables en la matière, dont la possibilité de prendre en charge les frais de carburant dans la limite de 200 euros, portée à 400 euros pour les véhicules à très faibles émissions. Cela ne relève pas du forfait mobilités durables, mais vos amendements n'en sont pas moins satisfaits.

(Les amendements n° 1865 et 1866, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 1862 et 1298, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1862.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement vise à rétablir l'alinéa 3 dans sa rédaction initiale. En effet, les sénateurs ont étendu au conducteur ou au passager en covoiturage le bénéfice du forfait mobilités durables. Or, comme son nom l'indique, ce forfait est l'outil de la transition écologique destiné à favoriser les mobilités durables. Le fait de promouvoir les transports en véhicules motorisés, même dans le cadre du covoiturage, va à l'encontre de cette transition et de l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

M. le président. L'amendement n° 1298 de M. Gilles Lurton est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis un peu surpris par l'amendement de M. François-Michel Lambert, qui supprime la prise en charge des frais de transport pour les conducteurs de véhicule en covoiturage. Encourager le recours au covoiturage devrait pourtant être une priorité, notamment pour les déplacements domicile-travail – nous avons déjà évoqué ce point la semaine dernière en examinant le titre II. En effet, l'autosolisme participe à la saturation des axes de transport et est un facteur d'augmentation des émissions – lesquelles, je me permets de le rappeler, ne concernent pas seulement le CO₂ mais aussi les « polluants de proximité », tels que NOx – oxydes d'azote – et particules, dont les conséquences sur la santé sont tout aussi graves. Chaque jour, 12,5 millions de personnes se rendent seules à leur travail en voiture, dont la moitié pour un trajet de moins de 8 kilomètres.

Le covoiturage est une solution pour réduire les émissions liées aux transports terrestres. C'est la raison pour laquelle je suis totalement défavorable à cet amendement.

Quant à l'amendement n° 1298 de M. Lurton, il a pour objet de remplacer le terme « cycle » par « vélo ». Les deux termes étant évidemment synonymes, un tel changement ne semble pas indispensable. Avis défavorable, d'autant que l'exposé sommaire ne correspond pas au contenu de l'amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis un peu surprise par l'amendement n° 1862 :...

M. François-Michel Lambert. Je vais le retirer.

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...toutes les plateformes spécialisées nous affirment que la difficulté à trouver des conducteurs volontaires constitue l'un des freins au développement du covoiturage. Nous pensons donc qu'il faut aider les passagers, mais aussi les conducteurs. Mais je vois que vous êtes convaincu : c'est formidable !

S'agissant de l'amendement n° 1298, nous pouvons toujours ouvrir un débat pour savoir s'il vaut mieux employer « cycle » plutôt que « vélo », mais nous avons harmonisé tout le texte en retenant le mot « cycle » : je préfère donc conserver la même terminologie dans l'ensemble des articles. Avis défavorable.

(Les amendements n° 1862 et 1298 sont retirés.)

M. le président. La parole est à Mme Patricia Mirallès, pour soutenir l'amendement n° 371.

Mme Patricia Mirallès. Alors que se multiplient les offres en *free floating* de vélos mécaniques ou à pédalage assisté et que nombre de communes ont fait le choix judicieux de mettre des vélos à disposition de leurs habitants, il serait contre-intuitif de limiter aux salariés utilisant leur vélo personnel la prise en charge des frais de transport entre le domicile et le lieu de travail.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement est satisfait par l'amendement n° 2796 de M. Zulesi qui intègre au dispositif les services de mobilité partagée. Demande de retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 371 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 1989.

Mme Laurianne Rossi. Le présent amendement propose d'étendre le forfait mobilités durables aux engins de déplacement personnel – acquisition ou location de trottinettes, de gyroroues, etc. Autant j'ai pu défendre des amendements visant à réguler et à encadrer davantage l'utilisation de ces nouvelles formes de mobilité, autant je pense qu'elles ont toute leur place dans l'article 26, dans la mesure où de plus en plus de Français utilisent ces engins pour accomplir leurs trajets domicile-travail.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement vise à intégrer dans le forfait mobilités les frais afférents aux engins de déplacement personnel, que l'on appelle désormais les « EDP ». Toutefois, cette catégorie de déplacements concerne un faible nombre de salariés, essentiellement dans les grandes agglomérations, lesquelles sont plutôt bien desservies en transports en commun. Par ailleurs, leur prise en charge est en partie assurée par l'extension du dispositif aux services de mobilité partagée et au *free floating*. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Les longs débats que nous avons eus sur ces nouvelles formes de mobilité ont été l'occasion de souligner à quel point leur développement était rapide, y compris pour les trajets domicile-travail. Je crois donc véritablement que ces EDP ont toute leur place dans ce forfait mobilités durables. C'est pourquoi je maintiens mon amendement qui, par ailleurs, concerne non seulement le *free floating* et donc la mobilité partagée, mais également l'achat de tels engins par les salariés.

(L'amendement n° 1989 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 3405 et 3490.

La parole est à M. Cédric Roussel, pour soutenir l'amendement n° 3405.

M. Cédric Roussel. Il est impératif de construire dès à présent une société et une ville durables. En effet, l'urgence climatique nous contraint à repenser notre mode de consommation et les aménagements relatifs aux transports, ces derniers devant par ailleurs répondre aux besoins exprimés par les citoyens.

Cet amendement s'inscrit donc dans une volonté de réduction des inégalités et de protection de l'environnement. Il propose d'étendre le bénéfice du forfait mobilités durables, proposé aux salariés qui se rendent sur leur lieu de travail à vélo ou en covoiturage, à l'autopartage ou au motopartage dès lors qu'il est effectué avec un véhicule électrique. Ce mode de transport permet en effet de décongestionner les villes en réduisant les besoins en stationnement et favorise,

lorsqu'il est effectué avec un véhicule électrique, la transition énergétique, conformément à l'esprit du texte soumis à cette assemblée.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 3490.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement correspond parfaitement à la démarche engagée, en résonance avec les propos de Mme la ministre et les éléments apportés par mon collègue à l'instant relativement à l'intérêt de l'autopartage, du motopartage, de toutes ces démarches positives et de la reconnaissance des salariés qui les adoptent.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements sont totalement satisfaits par l'amendement n° 2796 de M. Zulesi, adopté précédemment, qui concerne toutes les mobilités partagées. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

(Les amendements identiques n° 3405 et 3490, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Sylvain Maillard, pour soutenir l'amendement n° 2526.

M. Sylvain Maillard. Nos concitoyens vont massivement à leur travail à pied, en voiture ou en transports en commun.

Mme Valérie Lacroute. Quel truisme ! On se doute qu'ils n'y vont pas en hélicoptère !

M. Sylvain Maillard. La majorité porte le projet que le travail paie plus. Le fait de ne plus payer pour aller travailler serait à cet égard une avancée sociale. Je défendrai donc deux amendements tendant à instituer une indemnité kilométrique défiscalisée et désocialisée destinée à couvrir les frais de transport entre le domicile et le travail. Celui-ci concerne l'automobile, dans la mesure où une grande partie de nos concitoyens n'ont pas d'autre possibilité que d'utiliser ce véhicule pour aller travailler.

Je le répète, il ne faut plus payer pour aller travailler.

M. Jean-Louis Bricout. Très bien !

M. Alexis Corbière. On pourrait peut-être commencer par rendre gratuits les transports en commun !

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La solution du forfait a été retenue pour ne pas compliquer les choses. L'idée du forfait mobilités est justement d'être « forfaitaire », donc de couvrir globalement les frais de mobilité des salariés. Il me semblerait complexe de revenir aux frais kilométriques – comme ceux qui existent actuellement pour le vélo –, une solution qui incite peu à recourir aux mobilités durables.

Par ailleurs, je précise qu'un registre de preuve va être constitué qui permettra d'attester la réalité de la pratique du covoiturage. Cela rendra l'usage du forfait mobilités à la fois relativement simple et efficace, pour les employeurs comme pour les employés.

L'avis est donc défavorable sur votre amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Bricout.

M. Jean-Louis Bricout. Si j'ai bien compris, l'amendement propose un forfait kilométrique quel que soit le mode de transport, ce qui serait avantageux pour celui qui utilise un mode de transport doux et peu coûteux. C'est la justice sociale qui est en jeu, outre la volonté écologique de favoriser l'usage de transports moins coûteux et plus propres.

M. le président. La parole est à M. Sylvain Maillard.

M. Sylvain Maillard. Merci pour vos explications, monsieur le rapporteur. Je vais retirer cet amendement (*Exclamations sur les bancs du groupe SOC*), parce que je comprends, pour en avoir longuement discuté avec Mme la ministre, la logique de votre avis. La solution que je propose aurait cependant le mérite de contribuer à augmenter le salaire net payé aux salariés, traduisant ainsi concrètement notre volonté que le travail paie plus en France. Je présenterai d'ailleurs un amendement similaire pour les transports collectifs.

M. Jean-Louis Bricout. Je reprends l'amendement !

(L'amendement n° 2526 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n° 1432.

M. Dominique Potier. L'idée est un peu la même : nous proposons d'instituer un forfait minimum de 200 euros, ce qui n'empêcherait évidemment pas les entreprises d'aller plus loin, mais serait une incitation à une mobilité plus durable.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je sens que la pression monte !

Fixer un montant minimal de prise en charge des frais de déplacement des salariés me semble contradictoire avec l'idée de laisser dans un premier temps aux partenaires sociaux la liberté de négocier.

Par ailleurs, il ne me semble ni habile ni juste de prévoir des seuils différents selon la taille de l'entreprise. Ce serait même contraire au principe constitutionnel d'égalité. Une telle disposition serait donc vraisemblablement censurée par le Conseil constitutionnel. Pour éviter cela, je préconise que nous n'adoptions pas cet amendement.

(L'amendement n° 1432, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 3512.

Mme Laurianne Rossi. Défendu.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est un avis défavorable : le forfait mobilités ne me paraît pas être le bon support. Je rappelle qu'il existe trois types de frais de transport pouvant être pris en charge : les abonnements en transports en commun ; les frais de carburant et de recharge de véhicules électriques, aux termes de l'article L. 3261-3 du code du travail ; les mobilités actives et partagées, pour lesquelles le forfait mobilités est aujourd'hui créé. Les frais de stationnement permettant aux salariés de rejoindre l'offre de transport

en commun à faible émission la plus proche relèvent des deux premiers et ne sauraient être pris en charge dans le cadre du forfait mobilités.

Par ailleurs, l'amendement tend à faire dépendre la prise en charge des frais de stationnement du type de bus ou de train qu'emprunte le salarié, un élément sur lequel il n'a aucun contrôle. S'il se trouve dans une agglomération qui n'a pas fait le choix, pour de multiples raisons, financières notamment, de remplacer ses bus au diesel par des véhicules à faibles émissions, il ne pourrait pas bénéficier de cette prise en charge.

M. Hubert Wulfranc. On frise l'absurde !

(L'amendement n° 3512, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Anthoine, pour soutenir l'amendement n° 1238.

Mme Emmanuelle Anthoine. Toujours en vue d'accroître l'incitation à utiliser des modes vertueux de transport comme le vélo ou le covoiturage, cet amendement de notre collègue Brun propose de rendre éligible au forfait mobilités durables les frais d'entretien du véhicule, réalisé lors du contrôle technique ou de l'éco-diagnostic.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. C'est un avis défavorable : on s'éloigne de la vocation du forfait mobilités.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le forfait visant à réduire les frais des usagers du covoiturage, il n'est pas utile d'énumérer chaque composante de ces frais. Je propose donc que vous retiriez cet amendement, faute de quoi l'avis sera défavorable.

(L'amendement n° 1238 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Oppelt, pour soutenir l'amendement n° 259.

Mme Valérie Oppelt. Il ne faut pas oublier les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite qui peuvent, par l'intermédiaire des organismes chargés de les transporter, favoriser le développement de pratiques plus vertueuses pour notre environnement. L'amendement vise à permettre le versement direct du forfait mobilités durables à ces organismes.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. On ne peut que partager l'objectif de cet amendement, qui est à la fois de parvenir à des mobilités plus actives et de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite.

Toutefois, cet amendement me semble satisfait par la rédaction de l'article 26 que nous venons d'adopter et qui a vocation à bénéficier à tout le monde. Par ailleurs, je rappelle que les frais de carburant et de recharge de véhicules électriques et hydrogène peuvent d'ores et déjà être pris en charge par l'employeur.

Enfin, il existe des dispositifs de prise en charge des frais de déplacement des personnes handicapées, tant dans le secteur public que dans le secteur privé, où l'association de gestion

du fonds pour l'insertion professionnelle des handicapés, AGEFIPH, prend en charge les frais de déplacement des personnes en situation de handicap dans la limite de 5000 euros.

C'est donc une demande de retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 259 est retiré.)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-trois heures, est reprise à vingt-trois heures cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 2332, 387, 550, 670, 1297, 1386, 2459, 2563, 3233, 1433, 2843 et 1779, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 387, 550, 670, 1297, 1386, 2459, 2563 et 3233 sont identiques, de même que les amendements n°s 1433 et 2843.

Avant de donner la parole à M. Chenu, je vous rappelle que les députés non inscrits ne disposent plus que d'une minute et vingt-et-une secondes de temps de parole.

La parole est à M. Sébastien Chenu, pour soutenir l'amendement n° 2332.

M. Sébastien Chenu. L'objet de cet amendement est de permettre le cumul du forfait mobilités durables avec le dispositif de prise en charge des frais d'abonnement relatif aux transports en commun, toujours dans la même optique de promouvoir la multimodalité et les transports en commun.

M. le président. La parole est à M. Sébastien Leclerc, pour soutenir l'amendement n° 387.

M. Sébastien Leclerc. Il vise à permettre le cumul du forfait mobilités durables avec le remboursement par l'employeur de 50 % des frais d'abonnement aux services de transports en commun.

En effet, vélo et transports en commun sont très complémentaires, par exemple lorsque les usagers pratiquent la multimodalité, ou par temps de pluie, lequel rend les déplacements à vélo pénibles et dangereux.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 550.

Mme Sophie Auconie. Pour faire suite aux propositions du Premier ministre du 14 septembre 2018 afin d'atteindre l'objectif fixé de tripler la part modale du vélo dans les déplacements, cet amendement vise à renforcer les dispositifs d'incitation économique à l'usage du vélo et, plus généralement, des mobilités actives.

Il donne ainsi la possibilité de cumuler le bénéfice du forfait mobilités durables – faisant suite à l'actuelle indemnité kilométrique vélo – et de la prime transport – rembourse-

ment de 50 % de l'abonnement à un service de transport en commun ou de location de vélos – dans le cadre de l'usage combiné du vélo et des transports publics.

Selon la rédaction actuelle de l'article 26, le salarié doit choisir chaque mois entre le forfait mobilités durables et le remboursement de son abonnement. Bien que cette souplesse – « chaque mois » – permette de tenir compte de la saisonnalité de l'usage du vélo, notamment dans certaines régions, l'impossibilité de cumuler le bénéfice des deux dispositifs constitue un recul par rapport à l'indemnité kilométrique vélo instaurée en février 2016, ce qui n'encourage pas l'intermodalité vélo-transports en commun.

M. le président. La parole est à Mme Laurence Trastour-Isnart, pour soutenir l'amendement n° 670.

Mme Laurence Trastour-Isnart. Cet amendement, comme cela a été dit, permet de favoriser la multimodalité en rendant possible le cumul entre le forfait mobilités durables et le remboursement par l'employeur de 50 % des frais d'abonnement aux services de transports en commun.

De nombreux agents publics et salariés peuvent utiliser un mode de transport permettant de réduire la pollution comme le vélo ou le covoiturage et, en même temps, utiliser les transports en commun. Cet amendement permet de recourir plus facilement aux deux modes.

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 1297.

M. Gilles Lurton. Il vient d'être très bien défendu par ma collègue, Mme Trastour-Isnart, et représente une belle réponse à l'amendement que Mme Pompili a défendu il y a quelques instants pour rendre le forfait mobilités durables obligatoire pour les employeurs.

M. le président. La parole est à M. Éric Pauget, pour soutenir l'amendement n° 1386.

M. Éric Pauget. Vélo et transports en commun sont en effet complémentaires au point qu'il est possible de parler de mix de mobilités. Ainsi, dans ma circonscription des Alpes-Maritimes, qui accueille la technopole de Sophia-Antipolis, de nombreux salariés se rendent à vélo de leur domicile à la gare multimodale, puis empruntent un moyen de transport en commun, avant d'effectuer de nouveau à vélo le « dernier kilomètre » qui les sépare de leur entreprise. Cela nécessite d'ailleurs des aménagements particuliers pour que les bus, les trains ou les tramways prennent les vélos à bord.

Ce mix de mobilités est une bonne chose. L'amendement vise donc à pouvoir cumuler les deux systèmes.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 2459.

M. Hubert Wulfranc. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Alexis Corbière, pour soutenir l'amendement n° 2563.

M. Alexis Corbière. Je note que la même exigence, qui relève du bon sens, est partagée par différents groupes.

Nous savons combien les deux modes sont complémentaires, selon la météo ou la nature des transports. Il s'agit presque de mettre fin à une anomalie et je ne doute pas que, dans sa sagesse, M. le rapporteur acceptera cet amendement. Nos concitoyens pourront ainsi cumuler les deux offres conformément à leur pratique.

M. le président. La parole est à Mme Michèle Victory, pour soutenir l'amendement n° 3233.

Mme Michèle Victory. Cet amendement identique vise donc à permettre le cumul du forfait mobilités durables avec le remboursement par l'employeur de 50 % des frais d'abonnement aux services de transport en commun.

Même si je n'aime pas que l'on raisonne toujours à partir de sa circonscription, je rappelle que l'Ardèche est le seul département de France à ne plus avoir de lignes SNCF – j'espère que Mme la ministre se penchera sur la question. Nombre de personnes habitant ce département limitrophe de la Drôme doivent donc traverser le Rhône pour aller travailler et prennent la voiture pour se rendre jusqu'à la gare. C'est, je crois, un exemple éloquent même s'il est assez singulier puisque, encore une fois, l'Ardèche est le seul département à être dépourvu de transport ferroviaire de voyageurs. La plurimodalité y est très importante et il faut en tenir compte.

Par ailleurs, lorsque l'on parle de l'exemplarité de l'usage de tous ces nouveaux modes de transport, notamment pour les trajets domicile-travail, je me demande si l'on s'imagine que ces trajets sont aussi accomplis par des femmes, qui doivent partir le matin, aller travailler et, au retour, faire des courses et récupérer leur enfant à la garderie avant de rentrer chez elles. Dans ces cas-là, la plurimodalité devient très compliquée, s'il s'agit d'enchaîner les étapes d'une vie normale de femme dans des territoires où la distance à parcourir est de 8 à 10 kilomètres environ.

M. Sébastien Leclerc. Elle a raison.

Mme Michèle Victory. Il sera alors bien compliqué d'utiliser le covoiturage, ou le vélo... Tous ces discours sont importants, mais un peu bien pensants aussi, et ils se heurteront, dans nos territoires ruraux, à une sacrée difficulté. Mais peut-être n'avez-vous pas compris ce que je voulais dire, madame la ministre ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai compris, mais je ne suis pas d'accord.

M. le président. L'amendement n° 1433 de M. Matthieu Orphelin est défendu.

La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement n° 2843.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il vise à rendre possible le cumul du forfait mobilités durables avec le remboursement par l'employeur d'une partie des frais d'abonnement aux services de transports en commun, afin de favoriser l'intermodalité vélo-transports collectifs. On pourra ainsi aller à vélo à la gare, par exemple, ou prendre tout simplement les transports en commun quand il pleut et que l'on n'a pas forcément envie de prendre le vélo. Il faut aussi favoriser cette intermodalité-là.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est vrai qu'en hiver, sous la neige, le vélo, c'est pas terrible...

M. le président. L'amendement n° 1779 de Mme Véronique Louwagie est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur l'ensemble de ces amendements en discussion commune ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je considère qu'ils sont tous satisfaits par l'amendement n° 2796 de M. Zulesi, adopté tout à l'heure, moyennant certains sous-amendements. Je vous propose donc de les retirer, faute de quoi mon avis sera défavorable. Mais les retirer nous ferait gagner un peu de temps.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. On peut se réjouir tout à la fois de l'unanimité sur ces bancs et du fait que tous ces amendements soient déjà satisfaits par le n° 2796 de M. Zulesi, qui prévoit la possibilité de cumuler le forfait mobilités durables et le remboursement des abonnements de transports en commun.

Ma réaction à votre exposé, madame Victory, manifestait simplement mon espoir que les messieurs se préoccupent eux aussi d'aller chercher les enfants à l'école et de faire les courses. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons bien en tête les situations que vous décriviez, madame la députée. C'est pourquoi nous ne considérons pas que le covoiturage doit être pratiqué tous les jours ; on peut aussi se rabattre, avec sa voiture, sur une aire de covoiturage, et faire les longs trajets en covoiturage. Vous voyez donc que nous essayons de prendre en considération la réalité des territoires. Avis défavorable sur ces amendements.

M. le président. Certains sont-ils retirés ? La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Je retire le mien, mais, avec... comment dire ? avec tout le respect que j'ai pour M. Zulesi (*Sourires*), je constate que c'est toujours lui qui ramasse la mise. (*Exclamations et rires sur les bancs du groupe LaREM.*) Cela devient pénible : c'est toujours M. Zulesi qui, au terme des débats, obtient l'adoption de ses amendements, tandis que nous sommes obligés de la mettre en veilleuse. C'est fatigant, à la fin !

M. Sébastien Leclerc. C'est un fayot ! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Sébastien Chenu.

M. Sébastien Chenu. Puisqu'il nous reste vingt secondes, je vais les utiliser. L'amendement que nous avons présenté était le premier de la série, il était assez générique, et il y a unanimité sur tous les bancs. Je propose donc à mes collègues de tous retirer leurs amendements et de voter le nôtre. Ce sera absolument exceptionnel, et tout le monde repartira extrêmement satisfait.

M. le président. La parole est à M. Sébastien Leclerc.

M. Sébastien Leclerc. M. Lurton et moi retirons nos amendements, tout en soulignant l'importance de la multimodalité. Dans un territoire que je connais bien, et que vous apprendrez peut-être à connaître, madame la ministre, le territoire calvadosien et caennais, la multimodalité entre la gare de Caen et les collectivités territoriales est nécessairement très importante, et ce par tous les temps.

M. le président. La parole est à M. Alexis Corbière.

M. Alexis Corbière. Nous allons retirer notre amendement, mais je reprends à mon compte ce que disait Hubert Wulfranc. Entendez-le, collègues de la majorité. C'est une question de méthode : vous ne pouvez pas donner constamment l'impression que vous n'intégrerez jamais un seul amendement qui ne soit pas issu de vos rangs.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ce n'est pas vrai !

M. Alexis Corbière. C'est d'autant plus dommage, en l'occurrence, qu'il y avait vraiment le choix, parmi tous ces amendements. Votre attitude ne me surprend pas totalement, mais ce que disait M. Wulfranc était assez juste.

Comme ce qui nous intéresse ici, c'est de gratter des petites avancées, je retire l'amendement pour ne pas nous faire perdre de temps. Mais c'est presque un conseil que je vous donne : si vous pouviez vous détendre cinq minutes, et accepter l'idée qu'en dehors de La République en marche, il puisse y avoir – peut-être – des amendements intéressants, franchement, ça ferait du bien.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est vous qui êtes tendu !

M. Alexis Corbière. Je sais bien que je prêche sans doute là dans le désert mais à bon entendeur, salut !

(*Les amendements identiques n°s 387, 550, 1297, 2459, 2563, 1433 et 2843 sont retirés.*)

(*L'amendement n° 2332 n'est pas adopté.*)

(*Les amendements identiques n°s 670, 1386 et 3233 ne sont pas adoptés.*)

(*Les amendements n°s 1433 et 1779, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 2030.

Mme Laurianne Rossi. Sans vouloir rouvrir le débat de tout à l'heure sur les biocarburants, je vous propose par cet amendement d'intégrer au forfait mobilités durables les frais d'acquisition et d'installation des boîtiers flexfuel sur les véhicules à essence. Étant donné la réduction des émissions de gaz à effet de serre permise par l'utilisation de bioéthanol et le pouvoir d'achat supplémentaire que cela peut procurer aux salariés, il me paraissait intéressant d'intégrer ce boîtier dans le forfait.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le forfait mobilités durables, destiné à soutenir les mobilités actives et partagées, ne correspond pas à ce type de frais. Des collectivités, elles, peuvent aider à acquérir de tels équipements. C'est de toute façon un sujet que vous pourriez évoquer à l'automne, lors de l'examen du projet de loi de finances : la question de savoir si une telle acquisition peut bénéficier de l'avantage fiscal sera alors pertinente. Pour le moment, je vous demande de retirer l'amendement, faute de quoi mon avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Je retire mon amendement, mais j'en profite pour indiquer que trois régions ont d'ores et déjà franchi le pas de subventionner l'acquisition et l'installation de ce type de boîtier. Le PLF offrira peut-être l'occasion d'avancer sur la question et d'intégrer en outre ces frais au barème kilométrique, s'ils ne l'ont pas déjà été.

(L'amendement n° 2030 est retiré.)

M. le président. Sur l'article 26, 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 Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 2228.

Mme Florence Lasserre-David. Il vise à créer un dispositif fortement incitatif pour les salariés et les employeurs afin d'accélérer le développement du vélo pour les trajets domicile-travail. Si cet amendement était adopté, le salarié aurait la possibilité d'opter soit pour le forfait mobilités durables, soit pour cette aide à l'acquisition d'un vélo en location longue durée, les deux options étant cumulables avec la prime transport. Les montants versés par l'employeur seraient exonérés de cotisations sociales et, pour le salarié, d'impôt sur le revenu.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cette proposition de prise en charge de la location de longue durée d'un vélo est couverte par la rédaction de l'article 26, qui concerne les déplacements en cycles, y compris à pédalage assisté, sans distinctions. Vos précisions relatives à la location de longue durée pourraient éventuellement figurer dans les textes réglementaires d'application. Je vous demande donc de retirer votre amendement, faute de quoi mon avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Florence Lasserre-David.

Mme Florence Lasserre-David. Je retire mon amendement.
(L'amendement n° 2228 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Michèle Victory, pour soutenir l'amendement n° 3234.

Mme Michèle Victory. Il vise à mieux encadrer et à faciliter les réflexes collaboratifs et de covoiturage entre les salariés d'une même entreprise ou d'une même administration qui, de leur domicile à leur lieu de travail, effectuent des trajets sensiblement identiques. On créerait ainsi des liens supplémentaires utiles dans des territoires ruraux dont les habitants n'ont pas toujours conscience d'avoir la possibilité, présente ou future, de covoiturer.

Nous proposons donc d'insérer l'alinéa suivant : « Sur la base du volontariat, une liste nominative des employés proposant le covoiturage et bénéficiaires du forfait mentionné au premier alinéa est régulièrement tenue à jour et référencée par l'employeur, puis communiquée aux employés, afin de faciliter le développement de ce mode de déplacement partagé entre agents affectés à un même site de travail et habitant dans le même bassin de mobilité ». Sur leur

lieu de travail, surtout si l'entreprise est importante, les salariés ne savent pas forcément qui va où. Un peu de mise en cohérence serait donc, je pense, assez utile.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Vous proposez la tenue de listes des employés, sur la base du volontariat, pour faciliter le covoiturage. Je comprends votre intention et je la trouve très intéressante, mais je pense que les négociations sur la mobilité qui auront lieu au sein des entreprises et entre elles pourront justement permettre d'établir ce type de listes. Je ne crois pas qu'il soit opportun de chercher à influencer les résultats de ces négociations. Laissons-leur de la souplesse.

Je vous propose donc de retirer l'amendement. Je pense par ailleurs que cette mesure n'est pas de niveau législatif.

(L'amendement n° 3234, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3465.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à conditionner l'obtention du forfait mobilités durables à la présentation d'une preuve de covoiturage, qui pourrait par exemple être fournie par une plateforme.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je comprends bien l'intention de l'amendement. Un registre de preuve de covoiturage est en cours de construction, mais il ne me paraît pas opportun de le mentionner dans la loi : il vaut mieux laisser de la souplesse dans l'organisation. Je propose donc plutôt le retrait : laissons les choses avancer, et lorsque nous dresserons le bilan de la loi, dans dix-huit mois, nous pourrions éventuellement y revenir.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme que l'État développe une application qui permettra d'apporter des preuves de covoiturage ; c'est d'ailleurs davantage qu'un outil de preuve : c'est vraiment un outil d'aide à la décision. Déjà fonctionnel, il est en cours de déploiement pour les autorités organisatrices. D'ici à la fin de l'année, nous pourrions proposer aux entreprises de l'utiliser.

Mais il faut à mon sens, plutôt que de les imposer par la loi, laisser à la négociation sociale le choix des modalités de prise en charge de ce forfait.

Je propose donc le retrait de l'amendement.

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

M. Jean-Marie Sermier. Je retire l'amendement. Néanmoins, j'aimerais davantage d'informations : quel est le calendrier de mise en œuvre de cette disposition ? Je sais bien qu'elle relève de la négociation collective, mais on pourrait espérer un objectif. Quand le registre de preuve sera-t-il opérationnel ?

(L'amendement n° 3465 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Danièle Cazarian, pour soutenir l'amendement n° 644.

Mme Danièle Cazarian. La voiture individuelle est aujourd'hui encore trop souvent employée pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail, alors qu'elle est source de pollution et qu'elle pèse sur le budget des ménages. Les modes de transports doux sont encouragés, mais nous devons donner leur pleine mesure aux dispositifs existants.

Le code général des impôts prévoit une réduction d'impôt pour les entreprises qui mettent des vélos à disposition de leurs salariés, afin d'encourager les modes de transports doux entre le domicile des salariés et leur lieu de travail. Cet article ne précise toutefois pas si les entreprises peuvent bénéficier de cette remise lorsque la flotte mise à disposition concerne « le dernier kilomètre parcouru ». Cet amendement propose de sécuriser juridiquement le dispositif en précisant que la remise d'impôts est octroyée aux entreprises qui mettent à disposition des vélos pour tout ou partie du trajet entre le domicile et le travail. Cette précision est nécessaire pour les entreprises qui souhaitent mettre à disposition des vélos pour les fins de lignes de transport en commun, notamment afin d'encourager la complémentarité des modes de déplacement.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet ajout ne me paraît pas nécessaire, dans la mesure où la rédaction actuelle de l'article est générale et couvre les différentes hypothèses que vous évoquez. Je propose le retrait.

M. le président. La parole est à Mme Danièle Cazarian.

Mme Danièle Cazarian. Merci de ces précisions. Je retire l'amendement.

(L'amendement n° 644 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Thiébaud, pour soutenir l'amendement n° 1451.

M. Vincent Thiébaud. Cet amendement tend à rendre obligatoire les plans de mobilité interentreprises. Dans les bassins où les entreprises sont nombreuses, ces plans permettraient d'encourager les mobilités propres et durables.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Sans vouloir m'attirer les foudres de M. Wulfranc, je suis obligé de dire que cet amendement est satisfait par l'amendement – maintenant bien connu – que nous avons adopté tout à l'heure.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Vincent Thiébaud. Puisque l'amendement est satisfait, je le suis aussi, et je le retire.

(L'amendement n° 1451 est retiré.)

M. le président. L'amendement n° 1937 de M. Pierre-Yves Bournazel est défendu.

(L'amendement n° 1937, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 26, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	62
Nombre de suffrages exprimés	60
Majorité absolue	31
Pour l'adoption	60
contre	0

(L'article 26, amendé, est adopté.) (Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)

Après l'article 26

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n° 3235.

M. Dominique Potier. Je suis sûr que cet amendement va réunir la même unanimité, tellement il est de bon sens !

M. Gilles Lurton. Ça m'étonnerait !

M. Dominique Potier. En libéralisant la livraison de colis, nous avons multiplié le trafic routier ; le développement du e-commerce a encore amplifié ce phénomène, et nous voyons aujourd'hui la camionnette de La Poste croiser celle d'Amazon, et des nombreux autres opérateurs privés qui travaillent à leur service. Nous en arrivons à des situations totalement aberrantes, avec une surconsommation tout à fait inutile de pétrole, et des émissions de gaz à effet de serre tout aussi inutiles. Et les aires urbaines sont congestionnées ! Bref, le phénomène de gaspillage est évident. La livraison à domicile, notamment sur le dernier kilomètre, donne lieu à des phénomènes ubuesques : la libéralisation se traduit par un gaspillage désinvolte que nous ne saurons pas expliquer à nos enfants. Comment leur expliquer que des colis qui pèsent parfois quelques dizaines ou quelques centaines de grammes sont transportés sur des dizaines de kilomètres ou suscitent des bouchons à l'entrée des villes ou dans des rues commerçantes ?

Il nous faut revoir ce dogme de la libéralisation de la logistique du dernier kilomètre. Nous ne pouvons pas le faire au niveau national, pour des raisons de droit européen évidentes, mais nous suggérons d'inscrire dans la loi un dispositif qui serait à la disposition des collectivités. Vous allez me répondre, je le sais, que les maires, les communautés de communes... ont déjà la possibilité d'agir. Mais ce serait un article volontariste : nous voulons afficher notre ambition de façon plus claire et plus explicite.

Pour des raisons pratiques, notre amendement autorise les communes de plus de 10 000 habitants à désigner un opérateur unique – La Poste, ou un autre – pour le dernier kilomètre de livraison ; mais l'amendement pourrait être rectifié et ce seuil modifié, par exemple pour mentionner toutes les communautés de communes de plus de 15 000 habitants.

Ce qui souffrirait, bien sûr, c'est ce caprice d'être livré dans la demi-journée ou dans les heures qui suivent la commande ; mais si l'on est un peu raisonnable, si l'on a conscience du péril climatique qui nous menace, alors c'est une économie qui peut facilement être faite. Comme pour les vols aériens concurrents des TGV, comme pour les SUV, comme pour d'autres petits luxes que nous avons dénoncés ici, il n'y a aucune excuse pour refuser d'agir ! Si l'on veut demander des efforts aux plus fragiles, les pratiques les plus désinvoltes doivent être corrigées.

Je souhaiterais que ce monopole sur la livraison du dernier kilomètre soit attribué à La Poste ; mais, pour des raisons de droit de la concurrence, je comprends qu'il faut laisser la liberté de choix aux acteurs. Mais cette mesure me paraît comporter de multiples avantages.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. On comprend bien la philosophie de cet amendement : rationaliser les itinéraires de livraison, mutualiser des trajets.

Toutefois, son adoption conduirait à une restriction drastique de la liberté du commerce et de l'industrie, puisque tous les autres opérateurs du marché de la livraison seraient évincés. Cela pourrait entraîner des problèmes sociaux. Nous évoquions tout à l'heure le cas de l'automobile : des licenciements seraient, de la même façon, à craindre.

Si l'idée peut être séduisante, elle ne me semble pas adaptée à notre situation. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons déjà échangé sur ces sujets, monsieur Potier. Il est en effet très important, au moment où nous voulons restreindre la place de la voiture dans nos villes, de ne pas multiplier le nombre de camionnettes. Mais les collectivités disposent déjà de nombreux outils ; vous savez qu'elles peuvent réglementer le stationnement et les horaires de livraison. Celles avec lesquelles nous avons échangé à propos de la logistique urbaine n'ont pas exprimé le besoin de changer la loi dans le sens que vous suggérez – y compris des villes très décidées à avancer sur le verdissement de la logistique et sur le groupage.

Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier. J'ai été élu local, comme beaucoup ici – responsable d'une communauté de communes, maire d'un petit village. Je peux comprendre que le président d'une agglomération ou d'une communauté de communes soit réticent à freiner les désirs intempestifs et le consumérisme de ses concitoyens : certes, ils ne seront pas livrés dans la minute mais le lendemain matin.

Le rapporteur a eu la franchise d'évoquer les problèmes sociaux potentiels, et notamment les emplois qui seraient menacés par cette rationalisation du transport. Mais comprenez que ces arguments tiennent peu face à l'urgence climatique ! Encore une fois, si nous n'agissons pas contre les gaspillages, comment obtiendrons-nous des efforts sur l'essentiel : aller au boulot, s'occuper de sa santé, faire ses courses... ? On ne peut pas à la fois lancer des cris d'alarme dans des colloques, signer des déclarations internationales disant que l'on va vers la fin du monde, et continuer de laisser des camionnettes se croiser pour qu'un client soit livré en deux heures – et obtienne un produit qui est, de surcroît, souvent inutile !

Il faut, je le crois vraiment, aider les collectivités territoriales à se montrer courageuses ; pour cela, il faut leur proposer une mesure simple – que l'on pourrait même imaginer d'accompagner, à terme, de façon fiscale ou réglementaire. La situation actuelle est aberrante et indéfendable !

Quant à la question de l'emploi, comparaison n'est pas raison, mais cela me rappelle la discussion de la loi PACTE, lorsque nous avons débattu de la production de pesticides dont l'usage est interdit dans notre pays, mais que certains voulaient continuer de vendre ailleurs. On nous a dit que 3 000 emplois étaient en jeu ; je prétends pour ma part que l'agro-écologie et les techniques qu'elle suscitera créeront beaucoup plus d'emplois que la phytopharmacie !

L'adaptation au changement climatique ouvre la perspective de centaines de milliers de nouveaux emplois – pour isoler les bâtiments, par exemple – alors que nous ne parlons ici que de quelques milliers d'emplois, qui devront en effet être transformés. La comparaison avec l'industrie automobile n'est pas acceptable ; c'est là un sujet sérieux, dont nous avons longuement débattu. Nous avons redit notre convergence pour trouver des solutions d'accompagnement des industries, des territoires, des personnes. Mais, encore une fois, la livraison privée par camionnette ne peut pas défendue au vu des enjeux climatiques. La disproportion des causes et des conséquences n'est pas acceptable.

Je maintiens l'amendement.

M. Loïc Prud'homme. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Sylvain Maillard.

M. Sylvain Maillard. J'ai travaillé sur la logistique et son optimisation, et, écoutant M. Potier, je viens d'entendre des choses inexacts. Je voudrais donc rappeler quelques réalités.

D'abord, le métier de logisticien consiste précisément à faire en sorte que les camionnettes soient remplies au maximum. Il est donc utopique de vouloir améliorer le groupage car pour gagner de l'argent, les logisticiens doivent remplir les camionnettes.

Ensuite, il est vrai que différents services de livraison sont généralement proposés, plus ou moins rapides, mais c'est le consommateur qui choisit.

Le vrai enjeu reste de verdir le transport, afin que les véhicules électriques et hybrides soient plus nombreux, qu'ils émettent moins de dioxyde de carbone, donc qu'ils polluent moins. C'est ce sur quoi nous devons insister, pour que les comportements changent vraiment.

M. Loïc Prud'homme. Mais non ! Ce sont les volumes qu'il faut diminuer !

M. Sylvain Maillard. Penser que le regroupement des livraisons ferait automatiquement diminuer leur empreinte carbone est à mon avis une erreur.

(L'amendement n° 3235 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 1139.

Mme Sophie Auconie. Cet amendement de mon collègue Thierry Benoit vise à compléter le code de la route en vue de préciser que, dans le cas où un véhicule personnel est utilisé pour des déplacements professionnels avec l'accord de l'employeur, la responsabilité pécuniaire incombe à ce dernier.

De même, il tend à insérer à l'article L. 3261-3 du code du travail un alinéa disposant que « L'employeur prend en charge, dans les conditions prévues à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais de carburant engagés pour les déplacements professionnels de ses salariés. »

Il s'agit de donner à chacun le choix de sa mobilité, en limitant non seulement le nombre de véhicules produits mais aussi les dépenses des entreprises pour l'acquisition de véhicules de fonction ou de service. La législation doit considérer les véhicules des salariés comme des moyens de transport susceptibles d'être utilisés dans le cadre de déplacements professionnels.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En l'état actuel du droit, cet usage est déjà possible et donne lieu à la prise en charge par l'employeur des frais afférents à l'utilisation du véhicule personnel. Lorsque le salarié est contraint d'utiliser son véhicule personnel à des fins professionnelles, le remboursement effectué par l'employeur à partir du barème fiscal des indemnités kilométriques est exonéré de cotisations. La deuxième partie de votre amendement est donc satisfaite.

C'est également le cas de la première partie, relative à la responsabilité : soit l'employé demande à son assureur d'étendre sa garantie à l'utilisation de son véhicule à des fins professionnelles – il peut alors demander à l'employeur de prendre en charge le surplus de prime d'assurance correspondante ; soit l'employeur prend en charge directement une assurance complémentaire.

Je vous suggère donc de retirer votre amendement ; à défaut, j'y serai défavorable.

(L'amendement n° 1139, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 2981.

Mme Florence Lasserre-David. Le développement des carburants alternatifs représente un levier important pour la transition et la décarbonation du secteur des transports. Alors que les véhicules fonctionnant au gaz et ceux combinant essence et gaz naturel ou gaz de pétrole liquéfié entrent automatiquement dans la catégorie 1 de Crit'Air, ce n'est pas le cas des voitures fonctionnant à l'E85, qui sont toujours considérées comme des voitures à essence.

Cela est regrettable car le superéthanol E85, majoritairement renouvelable, réduit de 70 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'essence, de 90 % les émissions de particules, et de 30 % celles d'oxydes d'azote – NOx.

Cet amendement, auquel j'associe mes collègues du MODEM ici présents, vise à mentionner dans l'article L. 318-1 du code de la route que les véhicules fonctionnant en totalité avec un carburant alternatif ou en combinaison avec l'essence feront l'objet d'une identification spécifique.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Les véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs ont presque tous un classement Crit'Air privilégié. Les véhicules électriques, hydrogène, hybrides rechargeables appartiennent à la catégorie zéro, regroupant les véhicules qui émettent très peu de polluants de proximité.

Les véhicules au gaz entrent dans la catégorie 1, avec ceux fonctionnant à l'E85 et les voitures à essence récentes. En revanche, dans la mesure où les véhicules fonctionnant au biocarburant peuvent utiliser d'autres carburants tels que l'essence sans plomb – sans plomb, certes, mais avec tout le reste –, ils ne peuvent pas être identifiés en tant que tel.

L'amendement est donc satisfait. C'est pourquoi j'en demande le retrait ; à défaut, je donnerai un avis défavorable.

(L'amendement n° 2981, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)

M. le président. Les amendements n° 1422 et 1423 de M. Matthieu Orphelin sont défendus.

(Les amendements n° 1422 et 1423, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Sur l'amendement n° 2461, je suis saisi par le groupe de la Gauche démocrate et républicaine d'une demande de scrutin public.

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

Je suis saisi de trois amendements, n° 2460, 2461 et 2559, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les deux amendements, n° 2460 et 2461, peuvent faire l'objet d'une présentation groupée. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour les soutenir.

M. Hubert Wulfranc. Le premier amendement, qui traite de la couverture intégrale par l'employeur des frais de transport collectifs, est défendu. Ce sujet a été longuement débattu en commission à la suite d'un amendement de M. Maillard.

Quant au second, qui pourrait être considéré comme un amendement de repli, il touche à une actualité qui nous a préoccupés durant plusieurs mois : la sensibilité au coût des transports de ceux qui, bien qu'ils perçoivent un faible salaire, se voient tout de même demander de contribuer à la lutte contre le changement climatique en utilisant des moyens de transport vertueux – transports en commun, modes de mobilité durables, transport partagé, vélo.

L'amendement, sur lequel nous avons demandé un scrutin public, porte donc à 100 % la prise en charge du prix des abonnements à des services de transports publics ou de location de vélo souscrits par les salariés payés au SMIC pour leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Il traduit notre double volonté d'amener les salariés les plus modestes vers des modes de transport durables, tout en leur évitant des dépenses dépassant leurs capacités financières.

M. le président. La parole est à M. Sylvain Maillard, pour soutenir l'amendement n° 2559.

M. Sylvain Maillard. Cet amendement portant sur le transport collectif constitue le second volet du dispositif que j'ai présenté à l'article 26. À l'heure actuelle, l'employeur doit prendre à sa charge la moitié du forfait mensuel d'un salarié. Nous proposons qu'il puisse décider, s'il en a les moyens, de s'acquitter de la totalité de cette dépense, qui sera défiscalisée et exonérée des cotisations sociales.

Mes collègues le savent car je l'ai assez répété, on ne doit plus payer pour aller travailler. (*Sourires.*) C'est une mesure de justice sociale, de lisibilité, susceptible d'augmenter le salaire net et de faire que le travail paie davantage en France. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je ne pense pas que M. Maillard et M. Wulfranc m'applaudiront à leur tour car le principe de gratuité totale qu'ils proposent pourrait poser plusieurs difficultés.

D'abord, cela ferait peser une lourde charge sur les entreprises : les frais de transport, le versement mobilité, le forfait mobilités durables, tout cela pourrait faire beaucoup !

Ensuite, et paradoxalement, cela pourrait inciter les salariés à accroître l'éloignement entre leur domicile et leur lieu de travail. La prise en charge des frais de transport par les employeurs aurait alors pour effet pervers d'augmenter la pollution et de freiner la rationalisation des déplacements.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Exactement !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La défiscalisation des montants correspondants pour les entreprises conduirait en outre à un manque de recettes pour l'État.

Je donne aussi un avis défavorable, pour les mêmes raisons, à l'amendement n° 2460.

Quant à l'amendement de M. Maillard, dont je commence à connaître le slogan, il vise à ce que l'employeur prenne en charge la totalité de l'abonnement aux transports en commun du salarié, de manière défiscalisée. Une difficulté formelle pourrait apparaître car il faudrait modifier le code général des impôts et le code de la sécurité sociale pour prévoir les exonérations fiscales et sociales correspondantes.

M. Jean-Paul Lecoq. Vous bricolez des excuses !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je n'ai pas fini. Par ailleurs, il faut éviter qu'une partie de la rémunération des salariés ne finisse, pour des raisons fiscales, par être versée sous la forme de remboursements d'abonnement ou de frais de déplacement.

Enfin, comme l'a relevé le brillant rapporteur du projet de loi, M. Millienne, cette mesure pourra se révéler inéquitable pour les travailleurs indépendants.

Par conséquent, je donnerai un avis défavorable à l'ensemble de ces amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous proposez de rembourser à hauteur de 100 % les abonnements de transport en commun. Des griefs qui ont été exprimés récemment, j'ai plutôt retenu le sentiment d'une injustice entre ceux qui ont accès à des transports en commun et ceux qui ne l'ont pas. La priorité doit donc être donnée à l'accompagnement des salariés privés de transports en commun – c'est tout l'objet du forfait mobilités durables prévu par l'article 26 – et non de rembourser intégralement les abonnements aux services de transport. Certes, vous pouvez empiler les charges pesant sur les entreprises en considérant que cela n'a aucune importance. Mais *in fine*, vous nuirez à la création d'emplois dans notre pays.

Dans une logique de justice sociale et territoriale, il faut privilégier l'accompagnement de ceux qui ne bénéficient pas de transports en commun.

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

Mme Valérie Lacroute. Ces amendements ne sont pas totalement inintéressants.

M. Sylvain Maillard. Merci, madame Lacroute ! (*Sourires.*)

Mme Valérie Lacroute. Je pense en particulier aux stagiaires embauchés pour une durée de moins de trois mois qui ne bénéficient d'aucune indemnité mais qui doivent assumer leurs frais de transport. Ces amendements d'appel peuvent permettre d'ouvrir la réflexion sur une prise en charge par les employeurs des frais de transport au-delà de 50 % – du pass Navigo en Île-de-France – en leur permettant de défiscaliser cette contribution supplémentaire, laquelle pourrait concerner les emplois précaires ou les jobs d'étudiants.

M. le président. La parole est à M. Sylvain Maillard.

M. Sylvain Maillard. J'entends les arguments de M. le rapporteur et de Mme la ministre. J'ai déjà eu l'occasion de leur présenter cet amendement que j'ai beaucoup travaillé.

S'agissant de l'argument de l'inégalité, monsieur le rapporteur, je suis cependant en complet désaccord avec vous, et je vous donne un exemple : dans une entreprise de plus de cinquante salariés, le comité d'entreprise finance une partie des vacances au travers des chèques-vacances – désocialisés et défiscalisés –, des places de cinéma, le cadeau de fin d'année et d'autres avantages encore. L'injustice par rapport à une TPE-PME est là.

Je le répète, on ne doit pas payer pour aller travailler. De nombreux employeurs sont demandeurs – j'ai été dans ce cas-là : je finçais 100 % du pass Navigo et ma décision a été retoquée par l'administration. Si un employeur le souhaite, il doit pouvoir prendre en charge l'intégralité des frais de transport. C'est une solution d'équité.

Je comprends la réponse de Mme la ministre, mais ma proposition vient en complément des outils prévus par le projet de loi. Elle correspond à un effort juste.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Mattei.

M. Jean-Paul Mattei. Je soutiens, à titre personnel, l'amendement de M. Maillard car il est suffisamment encadré pour éviter les dérives. Il autorise l'entreprise qui le désire à octroyer un avantage supplémentaire à ses salariés.

Je ne soutiendrai pas l'amendement de M. Wulfranc – le scrutin public le montrera –, en revanche, celui de M. Maillard me semble frappé au coin du bon sens. Il donne à l'entrepreneur une liberté vis-à-vis de ses salariés et il lui permet ainsi d'adresser un signe très positif.

(L'amendement n° 2460 n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2461.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	48
Nombre de suffrages exprimés	43
Majorité absolue	22
Pour l'adoption	7
contre	36

(L'amendement n° 2461 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 2559 n'est pas adopté.)

M. Hubert Wulfranc. Pour voir un de ses amendements adopté, il faut s'appeler Zulesi! *(Sourires.)*

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Déclaration de politique générale et vote sur cette déclaration.

La séance est levée.

(La séance est levée, le mercredi 12 juin 2019, à une heure.)

*Le Directeur du service du compte rendu de
la séance de l'Assemblée nationale*

SERGE EZDRA