

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

259^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mercredi 5 juin 2019

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. FRANCIS VERCAMER

1. Mobilités (p. 5399)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5399)

Article 5 (*suite*) (p. 5399)

Amendements n^{os} 70, 1329

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendements n^{os} 1841, 2937, 2566, 1930, 2687

Amendements n^{os} 2339, 2659, 245, 2244, 2577, 3484, 2939

Amendements n^{os} 690, 1501, 1348, 1842 rectifié, 358, 565, 1028

Amendements n^{os} 2403 et 2404, 2275

Amendement n^o 2311 et 2408

Suspension et reprise de la séance (p. 5409)

Amendements n^{os} 122, 3226, 3314, 2595

Amendement n^o 1228 rectifié

Amendement n^o 2602

Amendements n^{os} 2063 rectifié, 2538 rectifié, 3185

Amendements n^{os} 3275, 3193, 2064, 2496, 2194, 2195

Amendements n^{os} 2196, 1038, 3543 (sous-amendement)

Amendements n^{os} 78, 286, 467, 491, 498, 588, 598, 33

Amendements n^{os} 2565, 3060

Amendements n^{os} 1039, 168

Amendements n^{os} 527, 749, 750

Amendements n^{os} 349, 1751

Amendements n^{os} 251 rectifié, 2264, 3227

Amendements n^{os} 1664, 3348, 2197, 3351

Amendements n^{os} 691, 2065, deuxième rectification

Après l'article 5 (p. 5417)

Amendement n^o 1566

Amendement n^o 2271

Amendements n^{os} 2318, 3057

Amendements n^{os} 3384, 3349, 2117

Article 6 (p. 5418)

M. Damien Pichereau

Mme Stéphanie Do

Amendements n^{os} 1734, 1330

Amendements n^{os} 2449, 2513

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

Amendements n^{os} 1502, 1743, 597, 3495

Après l'article 6 (p. 5422)

Amendements n^{os} 2142, 1949 rectifié

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5429)

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 la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 535 à l'article 5.

Article 5 *(suite)*

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n^{os} 535, 70 et 1329, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n^o 535 n'est pas défendu.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n^o 70.

M. Martial Saddier. Nous débutons ce soir nos travaux par un amendement très important pour certains territoires, aux yeux tant des élus qui les représentent que des populations qui les habitent. Je pense en effet qu'il est utile de poursuivre en séance le débat que nous avons eu en commission à propos des territoires enclavés ou isolés.

Quelle est la caractéristique de ces territoires ? Quand on habite un territoire enclavé ou isolé, on a un sentiment d'abandon, le sentiment de n'être guère entendu ou écouté et, surtout, le sentiment que ce territoire a peu d'avenir ou n'en a pas, du point de vue de l'accueil de populations, du maintien des nouvelles générations ou du développement économique.

Il importe que l'on identifie très clairement les territoires enclavés et isolés dans les plans de mobilité que le projet de loi définit. Cela obligera les uns et les autres à se fixer l'objectif de les désenclaver ou de les sortir de l'isolement.

Croyez-moi, quand on se sent enclavé ou isolé, il est important d'avoir l'espoir que certains partenaires, notamment l'État ou les collectivités territoriales, écrivent, réfléchissent et s'engagent à vous sortir de cette situation, le pire n'étant jamais certain... *(Sourires.)*

M. le président. La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n^o 1329.

M. Pierre Vatin. De même que M. Saddier, je pense que les territoires enclavés et isolés sont distincts des territoires moins denses ou ruraux. Il me semble important que le texte fasse référence à la situation spécifique de l'enclavement et de l'isolement, afin que l'on traite les cas les plus compliqués et les plus oubliés.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Vos amendements concernent les territoires enclavés et isolés, par définition ruraux, qui relèvent davantage des plans de mobilité simplifiés que des plans de mobilité visés dans les premiers alinéas de l'article 5. Je rappelle que, de même que les PDU aujourd'hui, les plans de mobilité ne seront obligatoires que dans les grandes agglomérations, dont le territoire est essentiellement urbain.

L'alinéa 9, que vous souhaitez modifier, correspond à la deuxième série des objectifs qui sont assignés actuellement aux plans de déplacements urbains – PDU – et qui le seront désormais aux plans de mobilité. Aux termes de cet alinéa, les plans de mobilité viseront à assurer « le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville, ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ».

Je demande le retrait des amendements. 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.

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

M. Martial Saddier. Monsieur le rapporteur, il ne vous a pas échappé que, depuis l'adoption de la loi qui visait à couvrir d'EPCI à fiscalité propre l'intégralité du territoire national, la taille des EPCI, notamment des grandes métropoles, a considérablement évolué. Il ne vous a pas échappé non plus que les préfets, de département comme de région, s'emploient très activement à faire grandir ces intercommunalités chaque fois que c'est possible ; ils ont cela très clairement à l'esprit, pour

ne pas dire qu'ils ont des consignes. Et mon propos n'est pas une attaque en règle contre les préfets, puisque nous savons aussi que les élus de ces grandes métropoles ont – je le dis amicalement – une sorte d'obsession : agrandir leur périmètre.

Lorsque vous observez la carte de ces métropoles ou de ces grandes intercommunalités, vous constatez qu'elles incluent toutes des territoires ruraux et périurbains. Or il y a aujourd'hui une difficulté, que l'on peut comprendre : les dirigeants, présidents et vice-présidents, de ces grandes intercommunalités ou métropoles, qui sont majoritairement issus de leur cœur urbain, ont de telles préoccupations, sont confrontés à de tels enjeux, gèrent de telles priorités « financières » relatives à la partie urbaine de ces EPCI que, souvent, les parties rurales ou périurbaines des mêmes EPCI sont oubliées.

J'entends votre argument, monsieur le rapporteur, mais je pense que les grandes métropoles, entre autres, ont absolument besoin que le législateur leur rappelle que, certes, il n'a pas interdit les grandes intercommunalités, mais qu'il est préoccupé et soucieux que, dans les grandes intercommunalités constituées autour d'une métropole, les territoires périurbains et ruraux ne soient pas oubliés, en particulier en cas d'isolement ou d'enclavement. Tel est l'objet de mon amendement, que je maintiens. Je pense sincèrement que ce serait une bonne chose d'inscrire cela dans la loi.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je reconnais pleinement l'importance de l'accès des territoires enclavés ou isolés aux services de mobilité ; c'est effectivement un enjeu. C'est précisément pour cela que l'un des objectifs centraux assignés aux plans de mobilité par la nouvelle rédaction de l'article L. 1214-2 du code des transports est « le renforcement de la cohésion sociale et territoriale ». Je pense vraiment que les amendements sont satisfaits.

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

M. Martial Saddier. N'y voyez pas une attaque en règle contre vous, monsieur le rapporteur, mais j'apprécie davantage la réponse de Mme la ministre que la vôtre. Si vous me permettez ce clin d'œil, je mets cela sur le compte d'un redémarrage de la séance en mode « diesel ». (*Rires.*) Peut-être aviez-vous besoin d'un peu de temps...

Si vous pouviez vous aussi, monsieur le rapporteur, non pas me combler, mais me rassurer, je serais peut-être enclin à retirer mon amendement...

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis bien évidemment en accord avec ce que vient de dire Mme la ministre. Par ailleurs, j'apporte une précision. Vous avez dit, monsieur Saddier, que l'on allait de plus en plus vers de grandes intercommunalités. Or il ne vous aura pas échappé que ce n'est pas du tout la démarche actuelle du ministère de la cohésion des territoires, qui travaille sur les irritants de la loi NOTRe – loi portant nouvelle organisation territoriale de la République –, précisément en vue de corriger la caractère artificiel des grandes intercommunalités. Nous nous apercevons, vous comme moi, qu'un grand nombre d'entre elles ne fonctionnent pas.

M. Martial Saddier. Très juste !

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur Saddier ?

M. Martial Saddier. En signe de bonne volonté, pour le démarrage de cette soirée, je le retire.

(*L'amendement n° 70 est retiré.*)

M. le président. Retirez-vous le vôtre, monsieur Vatin ?

M. Pierre Vatin. Oui, suivant en cela M. Saddier.

(*L'amendement n° 1329 est retiré.*)

M. le président. La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n° 1841.

Mme Jeanine Dubié. Aux termes de l'article L. 1214-2 du code des transports, l'un des objectifs principaux des plans de mobilité est d'améliorer « la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ».

L'amendement vise à conserver la rédaction actuelle de l'article, dans la mesure où il prévoit ce suivi, qui est indispensable pour permettre aux autorités organisatrices de la mobilité – AOM – de répertorier précisément les lieux qui représentent un danger pour les usagers les plus vulnérables et de prévoir des aménagements permettant d'éviter la répétition des accidents.

Permettez-moi de préciser que c'est ce qui est en train de se passer à peu de distance de cet hémicycle, à la suite du décès dramatique de ma collaboratrice.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je crains, madame Dubié, que vous ne vous soyez référée au texte issu des travaux du Sénat. Celui-ci avait supprimé une série de dispositions, mais nous les avons rétablies en commission. La rédaction actuelle prévoit bien que les plans de mobilité, qui remplaceront les PDU, viseront à assurer « l'amélioration de la sécurité des déplacements », notamment « en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ». Je pense que votre amendement est satisfait. Je vous invite donc à le retirer. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(*L'amendement n° 1841 est retiré.*)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2937.

Mme Valérie Lacroute. Nous proposons que l'État adresse annuellement aux AOM les données de sécurité routière relatives à leur territoire. C'est peut-être un peu compliqué à organiser, mais les AOM ont besoin d'informations en matière d'accidentologie, au-delà de ce que peut faire le comité départemental de la sécurité routière.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis désolé, madame Lacroute, que vous ayez été obligée de quitter l'hémicycle peu avant la fin de la séance précédente. Vous auriez vécu un

grand moment d'œcuménisme dans cet hémicycle : l'un de vos amendements a été adopté à l'unanimité. J'aurais aimé que vous soyez présente pour apprécier ce moment.

Mme Valérie Lacroute. J'avais une obligation personnelle, je suis désolée...

M. Jean-Marie Sermier. C'est important de s'occuper de ses vieux parents !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je le sais bien ! Je ne vous en tiens pas rigueur ; je vous en informe. C'est tellement rare qu'il faut le signaler !

M. Jean-Charles Colas-Roy. Pour atteindre l'unanimité, il faut que vous votiez avec nous, chers collègues !

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'en viens au présent amendement. Nous avons déjà longuement discuté du sujet en commission. Ces données sont disponibles et sont déjà fournies aux AOM qui les demandent. J'estime que votre amendement est satisfait. Je vous invite donc à le retirer. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme que toutes les AOM qui le souhaitent peuvent conclure une convention avec l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière et accéder ainsi gratuitement à toutes les données mentionnées. Je pense donc moi aussi que l'amendement est satisfait.

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

Mme Valérie Lacroute. Pour le principe, je maintiens l'amendement.

(L'amendement n° 2937 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Isabelle Valentin, pour soutenir l'amendement n° 2566.

Mme Isabelle Valentin. Le projet de loi vise à favoriser l'usage partagé de la voiture. Or l'alinéa 12 de l'article 5, tel qu'il est rédigé, restreint considérablement le champ d'application de cet usage partagé. L'amendement vise donc à compléter l'alinéa 12 afin d'étendre le champ des innovations potentielles ouvrant sur des solutions alternatives à la voiture.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'alinéa 12 prévoit déjà explicitement que les plans de mobilité visent à assurer « le développement des usages partagés des véhicules », c'est-à-dire, pour l'instant, l'autopartage et le covoiturage, qui sont des solutions alternatives à l'autosolisme.

Je rappelle que l'objectif général est de réduire le trafic automobile. Les AOM pourront librement encourager, au fur et à mesure de leur apparition, d'autres solutions alternatives. Votre amendement étant satisfait, je vous demande de le retirer. À défaut, l'avis serait défavorable.

(L'amendement n° 2566, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 1930.

M. Stéphane Demilly. L'article 5 crée les plans de mobilité, qui se substitueront aux actuels plans de déplacements urbains. Ce plan concernera toutes les formes nouvelles de mobilité. Or, la marche à pied semble oubliée, alors même qu'elle est la première des mobilités. Le présent projet de loi a pour ambition de promouvoir les mobilités saines, propres et partagées. Il paraît donc important que le plan de mobilité comprenne un volet à part entière consacré aux piétons, qui diffuserait la culture de la marche à pied – laquelle est, c'est évident, non polluante et, on le sait, bénéfique pour la santé. Hippocrate ne nous a-t-il pas enseigné que la « marche est le meilleur remède pour l'homme » ? Je ne doute donc pas un seul instant que cet amendement sera activement soutenu par tous les Marcheurs dans cet hémicycle. *(Rires et applaudissements.)*

M. Thierry Benoit. Très bien !

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Demilly, nous avons longuement parlé de la marche à pied hier. Votre amendement est satisfait, puisque l'article L. 1214-2 du code des transports prévoit que le plan de mobilité devra assurer le développement de la marche à pied. Demande de retrait ou avis défavorable.

(L'amendement n° 1930, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 2687.

Mme Florence Lasserre-David. Cet amendement a pour objet d'étendre aux véhicules électriques, hybrides à essence, ou roulant à l'hydrogène, au GPL – gaz de pétrole liquéfié –, au GNV – gaz naturel pour véhicules – ou au super-éthanol, les mesures spécifiques visant à favoriser le stationnement dans le cadre des plans de déplacements urbains élaborés par les autorités organisatrices de plus de 100 000 habitants.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je partage votre préoccupation.

M. Stéphane Baudu. Ça commence mal !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Néanmoins, votre amendement vise à modifier la formulation d'un des objectifs assignés aux plans de mobilité : celui relatif à l'organisation du stationnement des véhicules, qui exige notamment la définition des zones de stationnement payant et des emplacements réservés aux personnes handicapées, ainsi que la politique de tarification du stationnement. L'ajout que vous y introduisez entre dans un degré de détail qui, à mon sens, n'est pas pertinent dans le cadre de la définition générale des grands principes du plan de mobilité. Par ailleurs, il exclurait, par un raisonnement a contrario, d'autres motorisations ou d'autres catégories de véhicules. Demande de retrait ou 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. Comme je discerne mal les raisons pour lesquelles cet amendement ne serait pas pertinent, je le maintiens.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Je voudrais répondre au rapporteur et soutenir cet amendement. Monsieur le rapporteur, votre argument consiste à dire que le législateur entrerait trop dans les détails en mentionnant certains types de motorisation dans les plans de stationnement. Permettez-moi de vous faire remarquer, cher collègue, que les lois sur la transition énergétique comportent de nombreuses dispositions sur la mobilité. Par ailleurs, dans les lois de finances, le législateur prévoit que telle ou telle motorisation bénéficie de tel ou tel avantage fiscal – il accorde, par exemple, un avantage fiscal aux contribuables roulant à l'éthanol. Votre argument n'est donc pas fondé juridiquement, car le législateur détient la compétence de sa compétence.

Un autre sujet est, dites-vous, que la rédaction de l'amendement exclurait certaines motorisations. Je ne sais pas si tel est le sens de l'amendement, mais son intérêt n'en demeure pas moins certain. Dans le cadre de la poursuite des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, les gouvernements précédents ont beaucoup mis l'accent sur le véhicule électrique, sans s'interroger sur l'approvisionnement et le cycle de vie des véhicules. Des études américaines extrêmement intéressantes montrent qu'un véhicule électrique n'est pas très bon pour la planète, par rapport à d'autres modèles concurrentiels. Je crois qu'il serait bon d'être neutres et d'accorder la même priorité à toutes les motorisations qui participent à l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Vous savez très bien que, dans les villes, le stationnement joue beaucoup dans le choix d'un véhicule.

M. Stéphane Baudu. Très bien !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends votre intention, madame Lasserre-David, mais votre amendement entre dans un degré de détail trop important, alors que la loi d'orientation a vocation à offrir une vision à moyen terme. Je comprends que vous visez les véhicules à faibles ou à très faibles émissions, mais la rédaction actuelle est trop restrictive et empêcherait par exemple de prendre des mesures en faveur des véhicules roulant au bioGNV – que vous n'avez pas mentionnés – et des éventuelles motorisations propres qui pourraient émerger à l'avenir, ce qui serait fâcheux.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Exactement, il faut penser à l'avenir !

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Je signale à notre collègue Julien Aubert que, si des études américaines établissent des comparaisons très intéressantes entre les effets des différents types de motorisation sur les émissions de gaz à effet de serre et de polluants, il en existe aussi de très bonnes, en France, qui montrent le contraire de ce que vous venez d'affirmer concernant les véhicules électriques – mais c'est un autre débat.

M. le président. La parole est à M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Je ne voudrais pas, à mon tour, lancer un nouveau débat, mais je voudrais vous signaler l'existence d'une difficulté en matière de stationnement. En ma qualité de coprésident du groupe d'études sur l'hydrogène, je tiens à vous dire qu'on se heurte à de réels obstacles pour installer

des bornes de recharge à l'hydrogène dans les stationnements en sous-sol. En effet, bien que la réglementation l'autorise, les pompiers émettent souvent des réserves, ce qui conduit le maire à refuser de signer l'autorisation. Un jour ou l'autre, nous devons avoir une doctrine en la matière.

(L'amendement n° 2687 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2339 de M. Anthony Cellier est défendu.

(L'amendement n° 2339, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Hugues Ratenon, pour soutenir l'amendement n° 2659.

M. Jean-Hugues Ratenon. Nous souhaitons que la réalisation d'un plan de mobilité en entreprise soit rendu obligatoire dans les sociétés de 50 salariés et plus, et non pas 100, comme aujourd'hui. Dans le cadre de ce plan, l'entreprise peut par exemple faire la promotion du vélo ou encourager l'utilisation des transports publics, notamment par une participation financière aux frais d'abonnement des employés. Elle peut aussi aménager les horaires de travail, pour qu'ils correspondent à ceux des moyens de transport privilégiés, ou encore faciliter le covoiturage entre salariés de l'entreprise ou d'entreprises voisines. L'objet de notre amendement est de renforcer l'impératif écologique qui doit s'imposer à nous. Ce serait un moyen supplémentaire d'améliorer les conditions de travail des salariés dans l'entreprise. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Ratenon, je partage, dans une certaine mesure, votre constat (« Ah ! » sur les bancs du groupe FI) – mais attention, il y a toujours un « néanmoins » ! *(Sourires.)* Nous voyons bien que l'obligation introduite par la loi de 2015 relative à la transition énergétique est insuffisamment respectée et mise en œuvre, en pratique, par les entreprises employant au moins 100 salariés sur un même site. Commençons donc par inciter plus efficacement ces entreprises à élaborer des plans de mobilité avant d'envisager d'étendre l'obligation aux entreprises de plus petite taille. Ce qu'on n'a pas réussi à faire avec les entreprises de 100 salariés et plus, cela m'étonnerait qu'on y parvienne avec celles de 50 salariés et plus. Je vous demande donc de retirer l'amendement ; à défaut, l'avis serait défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme j'ai eu l'occasion de le dire, les employeurs peuvent jouer un rôle très important pour faciliter la mobilité et les déplacements de leurs salariés entre le domicile et le travail. Lors de l'examen du titre II, nous aurons l'occasion de revenir sur le sujet. Je vous propose donc de retirer l'amendement au bénéfice de la discussion à venir.

M. le président. La parole est à M. Ugo Bernalicis.

M. Ugo Bernalicis. L'avis du rapporteur est intéressant à plusieurs titres. On voit bien que la loi n'est pas respectée. Vous dites qu'on a déjà du mal, à l'heure actuelle, à appliquer cette obligation dans les entreprises de 100 salariés et plus. Vous en déduisez qu'il ne faut pas abaisser le seuil à 50 salariés, car il serait encore plus difficile de faire appliquer la loi. Cela pourrait se tenir si l'on ne se fixait pas pour

objectif premier d'assurer le respect de la loi. Dans le cas contraire, il faut se doter d'outils. Dans la quasi-totalité des textes que nous votons, nous assortissons la définition d'une norme de la mise en place de contrôles et de sanctions. Quelles sont les entités chargées de contrôler si les entreprises ont mis en place un plan de mobilité? Les organismes de contrôle, dans votre logique, dans l'esprit du droit à l'erreur, pourraient aider l'entreprise défaillante, l'accompagner dans la mise en place du plan. Je suis sûr que toutes les entreprises souhaitent satisfaire leurs salariés, qu'il s'agisse, par exemple, d'améliorer leurs trajets ou de diminuer leurs coûts de transport. C'est dans l'intérêt de l'entreprise comme du salarié. Il n'y a donc pas, en général, de mauvaise volonté de la part de l'employeur.

Cela renvoie à la question des moyens mis en œuvre par l'État pour faire en sorte que les entreprises appliquent la loi. On touche du doigt un point sensible : vous ne voulez pas engager les moyens nécessaires pour que l'État accompagne les entreprises employant moins de 100 salariés dans l'élaboration d'un plan de mobilité. Or, on le sait, la grande majorité des entreprises sont de petite taille. Il y a donc là un fort levier pour améliorer les mobilités dans le pays. Telle est la réalité. En se fixant cet objectif, on devrait engager en conséquence les moyens permettant d'atteindre les résultats escomptés, à savoir la diminution des émissions de gaz à effet de serre et les économies qui vont avec. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

(L'amendement n° 2659 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Oppelt, pour soutenir l'amendement n° 245.

Mme Valérie Oppelt. Cet amendement part d'un constat que nous dressons tous dans nos territoires : les véhicules mis à la disposition des employés – salariés comme agents – sont nombreux, mais leur usage est principalement individuel. Certains professionnels sont d'ailleurs amenés à parcourir des centaines de kilomètres, seuls, dans leur voiture ou leur véhicule utilitaire. C'est la raison pour laquelle cet amendement vise à permettre à l'employeur d'autoriser la pratique du covoiturage dans le cadre de l'utilisation des véhicules d'entreprise qu'il met à la disposition de ses employés. Pour remédier aux éventuels problèmes juridiques qui nous ont été signalés, l'employeur devrait fournir, chaque trimestre, les relevés des sommes perçues dans le cadre du recours au covoiturage avec un véhicule de société. L'employeur prendrait un engagement en la matière.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame la députée, le mode de déplacement que vous évoquez est un sujet qui regarde le salarié et son employeur, puisqu'il s'agit de véhicules d'entreprise. Ce n'est qu'une solution de covoiturage parmi d'autres, qu'il ne me paraît absolument pas pertinent de généraliser à toutes les entreprises, car toutes ne fonctionnent pas de la même façon. Il n'est donc pas souhaitable, à mes yeux, de l'introduire dans les objectifs des plans de mobilité employeur. Demande de retrait ou 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 Valérie Oppelt.

Mme Valérie Oppelt. Je retire cet amendement, même s'il me semblait intéressant de donner des possibilités supplémentaires aux entreprises qui s'engagent dans des causes écologiques, ce qui est de plus en plus le cas dans mon territoire.

(L'amendement n° 245 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Claire Pitollat, pour soutenir l'amendement n° 2244.

Mme Claire Pitollat. Le présent amendement vise à former et à sensibiliser les Français aux enjeux de la qualité de l'air ainsi qu'à la nécessité de l'améliorer. Des mobilités plus propres et actives sont une des clés pour réduire l'impact du secteur des transports sur la pollution atmosphérique. Il y a donc lieu d'amplifier les efforts de pédagogie à l'endroit des actifs en France pour que leurs déplacements domicile-travail et, au-delà, leurs déplacements personnels deviennent de plus en plus vertueux. Cet amendement vise donc à faire en sorte que le plan de mobilité employeur encourage les mobilités actives, y compris par un biais pédagogique.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. La qualité de l'air est un enjeu qui dépasse très largement le domaine des transports. Rien n'empêche aujourd'hui les employeurs de communiquer sur ce sujet. Retrait ou 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. Martial Saddier. Allez-y, cher collègue !

M. Martial Saddier. Je vois que ma prise de parole déclenche votre enthousiasme, monsieur le président ! *(Sourires.)*

Je ne peux pas ne pas intervenir sur la qualité de l'air. Si quelques entreprises ne respectent pas la règle – cela peut arriver –, je ne voudrais pas que toutes soient montrées du doigt car de nombreux chefs d'entreprise et leurs salariés, en lien avec les élus locaux et sur la base du volontariat, n'attendent pas la fixation d'un seuil pour mettre en place un plan de mobilité. Beaucoup, dans certains secteurs, ont établi des plans de mobilité alors qu'ils n'y étaient pas obligés, comme d'autres d'ailleurs s'engagent sur la qualité de l'air ou la qualité de l'eau en allant au-delà des normes françaises, sans y être obligés.

Concernant cet amendement, dans les trente-huit zones françaises couvertes par un plan de protection de l'atmosphère – cela représente à peu près 50 % de la population française, soit grosso modo toutes les grandes agglomérations et les grandes zones industrielles de France –, il y a systématiquement un volet mobilité et presque systématiquement des plans de mobilité. L'arrêté constitutif du plan de protection de l'atmosphère est un arrêté préfectoral, qui comporte donc un volet réglementaire obligatoire pour l'ensemble des entreprises. Tous les plans de protection de l'atmosphère prennent en compte, avec des actions précises, les plans de mobilité, dans lesquels les chefs d'entreprise prennent une part significative. Il était important de le rappeler.

M. Fabrice Brun. Cela mérite d'être souligné !

(L'amendement n° 2244 est adopté.) (Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2577.

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement vise à supprimer la référence faite à un plan de mobilité scolaire. En effet, il n'est pas dans l'intention du Gouvernement d'imposer aux établissements scolaires un cadre d'action généralisé, alors que les modalités de déplacement des élèves et des personnels sont très différentes suivant l'établissement concerné, et les cadres d'action des établissements tout autant. Ainsi, la problématique est très différente entre un établissement du primaire, pour lequel la mobilité des élèves répond à un enjeu de sécurité en centre-ville, voire à un enjeu de niveau de desserte par les transports scolaires en zone rurale, et un lycée en centre-ville, vers lequel les élèves se rendent de manière autonome et au moyen de transports collectifs.

(L'amendement n° 2577, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3484.

Mme Élisabeth Borne, ministre. La mise en place d'expérimentations de décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires est possible sans nécessité de recourir à un cadre légal dérogatoire. Pour cette raison, il est proposé de supprimer cette disposition, d'ores et déjà satisfaite par le droit.

(L'amendement n° 3484, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2939.

Mme Valérie Lacroute. Nous en revenons au problème posé par les horaires des établissements scolaires à l'autorité organisatrice de la mobilité. Nous proposons donc que l'autorité organisatrice de la mobilité veille à ce que les gestionnaires de transports collectifs publics adaptent leur service aux horaires des établissements scolaires afin que les élèves puissent arriver et repartir aux horaires correspondant à l'ouverture et à la fermeture des établissements scolaires. Pour gagner en cohérence, l'objectif est qu'un véritable dialogue s'engage entre les deux, comme cela devrait normalement être le cas.

Mais, et nous en avons déjà discuté en commission et hier en séance, il y a urgence à agir concernant l'arrêté. Nous sommes conscients qu'il est déjà trop tard pour la prochaine rentrée scolaire mais il faut absolument une instance de dialogue entre les autorités organisatrices de la mobilité et les établissements scolaires. C'est indispensable pour répondre aux attentes de ces derniers, tout en permettant aux autorités de s'adapter et d'offrir un réseau de transport le plus efficace possible. Il est en effet nécessaire de rationaliser les circuits de transport et de coordonner les horaires des établissements scolaires dans chaque territoire. Vous avez indiqué qu'il pouvait d'ores et déjà exister une coordination entre les différents établissements scolaires mais je peux citer l'exemple de ma commune : deux collèges et un lycée, situés dans le même périmètre, n'ont pas les mêmes horaires d'entrée et de sortie ; c'est un vrai casse-tête pour organiser les transports.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je vous remercie, madame Lacroute, de revenir sur ce sujet dont nous avons longuement débattu hier. Des engagements fermes ont été pris par le Gouvernement pour résoudre cette situation que chacun dans l'hémicycle connaît dans son territoire. Vous avez raison : il faut résoudre ce problème, qui est un vrai casse-tête. Le Gouvernement s'étant engagé, je vous demande le retrait de votre amendement ; à défaut, avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous en avons longuement débattu hier : les dispositions, très détaillées, existent au niveau réglementaire. Elles doivent être actualisées pour tenir compte de la nouvelle répartition des compétences issue de la loi NOTRe. Je ne manquerai donc pas d'en parler à mon collègue Jean-Michel Blanquer.

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

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement a été déposé la semaine dernière car, comme vous le savez, il nous faut respecter des délais administratifs. Je le maintiens parce que, même si vous avez donné un avis défavorable, il envoie un signal : c'est un appel pour que cette demande ne soit pas oubliée et ne se perde pas dans les limbes administratifs.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Comptez sur nous !

(L'amendement n° 2939 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 690 de M. Bruno Millienne est rédactionnel.

(L'amendement n° 690, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean François Mbaye, pour soutenir l'amendement n° 1501.

M. Jean François Mbaye. L'un des atouts de ce texte est de penser l'optimisation des mobilités à travers le prisme de l'innovation et celui d'une rationalisation de l'usage des moyens de transport existants. Sur ce dernier point, un axe en particulier émerge : celui d'une meilleure organisation de l'intermodalité afin de sortir d'une optique fondée sur le tout-voiture.

En conséquence, l'amendement que je propose vise à inclure dans les plans de mobilité élaborés par les AOM un volet consacré à la couverture en transports collectifs des gares et aéroports, laquelle doit s'entendre qualitativement, eu égard à l'important potentiel intermodal de ces structures, mais aussi quantitativement, dans la mesure où leurs usagers ont des besoins spécifiques.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur le député, je vous demande malheureusement le retrait de votre amendement, sinon l'avis sera défavorable. Cette importante question relève des contrats opérationnels de mobilité car ces transports sont souvent situés en dehors du ressort territorial de l'AOM qui élabore le plan de mobilité.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 1501 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Jean-François Cesarini, pour soutenir l'amendement n° 1348.

M. Jean-François Cesarini, rapporteur. Pour développer le véhicule électrique, il est essentiel de cartographier les bornes de recharge d'un territoire. Le présent amendement propose que le plan de mobilité, appelé à remplacer le plan de déplacements urbains, recense ces bornes de recharge. L'autorité organisatrice des transports devra se charger ensuite de les faire connaître aux habitants, à travers une application dédiée ou un référencement dans les applications de géolocalisation. Cet amendement de bon sens ne coûte rien et devrait donc faire consensus.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Non seulement il ne coûte rien, mais il est satisfait : je vous en demande donc le retrait. Grâce à l'ouverture des données dont nous parlerons plus tard, dans le titre II, les informations nécessaires seront disponibles par d'autres moyens que les plans de mobilité.

(L'amendement n° 1348, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n° 1842 rectifié.

Mme Jeanine Dubié. Le présent amendement concerne les parcs de rabattement, que l'on appelle aussi des parkings relais. Cet amendement de cohérence a pour objet de localiser les parcs de rabattement et emplacements de stationnements sécurisés pour vélos dans les futurs plans de mobilité, appelés, aux termes du présent projet de loi, à remplacer les plans de déplacements urbains.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame la députée, je vous demande le retrait de votre amendement car il est déjà satisfait. La localisation des parkings de rabattement à proximité des gares est déjà obligatoire dans les actuels plans de déplacements urbains et le restera dans les futurs plans de mobilité puisque ce point n'est pas modifié par le projet de loi. Aux termes de l'alinéa 25 de l'article 5, « Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ce volet définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial. »

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Madame Dubié, souhaitez-vous retirer cet amendement ?

Mme Jeanine Dubié. Comme je n'en suis pas l'auteure, et même si j'ai bien compris la réponse de M. le rapporteur, je le maintiens.

(L'amendement n° 1842 rectifié n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n° 358.

M. Jean-Yves Bony. Le présent amendement vise à intégrer dans le plan de mobilité un schéma de fourniture d'infrastructures de recharge afin de faciliter les déplacements du

quotidien et de répondre aux besoins des utilisateurs de véhicules électriques et hybrides rechargeables. En effet, le réseau de bornes de recharge est très inégal sur le territoire. Les zones rurales, fortement sous-dotées, ne permettent pas à leur population d'engager la transition vers ce type de véhicule respectueux de l'environnement.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est effectivement important d'avoir une bonne couverture du territoire en points de recharge. Toutefois, si cette planification peut, par transfert des communes, relever de l'autorité organisatrice, elle peut aussi relever de l'EPCI ou d'autorités organisatrices de la distribution d'énergie. Nous aurons l'occasion d'y revenir à l'article 23, qui prévoit précisément l'instauration d'un tel schéma.

Je vous propose donc le retrait de l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Le sujet évoqué dans cet amendement est extrêmement important, car il est fortement question de développement de la flotte des véhicules électriques. M. Orphelin l'a défendu avec beaucoup de talent, en rappelant l'étude de l'ADEME de 2018, tout en oubliant de préciser que les véhicules électriques qui ont un cycle de vie favorable sont les bus.

Mais revenons au sujet principal. La France, nous le voyons, ne pourra pas se payer trois réseaux d'infrastructures. Nous avons déjà les pompes à essence pour les véhicules thermiques. Les bornes de recharge électriques se développent. Si nous investissons massivement sur des infrastructures uniquement électriques et si d'autres technologies se révélaient dans le futur tout aussi intéressantes pour le climat ou l'économie, il nous faudrait construire de nouveaux réseaux parallèles d'infrastructures. De plus, un réseau d'infrastructures électriques diffère d'un réseau d'implantations thermiques : il exige des points de charge bien plus nombreux. Par conséquent, dans la mesure où la France n'a pas encore sauté massivement le pas en matière d'usages, il me semble que nous devrions avoir une véritable réflexion nationale de manière à ne pas nous retrouver dans une situation comme avec le Minitel, et nous apercevoir dans dix ans que nous avons développé à grands frais une infrastructure et que nous avons, malheureusement, trop chargé la barque, ce qui nous rend impossible d'en financer une autre.

C'est la raison pour laquelle cet amendement me paraît extrêmement sensé. Vous avez dit, madame la ministre, que nous évoquerions la question lors de l'examen d'un autre article. J'espère que ce sera effectivement l'occasion d'en débattre, d'éviter le tout-électrique afin de garantir une variété d'équipements et d'infrastructures afférentes.

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Sur ce réseau de distribution électrique à destination des véhicules, je ferai deux remarques qui sont autant de questions.

Première remarque : dans le secteur que je connais bien, les bourgs sont dotés de stations de recharge électriques, mais celles-ci sont encore peu utilisées. Il arrive malgré tout que l'on voit quelques véhicules se fournir en électricité et ce qui

surprend tout le monde est que cette électricité est gratuite. Tout au moins dans mon secteur, telle est la décision qu'a prise le syndicat d'électrification. Certains de mes compatriotes me font la réflexion, pleine de bon sens, mais j'imagine que vous aurez une réponse, que ceux qui disposent d'un véhicule électrique, qui ne sont généralement pas les plus malheureux – c'est souvent pour eux un second véhicule – bénéficient de la fourniture gratuite de leur carburant alors qu'eux, qui roulent au gasoil avec des véhicules plus anciens et seront à compter du 1^{er} juillet soumis à un contrôle technique encore plus exigeant, ne cessent de payer toujours plus. Ils y voient une injustice.

M. Fabrice Brun. Tout à fait. Pour eux, les prix s'envolent ! *(Exclamations sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

M. Marc Le Fur. Je ne dis pas que cette électricité soit fournie gratuitement partout. Nous sommes là pour parler des réalités que nous connaissons, mes chers collègues. Je veux bien que nous soyons en permanence dans l'abstraction mais moi, je ne suis pas dans l'abstraction. Si je suis député, c'est parce que je suis dans la réalité, dans le concret ! *(« Bravo ! » sur les bancs du groupe LR.)*

M. Hubert Wulfranc. Très bien !

M. Marc Le Fur. On m'oppose des abstractions ; moi, j'oppose des faits concrets ! La gratuité pour certains qui ont des moyens, c'est très bien – et je ne mets personne en accusation – mais cela pose clairement question à l'égard de ce public qui s'est manifesté depuis novembre dernier. Nos compatriotes observent cela avec une certaine surprise.

Seconde remarque, madame la ministre : vous le savez, je suis député de la Bretagne intérieure, et je vous ai hier posé une question sur notre route, à laquelle, j'imagine, vous répondrez, je n'insiste donc pas.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Les autoroutes sont gratuites en Bretagne !

M. Marc Le Fur. Nous n'avons pas d'autoroute en Bretagne, cher collègue, et la gratuité est inscrite dans le traité de 1532. Je pourrais y faire référence, il n'y a donc pas là de sujet ! Le sujet est celui de la fourniture d'électricité. Nous sommes en Bretagne, à la pointe de la France. Et ce que je vais dire vaut en particulier pour la pointe bretonne la plus occidentale. Chaque année, on nous dit que nous sommes sous la menace d'une rupture électrique.

M. Jean-Paul Lecoq. Mais vous ne voulez pas d'EPR !

M. Marc Le Fur. Effectivement, à la lecture des rapports qui nous parviennent des services de distribution d'électricité, nous constatons que cette menace est réelle.

M. Jean-Paul Lecoq. La solution existe.

M. Marc Le Fur. Je parle sous le contrôle de mon collègue Gilles Lurton, député de Saint-Malo. Pendant quelques journées d'hiver, la Bretagne est à la limite. Or nous voici en train de générer une consommation d'électricité nouvelle et importante pour l'automobile, et nombreux sont ceux qui préconisent le développement des véhicules électriques. Pourquoi pas ? Mais il est aussi de notre responsabilité de mettre en cohérence les politiques. Il faut garantir une cohérence entre la fourniture d'électricité pour les véhicules et la fourniture d'électricité pour se chauffer et s'éclairer. Je veux bien que l'on fasse tout ce que l'on veut...

M. Jean-Paul Lecoq. La France cherche où installer un second EPR : M. Le Fur propose la Bretagne !

M. Marc Le Fur. ...mais à la condition que la distribution électrique au bénéfice d'un certain nombre de nos concitoyens qui ont fait le choix – et en ont eu les moyens – d'accéder à un véhicule électrique ne s'opère pas au détriment de ceux qui se chauffent et s'éclairent à l'électricité. C'est un problème, j'en conviens, d'une région qui se trouve structurellement en bout de ligne puisque nous sommes une presqu'île.

M. Jean-Paul Lecoq. Aussi une région qui a choisi de ne pas produire !

M. Marc Le Fur. Le propre de la politique étant de réaliser des arbitrages, je souhaite, madame la ministre, que l'arbitrage entre ces deux préoccupations soit cohérent.

Telles sont les deux questions que je me permets de vous poser.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme nous avons peu de sujets à traiter dans le cadre du présent projet de loi mobilités, je suis heureuse de pouvoir engager les débats sur le projet de loi énergie dès ce soir. *(Sourires.)* Je tiens à vous rassurer sur le fait que nous avons bien une vision cohérente des futures lois énergie et mobilités et, contrairement à ce que vous semblez craindre, le développement des véhicules électriques s'accorde tout à fait avec le développement des énergies renouvelables, le fait de pouvoir stocker de l'énergie dans les batteries des véhicules étant même un élément complémentaire important du développement d'énergies intermittentes.

Il y a bien une cohérence entre la volonté de développer les énergies renouvelables, dont la production est souvent intermittente, et celle de développer la mobilité électrique, les véhicules électriques pouvant, de fait, servir de stockage pour ces énergies renouvelables intermittentes.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Très bien !

M. Jean-Paul Lecoq. Très bien, madame la ministre !

M. Marc Le Fur. J'avais posé deux questions.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cela n'avait rien à voir avec l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Merci, madame la ministre, d'avoir répondu partiellement à ma seconde question. Vous nous dites que l'électricité étant momentanément stockée par le véhicule lui-même, cela permet d'atténuer la difficulté. Je veux bien en convenir lorsqu'il s'agit d'une recharge familiale qui intervient au cœur de la nuit. On peut sans doute estimer que la consommation électrique est alors faible et qu'il n'est pas gênant de se fournir en électricité à ce moment-là.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est aussi le moment où il n'y a plus d'énergie solaire !

M. Marc Le Fur. Mais cela ne vaut pas pour tous les horaires de la journée. Aux dires des spécialistes, les moments les plus délicats où existe un risque de rupture sont en tout début de matinée et en soirée. Si les véhicules sont alors nombreux à être en charge, cela fait peser une menace sur l'approvisionnement en électricité. L'équilibre électrique n'est pas global,

national. Il se fait à un temps t et la Bretagne se situant à l'extrémité du réseau, c'est elle qui risque le plus de se trouver en difficulté.

Par ailleurs, je n'ai pas eu de réponse à ma première question : que dire à nos compatriotes qui paient cher leur gasoil...

M. Fabien Di Filippo. Très cher !

M. Marc Le Fur. ...très cher même en effet en ce moment, et qui sont confrontés à de multiples difficultés avec leur véhicule, ne serait-ce que pour le contrôle technique qui va devenir très contraignant et très cher, quand leurs voisins disposant d'un véhicule électrique – qui ne sont pas nécessairement plus malheureux qu'eux et sont même généralement plus à l'aise – bénéficient, par la volonté de la puissance publique, d'une distribution d'électricité gratuite.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Je rappelle que des mesures incitatives très fortes ont été prises pour permettre à nos concitoyens de passer à des véhicules plus propres qui consomment moins, y compris des véhicules électriques d'occasion. Le marché du véhicule électrique d'occasion se développe.

Je signale également que, parmi les bénéficiaires de la prime à la conversion, 60 % des ménages qui acquièrent un véhicule électrique d'occasion sont des ménages non imposables. Il faut, je pense, sortir de l'idée que les véhicules électriques seraient réservés aux ménages aisés : je le redis, 60 % des ménages qui, grâce à la prime à la conversion, ont pu acquérir un véhicule électrique sont non imposables.

Quant à la question de la gratuité de la recharge, il faut faire confiance aux collectivités locales. Si certaines d'entre elles et certaines autorités organisatrices veulent accorder la gratuité de la recharge, ce n'est pas l'État qui les en empêchera. Je fais confiance aux territoires. Les élus de proximité voient bien les difficultés de nos concitoyens. Je suis persuadée qu'ils sauront prendre les bonnes décisions.

M. Gilles Lurton. Vive les élus locaux, madame la ministre !

(L'amendement n° 358 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Claude de Ganay, pour soutenir l'amendement n° 565.

M. Claude de Ganay. Dans la mesure où cette nouvelle loi a pour ambition de promouvoir les mobilités propres et saines, il paraît important qu'y figure un alinéa spécifique fixant clairement, comme l'un des objectifs des plans de mobilité, celui de favoriser la marche à travers un plan piétonnier au contenu précis.

(L'amendement n° 565, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gérard Menuel, pour soutenir l'amendement n° 1028.

M. Gérard Menuel. Cet amendement vise à garantir une meilleure cohérence territoriale concernant les itinéraires cyclables mais aussi piétonniers dans les grandes agglomérations. En effet, dans une ville comme Troyes, par exemple, il existe une multitude d'itinéraires cyclables. Outre la véloroute de Paris à Prague, initiée par l'Europe, nous avons la vélovoie des lacs ainsi que les voies vertes du

schéma du parc régional. Pour la mise en cohérence de tous ces schémas régionaux d'itinéraires cyclables, il serait bon de mettre tout le monde autour de la table pour en discuter.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Comme nous l'avions expliqué en commission, l'expression « schémas définis aux autres niveaux territoriaux » est trop vague juridiquement. De plus, la concertation entre tous les acteurs est déjà bien présente dans notre texte.

Je vous demande donc de retirer cet amendement. Sinon, l'avis sera défavorable.

(L'amendement n° 1028, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 2403 et 2404, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Le premier amendement vise à installer des stationnements sécurisés pour les vélos dans les centres-villes. Il est, en effet, parfois difficile dans les centres villes anciens de stationner les vélos de manière sécurisée dans les dépendances d'immeuble. Celles-ci ne n'existent pas forcément, les immeubles très anciens n'ayant pas été conçus pour le stationnement de vélos. Ce manque d'emplacements spécifiques n'incite pas à l'usage du vélo pour les personnes qui se rendent en centre-ville.

Quant à l'amendement n° 2404, il vise à intégrer le principe de zones de stationnement pour vélos aux abords des établissements scolaires du second degré et des organismes de formation.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Comme nous l'avons évoqué longuement en commission, pour la localisation des parkings à vélos nous souhaitons au travers de ce texte donner la priorité aux points d'entrée que sont les gares, les pôles multimodaux et les entrées de ville. Demande de retrait donc ou avis défavorable.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Il n'a pas changé depuis l'examen en commission : je vous propose de retirer ces amendements, sinon avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Je retire ces amendements.

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

M. Gilles Lurton. Je les reprends parce que je trouve très regrettable qu'ils soient retirés. Que votre priorité soit d'installer des points de stationnement dans les gares, les entrées de ville, très bien mais les cyclistes vont bien ensuite quelque part. Au sortir des gares, ils vont vers les centres-villes, lieux de l'activité commerciale et touristique. Élu d'une ville touristique, je sais très bien qu'on gare les voitures à l'extérieur de la ville sur des parkings de délestage, on loue des vélos à l'entrée de ces parkings – lesquels possèdent des emplacements pour vélos très bien équipés – et que les cyclistes affluent ensuite vers le centre historique de la ville

pour y passer la journée et stationnent leur vélo aux abords des remparts. Il est complètement ridicule de ne pas prévoir des stationnements pour les vélos au centre-ville.

Je ne vois pas ce que ces très bons amendements enlèvent à votre priorité et c'est pourquoi je les défends.

M. le président. Monsieur Lurton, je vous ai donné la parole mais je vous rappelle que les amendements repris ne donnent normalement pas lieu à débat.

(Les amendements n° 2403 et 2404, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, pour soutenir l'amendement n° 2275.

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie. Cet amendement vise à accroître l'information dont disposent les piétons et les cyclistes dans le cadre de leurs déplacements. Outre la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables, il apparaît nécessaire que le plan de mobilité précise les moyens mis en œuvre pour inciter à la marche à pied et à l'usage du vélo. L'affichage des temps de parcours ou de la proximité de points de repos constitue un outil efficace pour développer les mobilités propres et actives. Sans imposer une obligation de résultat, cet amendement vise à assurer que ce point sera évoqué lors de l'élaboration du plan de mobilité.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'accès à l'information et aux services de mobilité est au cœur du projet de loi. Un encouragement à la communication et à la signalétique pourra se faire dans le cadre du plan vélo porté par le Gouvernement et des différentes communications de travail avec les élus. Ce sujet ne requiert pas de cadre législatif. Il vise plutôt le rôle des EPCI et des communes au titre de leur compétence en matière de circulation et de signalisation.

Je vous demande donc de retirer cet amendement.

(L'amendement n° 2275 est adopté.) (Applaudissements sur divers bancs.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 2311 et 2408, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour les soutenir.

Mme Laurianne Rossi. Je défendrai également l'amendement n° 2496, qui sera examiné un peu plus tard, ces trois amendements ayant trait au même sujet. Ils visent à créer des schémas directeurs cyclables au sein des plans de mobilité, afin de veiller à la fois à la définition, la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables. J'ai tenu compte des remarques formulées par le rapporteur et la ministre en commission où j'avais présenté un amendement plus ambitieux qui concernait toutes les autorités organisatrices.

L'amendement n° 2311 est le plus large. Il concerne toutes les autorités organisatrices d'un ensemble de plus de 250 000 habitants alors que l'amendement n° 2408 concerne les autorités organisatrices comprenant une métropole.

Il s'agit d'aller plus loin que ce qu'a prévu le Sénat, lequel a intégré un volet cyclable dans les plans mobilité. C'est bien mais ce n'est pas suffisant. Il est essentiel de disposer d'un document de planification dédié à la pratique du vélo. Si nous souhaitons véritablement tripler la part modale du vélo, en la portant de 3 à 9 % d'ici à 2024, il faut s'en donner les moyens et disposer d'un véritable document de planification visant à la création d'itinéraires cyclables sans rupture, sécurisés, et constituant un véritable maillage territorial.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends votre préoccupation, madame Rossi, et croyez bien qu'elle est partagée. Je vous fais observer néanmoins qu'on ne cesse de créer de nouvelles obligations pour les collectivités dans un texte censé être à l'origine, je vous le rappelle, une loi de décentralisation. La libre administration des collectivités est en train de disparaître sous un déluge d'obligations fixées par le législateur et qui ne conviennent pas forcément à tous les territoires. S'il vous plaît, laissez un peu de champ libre aux collectivités, aux élus locaux. C'est bien pour cela aussi qu'on présente ce projet de loi. *(Mme Sophie Auconie applaudit.)*

Je suis d'accord sur le principe et nous voulons tous ici favoriser la pratique du vélo...

M. Fabien Di Filippo. Vous n'avez pourtant pas l'air très vélo !

M. Bruno Millienne, rapporteur. ...mais laissons le libre choix aux collectivités s'il vous plaît ! Donc avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'appuie tout à fait ce que dit M. le rapporteur. On a élaboré un plan vélo inédit qui aborde tous les sujets – sécurité routière, formation des élèves avant l'entrée au collège, soutien au développement de garages sécurisés, mobilisation des certificats d'économie d'énergie dans le cadre du programme ALVEOLE, que vous connaissez certainement, pour accompagner la création de ces garages sécurisés.

Je souhaite évidemment que les collectivités élaborent des plans vélo mais je partage tout à fait les propos de M. le rapporteur : l'époque où on pensait faire avancer les sujets en empilant les plans et les obligations pesant sur les collectivités locales est révolue. Avis défavorable. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

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

M. Christophe Jerretie. Je voudrais rappeler quelques règles de droit. C'était mon travail puisque j'étais planificateur. Hier après-midi, nous étions en train de travailler sur la loi NOTRe, notamment ses volets urbanisme et planification. Depuis une vingtaine d'années, on a superposé beaucoup de schémas, beaucoup de plans : SCOT – schéma de cohérence territoriale –, PLU – plan local d'urbanisme –, PLUI – plan local d'urbanisme intercommunal...

Faisons attention à la compatibilité de tous ces documents, que les collectivités sont amenées à réviser régulièrement. On a déjà intégré des schémas vélo dans les PLUI et dans les SCOT. Ils ne sont certes pas opposables mais si on les intègre dans les futurs plans de mobilité, ils deviendront des règles très contraignantes. Aujourd'hui on essaie à l'inverse de laisser aux collectivités la liberté d'organiser elles-mêmes leur planification et leur mobilité. C'est même l'objet du texte sur ce point.

À un moment, quantité d'éléments se superposent. Aujourd'hui ce qu'on essaie de faire, c'est justement de simplifier les choses dans le code de l'urbanisme. On a passé la journée d'hier au ministère de la cohésion des territoires à chercher les moyens de simplifier les schémas, les SCOT, les PLU et PLUI, parce que tout se superpose et que tout n'est pas toujours compatible. La difficulté d'application n'en est que plus grande.

Faites attention sur le plan juridique parce que ce sont les collectivités qui seront chargées de l'application de toutes ces dispositions, pas l'État, et que les collectivités ont déjà assez à faire en matière de planification. *(Applaudissements sur de nombreux bancs des groupes LaREM et MODEM ainsi que sur les bancs du groupe LR.)*

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

Mme Laurianne Rossi. Certaines collectivités se sont effectivement déjà dotées d'un tel schéma directeur cyclable. Tant mieux ! Mais nous voyons bien que bon nombre ne l'ont pas fait et qu'on peut déplorer un retard en la matière. C'est d'ailleurs tout l'enjeu du plan vélo porté par le Gouvernement et des nombreuses mesures que vous venez d'évoquer, madame la ministre. Nous sommes tous mobilisés pour développer cette pratique avec des infrastructures plus sûres et sans rupture.

J'ai tenu compte en rédigeant ces amendements de ce qui avait été dit en commission à propos des petites collectivités qui n'ont ni les ressources ni l'expertise nécessaires pour élaborer ces schémas. C'est pour cela que ces amendements ne concerneraient que, pour le premier, les autorités organisatrices d'un ensemble de plus de 250 000 habitants, soit le seuil des communautés urbaines, et pour le second, les autorités organisatrices comprenant une métropole sur leur ressort territorial. Ultime amendement de repli, l'amendement n° 2496, lui, ne concernerait que la région Île-de-France. Je pense cibler là des collectivités tout à fait capables d'élaborer un tel document, à la hauteur de l'enjeu en matière de pratique du vélo.

Je maintiens donc ces deux amendements.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Pour avoir été conseiller régional et avoir vécu dans cet hémicycle la législature précédente, où ont en effet été inventés beaucoup de schémas, je suis de l'avis de notre collègue Jerretie. Trop de schémas tue le schéma, d'abord parce que les élus ne les connaissent pas, les habitants encore moins, et parce qu'on occupe un nombre substantiel de fonctionnaires à élaborer des documents périmés à peine terminés. Une grande simplification serait de limiter le plus possible le nombre de ces documents.

Je veux bien que l'enjeu du vélo soit primordial même si je suis un peu plus sceptique que vous. Je ne crois pas que dans tous les territoires ce soit ainsi qu'on luttera contre le réchauffement climatique mais si vous considérez que c'est une priorité, pourquoi pas ? Mais laissons un peu de liberté aux collectivités. Votre proposition fait penser aux plans quinquennaux soviétiques, ce qui, je crois, est une méthode un peu dépassée.

(Les amendements n°s 2311 et 2408, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-deux heures quarante-cinq, est reprise à vingt-deux heures cinquante-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 122.

M. Martial Saddier. Tant lors des précédentes législatures – depuis de nombreuses années – que pendant celle-ci, bien des députés Les Républicains se sont engagés pour défendre la cause du vélo. Comme d'autres dans cet hémicycle, nous sommes un certain nombre à aimer le vélo et à en faire.

Comme vous le dites, monsieur le rapporteur, madame la ministre, bien des progrès ont été accomplis en la matière par rapport à ce qu'il en était voilà une dizaine d'années. De plus, il faut favoriser la décentralisation, laisser leur libre initiative aux collectivités locales et, là encore, nous sommes d'accord.

Néanmoins, si bien des progrès ont été accomplis, il faut reconnaître que la France est encore en retard par rapport à de nombreux autres pays européens. Si la loi dont nous discutons sanctuarise les arrêts vélo sécurisés, notamment, à l'entrée des villes ou autour des gares, il convient de s'assurer du maillage des infrastructures de vélos entre ces points de stockage. Entre deux villes, entre deux intercommunalités, celles-ci – notamment les pistes cyclables – doivent être maillées, sécurisées et développées.

Il n'est pas question de faire des injonctions mais, dans les plans de mobilité qui seront élaborés, d'inviter les collectivités territoriales ayant identifié des points de stockage dans leurs pôles d'échanges multimodaux autour des gares ou à l'entrée des villes à s'assurer que ces points seront effectivement reliés par des infrastructures.

C'est là l'indispensable étape suivante. Nous ne sommes pas en effet au terme de la réalisation de ces infrastructures mais dans une étape intermédiaire, certains pays européens ayant tout finalisé et d'autres étant très en retard. La France est au milieu du gué. Cet amendement vise à s'assurer que les plans de mobilité comportent un bon maillage entre les différents points de stockage.

M. Pierre Cordier. Très bien !

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je crois que, dans cet hémicycle, tout le monde est d'accord sur la nécessité de développer le vélo. Aucun doute, personne ici ne s'y oppose.

En l'occurrence, convenez que l'alinéa 25 prévoit déjà que chaque plan de mobilité comporte un volet consacré au vélo. Le « schéma régional des véloroutes » que vous évoquez dans votre amendement n'est quant à lui ni prévu ni défini dans aucune disposition.

Je vous invite donc à retirer votre amendement. Sinon, avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement est en effet déjà satisfait.

Je souligne que, au-delà des contraintes que la loi peut comporter, il importe de soutenir les collectivités, de les accompagner, et c'est précisément ce que nous sommes en train de faire. Deux appels à projets ont été accompagnés par l'ADEME afin d'aider les collectivités à définir leur stratégie pour le vélo. Ce sont ainsi 200 collectivités qui seront accompagnées, soutenues, plutôt que d'être soumises à des accumulations de contraintes. Il est très important d'être à leurs côtés...

M. Fabien Di Filippo. Quand cela vous arrange !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...et de leur faire confiance quant à leur volonté d'avancer dans ce sens.

Je vous invite donc à retirer votre amendement, sinon, avis défavorable.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur Saddier ?

M. Martial Saddier. Cet amendement ne créant pas de contrainte mais invitant seulement à accompagner les collectivités, je le maintiens.

(L'amendement n° 122 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Alain David, pour soutenir l'amendement n° 3226.

M. Alain David. L'article 5 substitue les plans de mobilité aux actuels plan de déplacements urbains et complète leur contenu dans plusieurs domaines : étalement urbain, cohésion territoriale, recours aux mobilités partagées. Il prévoit d'intégrer, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire qui identifie, notamment, les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs.

Afin de favoriser la multimodalité dans un objectif de développement durable, le présent amendement propose que le schéma de desserte identifie les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse.

(L'amendement n° 3226 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gabriel Serville, pour soutenir l'amendement n° 3314.

M. Gabriel Serville. En Guyane, près de 60 000 personnes vivent aux abords des fleuves, et 4 000 enfants empruntent chaque jour une pirogue pour se rendre à l'école. Chaque année, ce sont aussi 15 000 tonnes de fret et 1 million de litres de carburant qui sont transportés par voie fluviale. Pour autant, ces voies fluviales ne sont pas classées navigables à cause de leur profil, alors même que certaines communes font l'objet de dessertes fluviales quotidiennes, en particulier dans le cadre des lignes de transport scolaire par pirogue,

aussi bien dans l'agglomération du Centre Littoral que dans les communautés de communes de l'est et de l'ouest guyanais.

Même si des dispositions adaptées et spécifiques, distinctes de celles appliquées en France hexagonale sont mises en place en Guyane pour mieux encadrer cette navigation fluviale, cet amendement de bon sens vise tout simplement à permettre aux agglomérations de Guyane qui remplissent les critères requis de pouvoir intégrer un schéma de desserte fluviale dans leur plan de mobilité.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Serville, vous savez que je partage vos préoccupations en ce qui concerne la Guyane, puisque nous avons eu l'occasion de nous y rendre avec la présidente de la commission du développement durable.

Cela étant, si je comprends le problème, je pense qu'il doit être traité au plus haut niveau de l'État. Votre amendement ne rendra pas juridiquement ces voies fluviales navigables. J'en demande donc le retrait, mais contre l'assurance de ma part que nous allons nous occuper du problème et faire en sorte que ces voies fluviales soient classées navigables.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est en effet un problème qui ne sera pas résolu par l'établissement d'un schéma de desserte fluviale, puisqu'il s'agit d'une question de navigabilité. Je demande donc également le retrait de votre amendement.

M. le président. La parole est à M. Gabriel Serville.

M. Gabriel Serville. Il s'agit d'une question très complexe, car les fleuves de Guyane n'entrent dans aucune classe de gabarit de la nomenclature des voies navigables françaises, car celle-ci n'a pas été faite pour la Guyane, mais pour les fleuves de la métropole.

On a eu beau tourner le problème dans tous les sens, à moins de casser les sauts qui empêchent une navigation fluide, on ne pourra pas intégrer ces fleuves guyanais dans la nomenclature nationale.

C'est la raison de mon amendement, qui nous permettrait de normaliser autant que faire se peut la situation. Car je ne suis pas convaincu que nous puissions trouver une solution technique qui nous permette d'intégrer ces fleuves dans la catégorie des voies navigables, alors même qu'ils sont fréquentés quotidiennement par des enfants qui vont à l'école ou des personnes transportant du fret.

Dans la mesure où ces fleuves font déjà souvent l'objet d'arrêtés préfectoraux, permettre aux AOM d'élaborer des schémas de desserte fluviale serait une solution qui, sans manger de pain, permettrait, en quelque sorte, de se rapprocher du droit commun.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le problème que vous exposez est juridique, et on ne peut le régler qu'en cassant la norme pour adapter cette dernière aux fleuves guyanais. Et je vous accorde que nous avons à travailler avec le Gouvernement pour le résoudre, car cela est dramatique pour le territoire guyanais.

Mais votre amendement n'aurait aucune portée juridique. Je vous invite donc à le retirer. Je m'engage à ce que nous travaillions ensemble pour trouver une solution. Nous sommes allés sur place et vous pouvez me faire confiance, monsieur Serville.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Pour avoir patrouillé avec des gendarmes sur ces fleuves au cours d'une législature précédente et pour les connaître un peu, je pense en effet qu'ils n'obtiendront jamais leur classification en voie navigable, du fait notamment des sauts et de l'absence d'aménagements, même si les Guyanais ont, eux, le savoir-faire, pour y naviguer.

Il est pourtant essentiel pour ces territoires que cette spécificité soit reconnue par la loi, ce qui sera compliqué puisque nous sommes une nation une et indivisible, qui ne souffre pas les exceptions. Si, néanmoins, vous considérez qu'il peut y avoir des exceptions, acceptez comme une première étape l'amendement de notre collègue Gabriel Serville.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je ne sais pas si je parviendrai à vous convaincre de ma volonté d'avancer sur ce sujet, mais le projet de réforme de la Constitution comporte notamment un droit à la différenciation territoriale. Il me semble que cela est tout particulièrement adapté au territoire guyanais, et pas seulement en ce qui concerne la navigabilité des fleuves, compte tenu du nombre de normes métropolitaines qui ne s'appliquent pas en Guyane.

La Guyane est donc, à mon sens, un territoire d'expérimentation par excellence, et je vous redemande de me faire confiance ; je vous promets que nous ne vous laisserons pas tomber.

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

M. Bruno Duvergé. Je connais moi aussi la Guyane pour y avoir de la famille, vous le savez bien, monsieur Serville, et aussi pour m'y être rendu en mission – autour du projet Montagne d'or. À cette occasion, les services de l'État nous ont d'ailleurs montré un document de plus de dix centimètres d'épaisseur recensant toutes les règles métropolitaines qui ne pouvaient s'appliquer à la Guyane et constituaient autant de freins à son développement.

Je partage avec le rapporteur l'idée que le sujet ne peut pas être traité ici, mais nous devons vraiment nous engager à travailler sur cette question pour aider la Guyane à avancer.

M. le président. La parole est à M. Alain Bruneel.

M. Alain Bruneel. Je suis, moi aussi, allé en Guyane, où j'ai pu constater sur le terrain à quelles difficultés se heurtait la mobilité, compte tenu des spécificités du territoire.

Le rapporteur semble sensible à cette question et s'est engagé à la résoudre. C'est en effet nécessaire, car la situation actuelle comporte de gros risques pour les écoliers et tous les passagers qui empruntent les fleuves. Je soutiens donc l'idée d'un schéma de desserte fluviale.

M. le président. La parole est à M. Gabriel Serville.

M. Gabriel Serville. Je tiens à remercier mes collègues pour leur belle solidarité, grâce à laquelle on se sent moins seul.

Monsieur le rapporteur, je vous prends donc au mot : j'ai entendu la promesse que vous avez faite, dont j'espère qu'elle n'engage pas seulement ceux qui l'ont entendue ce soir, et je retire mon amendement.

(L'amendement n° 3314 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Isabelle Valentin, pour soutenir l'amendement n° 2595.

Mme Isabelle Valentin. Le plan de mobilité sera le document juridique et stratégique qui régira l'ensemble des actions à conduire en faveur de la mobilité. Il doit donc, lui aussi, prendre en compte le développement potentiel de nouvelles offres alternatives de déplacements et de mobilité. Pour ce faire, il faut impérativement y intégrer un volet spécifique dédié à la planification, à la mise en place et à l'expérimentation de solutions innovantes, dans l'objectif de mieux répondre aux besoins des territoires et de leurs populations, tant pour le transport de passagers que pour le transport de marchandises et de déchets.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement est satisfait. Demande de retrait donc, sinon avis défavorable.

(L'amendement n° 2595, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 1228 rectifié et 2602.

La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 1228 rectifié.

M. Fabrice Brun. Cet amendement complète le dispositif existant et propose que le plan de mobilité soit soumis pour avis à au moins une entité locale du territoire qui, par définition, connaît bien l'organisation des transports sur le terrain.

M. le président. L'amendement identique n° 2602 de Mme Isabelle Valentin est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable. Non seulement ces amendements sont satisfaits mais je ne comprends pas ce que signifie « au moins une entité locale du territoire », en termes normatifs.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Je préciserai ma pensée par un exemple concret. Il y a, à Aubenas, un syndicat de transports qui fédère onze communes ; si, demain, une autorité organisatrice de la mobilité était amenée à prendre des décisions à plus large échelle, ce syndicat serait-il consulté afin que soit prise en compte son activité ?

(Les amendements identiques n° 1228 rectifié et 2602 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 2063 rectifié et 2538 rectifié.

La parole est à M. Damien Pichereau, pour soutenir l'amendement n° 2063 rectifié.

M. Damien Pichereau. Il est défendu.

M. le président. La parole est à Mme Frédérique Tuffnell, pour soutenir l'amendement n° 2538 rectifié.

Mme Frédérique Tuffnell. J'associe mon collègue Jean-Luc Fugit, président du Conseil national de l'air à cet amendement, qui vise à consolider la cohérence entre les politiques locales de mobilité et les politiques locales climatiques en renforçant la disposition, prise par le Sénat, de mise en compatibilité des futurs plans de mobilité élaborés par les AOM et des plans climat-air-énergie territoriaux – PCAET.

En conséquence, les plans de mobilité devront respecter l'esprit des règles édictées par les plans climat-air-énergie territoriaux, ce qui ne posera pas de problème, comme l'avait relevé Mme la ministre en commission, si c'est le même EPCI qui a élaboré le PCAET.

Vous aviez également soulevé un risque concernant l'harmonisation des documents de planification, dans le cas où un plan de mobilité couvrirait le périmètre de plusieurs PCAET. C'est pourquoi l'amendement a été revu et prévoit une simple prise en compte.

(Les amendements identiques n° 2063 rectifié et 2538 rectifié, acceptés par la commission et le Gouvernement, sont adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Stéphanie Do, pour soutenir l'amendement n° 3185.

Mme Stéphanie Do. Cet amendement vise à promouvoir le télétravail comme alternative au déplacement en voiture particulière. Il permet d'encourager, au travers du plan de mobilité employeurs, non seulement l'utilisation des transports en commun, mais aussi le recours au covoiturage et le télétravail.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable car cet amendement est satisfait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 3185 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 3275 et 3193, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Gisèle Biémouret, pour soutenir l'amendement n° 3275.

Mme Gisèle Biémouret. Cet amendement tend à renforcer le dispositif de sanction en majorant le versement mobilité des entreprises qui ne respecteraient pas l'obligation qui leur est faite d'élaborer un plan mobilité.

M. le président. La parole est à Mme Stéphanie Do, pour soutenir l'amendement n° 3193.

Mme Stéphanie Do. Défendu.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends l'esprit de ces amendements, mais durcir les sanctions ne serait pas la bonne solution. Nous préférons privilégier le dialogue social – nous

en reparlerons à l'occasion de l'examen de l'article 26. En attendant, je vous invite à retirer ces amendements, sinon j'y serai défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(Les amendements n° 3275 et 3193 sont retirés.)

M. le président. La parole est à M. Damien Pichereau, pour soutenir l'amendement n° 2064.

M. Damien Pichereau. Cet amendement, dont l'initiateur est M. Perea, tend à préciser que les plans de mobilité employeurs sont approuvés dans les mêmes conditions que les conventions ou les accords d'entreprise.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même avis que précédemment : je vous invite à retirer votre amendement en attendant d'étudier la question à l'occasion de l'article 26 du projet de loi.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 2064 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 2496.

Mme Laurianne Rossi. Je l'ai déjà défendu.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Retrait, ou avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 2496 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne pour soutenir l'amendement n° 2194.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il tend à décliner deux dispositions dans la région Île-de-France.

(L'amendement n° 2194, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne pour soutenir l'amendement n° 2195.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il décline pour la région Île-de-France les dispositions qui permettent, dans les autres régions, d'utiliser une procédure de révision simplifiée pour adapter le volet « circulation et stationnement » du plan de mobilité.

(L'amendement n° 2195, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2196 de M. Bruno Millienne est un amendement de coordination.

(L'amendement n° 2196, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 1038 qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 3543.

La parole est à M. Gérard Menuel, pour soutenir l'amendement.

M. Gérard Menuel. Les zones aéroportuaires peuvent être vastes. Aussi cet amendement tend-il à ce que, lorsque plusieurs plans locaux de déplacement sont susceptibles de s'appliquer dans une même enceinte portuaire, ils soient élaborés conjointement entre les établissements publics de coopération intercommunale et les syndicats mixtes concernés, de manière à garantir leur cohérence et leur lisibilité pour la desserte de l'aéroport et des territoires concernés.

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir le sous-amendement n° 3543.

Mme Zivka Park. Il s'agit de compléter le très bon amendement de M. Menuel en précisant que les EPCI et les syndicats mixtes concernés sont consultés à leur demande sur les projets.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis favorable à l'amendement sous réserve de l'adoption du sous-amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(Le sous-amendement n° 3543 est adopté.)

(L'amendement n° 1038, sous-amendé, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 78, 286, 467, 491, 498, 588, 598 et 33, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 78, 286, 467, 491, 498, 588 et 598 sont identiques.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 78.

M. Jean-Marie Sermier. La section 4 de l'article 5 traite des dispositions propres aux plans de mobilité simplifiés. Il nous semble important de rappeler ici que ces plans de mobilité simplifiés peuvent s'adresser à la montagne. Cet amendement tend donc à compléter le titre de la section, pour qu'il mentionne les plans de mobilité « rurale et de montagne ».

M. le président. La parole est à M. Gérard Menuel, pour soutenir l'amendement n° 286.

M. Gérard Menuel. Défendu.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n° 467.

M. Jean-Yves Bony. Défendu.

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 491.

M. Vincent Descoeur. La montagne a déjà été reconnue, puisque la consultation des comités de massif est prévue. Nous souhaitons rappeler que les plans de mobilité doivent intégrer ses spécificités, qu'il s'agisse de l'altitude, de la saisonnalité ou de l'accès aux stations de ski par exemple.

M. le président. La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n° 498.

Mme Jeanine Dubié. L'affichage de la distinction est important car les plans de mobilité simplifiés s'adressent en l'état aux territoires à faible densité, ce que ne sont pas forcément les territoires de montagne. Il nous paraît donc important de qualifier la mobilité de « rurale et de montagne ».

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 588.

M. Fabrice Brun. La montagne est belle, et a des spécificités en matière de mobilité : altitude, sinuosités, ouvertures ou fermetures de cols, déneigement... Elle mérite donc de figurer en toutes lettres autant que possible dans ce texte.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 598.

M. Martial Saddier. Voilà le moment d'entendre l'appel que je vous ai lancé hier soir, mes chers collègues. Les députés de la montagne et de la ruralité ont voté tous les amendements spécifiques aux zones urbaines, qu'il s'agisse de l'Île-de-France, de la métropole lyonnaise ou de Marseille. Nous sommes heureux et fiers d'avoir modestement contribué au bien-être de ces populations très urbaines.

Saisissez l'opportunité, chers collègues, de nous rejoindre en votant à votre tour l'inscription dans la loi d'une spécificité, celle des territoires ruraux et de montagne. Je suis convaincu qu'après vous avoir apporté un soutien sans faille, nous pourrons compter sur vous !

M. Fabrice Brun. Nous sommes des élus de la nation !

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 33.

M. Vincent Descoeur. Il est défendu et je m'associe aux encouragements de M. Saddier.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'aurais aimé vous faire plaisir, chers collègues, mais ces amendements sont superflus car déjà satisfaits. Je vous invite à les retirer, sinon j'y serai défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(Les amendements identiques n°s 78, 286, 467, 491, 498, 588 et 598 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n° 33 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 2565 et 3060.

La parole est à M. Bruno Millienne pour soutenir l'amendement n° 2565.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Amendement de coordination.

M. le président. La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 3060.

Mme Monica Michel. Il s'agit d'un amendement de coordination.

(Les amendements identiques n^{os} 2565 et 3060, acceptés par le Gouvernement, sont adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n^{os} 1039 et 168, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Gérard Menuel, pour soutenir l'amendement n^o 1039.

M. Gérard Menuel. Les plans de mobilité doivent s'inscrire dans la meilleure cohérence territoriale possible y compris pour la circulation à vélo, ce qui suppose une planification de l'offre d'itinéraires cyclables locaux en adéquation avec le SRADDET – schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – et les schémas vélos départementaux.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n^o 168.

M. Martial Saddier. Il s'agit là d'un amendement de soutien au vélo !

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Les schémas vélos départementaux et régionaux n'existent pas. Laissons faire les AOM qui, j'en suis certain, s'empareront de la cause du vélo comme nous le faisons aujourd'hui dans cet hémicycle. Retrait, ou 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. La question n'est pas de savoir si un schéma existe ou non, mais de vous faire réagir : si vous voulez développer l'usage du vélo, au-delà des quelques slogans que l'on trouve dans votre projet de loi, il faut que les itinéraires cyclables, en ville ou en dehors, soient continus ! Ce n'est malheureusement pas le cas aujourd'hui. Le problème est réel et il faut le résoudre.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est faux. Que faites-vous de la libre administration des collectivités ?

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous le prenons totalement en compte : c'est la raison pour laquelle, je l'ai déjà dit, 200 collectivités seront soutenues pour élaborer une stratégie vélo. Nous avons par ailleurs créé un fonds vélo de 350 millions d'euros pour résoudre les problèmes de discontinuité des pistes cyclables.

L'amendement ne permettrait pas d'avancer dans le sens que vous souhaitez, puisqu'il fait référence à un schéma départemental du vélo qui n'existe pas. De plus, nous souhaitons un plan de mobilité simplifié : s'agissant de petites collectivités, il ne serait pas opportun de leur imposer de la cohérence, a fortiori avec un schéma départemental qui n'existe pas.

M. Fabien Di Filippo. Ce n'est pas la question !

(Les amendements n^{os} 1039 et 168, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n^o 527 de Mme Emmanuelle Ménard est défendu.

(L'amendement n^o 527, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n^o 749.

M. Jean-Yves Bony. Cet amendement rédactionnel vise à préciser que les conseils municipaux ne peuvent donner qu'un avis simple aux projets de plan de mobilité simplifiés qui leur sont soumis.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'amendement est satisfait puisque la mention d'un « avis » sans autre précision désigne juridiquement un avis simple. Je demande donc son retrait. Sinon, avis défavorable.

(L'amendement n^o 749, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 750.

M. Jean-Marie Sermier. C'est l'inverse du précédent : il vise à soumettre à l'avis conforme des conseils départementaux et régionaux les projets de plan de mobilité simplifiés, qui s'adressent généralement à des structures rurales. L'objectif est de recueillir l'avis des collectivités constituant l'autorité organisatrice de la mobilité, ainsi que des collectivités riveraines.

Autant l'avis simple des conseils municipaux s'impose, autant les conseils départementaux et régionaux doivent donner un avis conforme.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je ne comprends pas où vous voulez en venir, monsieur Sermier. Nous nous efforçons de simplifier la tâche des collectivités territoriales, dans un esprit de décentralisation de la loi. Or votre amendement alourdirait la procédure, alors que ces plans de mobilité facultatifs doivent être élaborés de manière plus simple et plus souple que les plans de mobilité obligatoires.

Un avis conforme est une procédure de codécision beaucoup plus lourde. Je vous demande de nouveau de faire confiance aux territoires. Retrait, ou avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Une telle démarche me paraît curieuse, car elle reviendrait à instaurer une forme de tutelle des conseils départementaux ou régionaux sur les EPCI. Je vous invite à retirer l'amendement.

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

M. Jean-Marie Sermier. Je ne le retirerai pas parce que je connais bien, et je ne suis pas le seul, les territoires ruraux. Pour un EPCI rural, s'agissant des schémas relatifs aux mobilités, et notamment au vélo, vous savez bien que l'avis de la région ou du département est nécessaire, pour des raisons financières. Ce n'est pas la peine pour l'autorité de décider son propre schéma si la région ou le département y sont opposés, car ils ne financeront pas les infrastructures.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est du jacobinisme régional.

(L'amendement n° 750 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 349 et 1751, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 349 de M. Jérôme Nury est défendu.

La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 1751.

M. Stéphane Demilly. Le texte prévoit, en l'état actuel des choses, la possibilité que soient consultées certaines instances dans le cadre des projets de mobilité, notamment les associations représentatives des personnes en situation de handicap, les associations agréées de protection de l'environnement ou encore les représentants des professions et des usagers des transports. Il serait préférable que cette perspective ne soit pas simplement une option mais devienne une étape nécessaire de l'élaboration du projet.

(Les amendements n° 349 et 1751, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 251 rectifié et 2264.

La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 251 rectifié.

M. Fabrice Brun. Pourquoi ne pas ouvrir l'accès des transports scolaires aux salariés, en tout cas sous forme de possibilité? Cette mesure permettrait de répondre sans coût supplémentaire aux besoins de mobilité des ruraux et de diversifier la palette des solutions qui leur seront offertes demain.

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 2264.

M. Vincent Descoeur. L'ouverture aux salariés du transport scolaire est un sujet que nous avons abordé hier soir. Je défends ce soir cet amendement de M. Le Fur : je lui rapporterai fidèlement la confirmation que vous allez nous donner.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je vous demande le retrait de ces deux amendements, qui sont satisfaits depuis l'adoption de l'article 1^{er}. Sinon, 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. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Si l'amendement de M. Le Fur est satisfait, je le retire.

(L'amendement n° 2264 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Nous ne maîtrisons pas l'ordre d'examen des amendements, qui est choisi par le service de la séance, mais il était important pour nous de revenir sur cette

question. Pouvez-vous me confirmer que cette possibilité sera ouverte dans tous les cas de figure, pour l'aller et le retour, des transports scolaires concernés ?

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

M. Vincent Descoeur. C'est une question qui se pose. Un de nos collègues a évoqué spécifiquement, hier au soir, le retour des véhicules. Les salariés pourront-ils emprunter les véhicules en même temps que les élèves ?

M. Fabrice Brun. Nous voulons des précisions sur les dispositions qui ont été adoptées hier au soir.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il doit être un peu tard... Je vous confirme que les amendements sont satisfaits à la fois pour l'aller et pour le retour ! *(Rires.)*

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Compte tenu de cet aller-retour très positif, madame la ministre, je retire mon amendement.

(L'amendement n° 251 rectifié est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 3227.

M. Christophe Bouillon. Il vise à assurer que les SRADDET, au-delà des objectifs en matière d'intermodalité et de développement des transports, ainsi que des objectifs en matière de logistique introduits par le présent article 5, fixent également des objectifs de rééquilibrage modal en faveur des modes de transport moins émetteurs de gaz à effet de serre que sont le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun à faibles émissions ou les modes actifs comme le vélo ou la marche à pied.

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

(L'amendement n° 3227, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1664 de M. Christophe Bouillon est défendu.

(L'amendement n° 1664, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3348.

Mme Valérie Lacroute. Son objet est de confier aux élus un véritable outil de planification, en proposant que les SRADDET intègrent la localisation des activités logistiques, préservent les sites existants et prévoient des zones à développer en lien avec les besoins des territoires.

Le positionnement des sites logistiques, qui est un véritable outil de développement économique, doit, en même temps, préserver le cadre de vie. La planification doit se faire à l'échelle régionale, afin que ce ne soient pas des opportunités foncières par exemple qui déterminent l'implantation de ces sites logistiques.

Le SRADDET est l'outil adapté pour intégrer le positionnement de sites logistiques.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je vous demande de retirer cet amendement, qui est satisfait par l'objectif fixé à l'alinéa 80. Sinon, 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 Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je le maintiens, parce que je n'ai pas eu le temps de me pencher sur l'alinéa 80.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ayez confiance !

(L'amendement n° 3348 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne, pour soutenir l'amendement n° 2197.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il met en cohérence le plan d'aménagement et de développement durable de Corse avec les dispositions relatives aux SRADDET en matière de transport et de logistique.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse.

(L'amendement n° 2197 est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3351.

Mme Valérie Lacroute. Il vise à intégrer systématiquement les équipements logistiques dans la rédaction de tout règlement du PLU.

(L'amendement n° 3351, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 691 de M. Bruno Millienne est rédactionnel.

(L'amendement n° 691, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Laurence Gayte, pour soutenir l'amendement n° 2065, deuxième rectification.

Mme Laurence Gayte. Il est issu du rapport parlementaire sur l'amélioration de la sécurisation des passages à niveau, que j'ai remis à la ministre chargée des transports le 12 avril dernier.

En analysant les retours d'expérience, comme celui du drame de Millas, ce rapport fait le constat qu'il est primordial d'intégrer la contrainte d'un passage à niveau dans la planification urbaine, pour améliorer la sécurité.

L'amendement cible les territoires qui sont en dehors du champ d'application d'un plan de mobilité, la problématique des passages à niveau étant prise en compte pour les territoires couverts par un tel plan.

L'objectif précis de cet amendement est d'intégrer dans les plans locaux d'urbanisme la prise en compte des conditions de franchissement des passages à niveau, compte tenu des conséquences de l'aménagement du territoire en termes de flux supplémentaires sur les passages à niveau. Afin de

prévenir les risques liés aux passages à niveau, il est nécessaire de prévoir ces flux et d'anticiper leurs conséquences. Pour cela, il faut réaliser une analyse en prenant en compte les différents usagers, afin d'identifier si des éléments du PLU sont de nature à accroître la dangerosité d'un passage à niveau.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement est extrêmement important pour les collectivités territoriales. D'abord, nous tenons à vous dire, madame Gayte, que, sur tous les bancs de l'hémicycle, nous sommes émus par l'accident que vous avez rappelé, et par tous les accidents liés à un passage à niveau. Pour autant, il faut que chacun prenne ses responsabilités. Aujourd'hui, les passages à niveau sont gérés par la SNCF et par Réseau ferré. Il nous semble essentiel que la responsabilité reste aux gestionnaires du réseau, et non aux collectivités territoriales. Or vous proposez que les documents d'urbanisme prennent en compte la dangerosité des passages à niveau.

En commission, Mme la ministre a même dit que lors d'un projet de construction, par exemple d'un établissement scolaire, il faudrait tenir compte de l'existence d'un passage à niveau à proximité. Mais il faut garder à l'esprit les responsabilités de chacun : ce n'est pas aux collectivités territoriales de prendre en compte la dangerosité des passages à niveau. L'État et la SNCF sont responsables de l'ensemble des passages à niveau du territoire national.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons eu ce débat en commission. Vous noterez d'ailleurs que l'amendement a été réécrit.

Je ne peux vraiment pas partager votre avis : une collectivité ne peut pas développer un centre commercial de l'autre côté de la voie ferrée et ainsi générer des flux importants sans se préoccuper du risque qui existe pour les habitants et les usagers de la route.

M. le président. La parole est à Mme Laurence Gayte.

Mme Laurence Gayte. Il est important de savoir de quoi on parle. Les chiffres sont clairs : dans 98 % des cas, les accidents sont dus à la route. Il faut donc arrêter de dire que la sécurité des passages à niveau n'est que l'affaire de la SNCF. Chacun doit prendre ses responsabilités, y compris les gestionnaires de voirie et les collectivités. Lorsqu'un aménagement est prévu à côté d'un passage à niveau, il faut arrêter de fermer les yeux. Il faut analyser l'impact qu'il aura sur la dangerosité du passage à niveau.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est le bon sens !

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

M. Jean-Marie Sermier. Tout passage à niveau est dangereux ! La conséquence concrète de votre disposition, c'est que toutes les petites collectivités, de quelques centaines d'habi-

tants, qui comptent un passage à niveau ne pourront plus se développer. Toute construction supplémentaire devient difficile.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est caricatural !

M. Jean-Marie Sermier. Je veux bien croire à votre bonne foi, mais lorsqu'il y aura un accident, on cherchera les responsabilités et on reprochera au maire d'avoir accru la dangerosité d'un passage à niveau en construisant un lotissement, une salle des fêtes, un stade ! C'est ainsi que cela se passera sur le terrain.

Vous stoppez donc aujourd'hui le développement de nombreuses communes rurales, qui sont dans l'incapacité financière de traiter le passage à niveau. Mais c'est à l'État de le faire ! Vous savez bien que les régions, les départements, les communes, les EPCI, notamment en zones rurales, sont prêts à cofinancer les opérations, mais ce n'est pas à eux d'en assurer la maîtrise d'ouvrage, ni d'en apporter la plus grande part du financement.

Même avec la précision que vous avez donnée, le risque juridique est tellement fort pour l'ensemble des collectivités traversées par une ligne ferroviaire que cette disposition va casser tout leur développement.

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

Mme Valérie Lacroute. Seul le PLU, qui est l'outil d'aménagement des communes, est mentionné dans l'amendement. Autrement dit, une commune qui, dans son PLU, a imaginé développer une zone d'activité économique de l'autre côté de son passage à niveau sera incitée à ne pas le faire, alors que les communautés de communes disposant d'un PLUI, elles, n'auront pas cette contrainte ! C'est quand même assez surprenant. Vous n'allez pas au bout de votre logique.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. On peut caricaturer l'objet de l'amendement, mais vous savez que SNCF Réseau figure déjà parmi les personnes publiques associées à l'élaboration d'un PLU. On ne peut pas à la fois se désoler des accidents liés aux passages à niveau et considérer que l'on peut ignorer l'impact des projets d'urbanisation sur l'augmentation des flux sur un passage à niveau. Je pense que les communes ne sont pas obligées de développer des pôles d'attraction ou des centres commerciaux en générant des flux de part et d'autre d'un passage à niveau.

(L'amendement n° 2065, deuxième rectification, est adopté.)

(L'article 5, amendé, est adopté.)

Après l'article 5

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements identiques, n° 1566, 2271, 2318, 3057 et 3384.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 1566.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement permet à toutes les communautés de communes, qu'elles soient autorités organisatrices de la mobilité ou non, de conduire des actions de soutien d'intérêt communautaire dans le domaine des mobilités actives et des mobilités partagées, au titre de leur compétence « aménagement de l'espace ».

En matière de mobilités actives, cette capacité à agir nouvelle facilitera l'aménagement et la continuité des itinéraires cyclables et piétons à l'échelle du territoire des communautés de communes, objectif poursuivi par le plan vélo du Gouvernement. L'amendement permet aussi d'encourager, par exemple, le développement de l'offre cyclable à une échelle plus vaste que celle de la commune, la création de parcs de stationnement vélo d'intérêt communautaire ou des liaisons de rabattements vers les gares et haltes ferroviaires, ce que ne semble en l'état pas permettre le texte.

M. le président. L'amendement n° 2271 de M. Christophe Bouillon est défendu.

L'amendement n° 2318 de M. Stéphane Demilly est défendu.

La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 3057.

Mme Monica Michel. Cet amendement permet d'habiliter toutes les communautés de communes à conduire des actions de soutien d'intérêt communautaire dans le domaine des mobilités actives et des mobilités partagées, au titre de leur compétence « aménagement de l'espace ». Il ne s'agit pas d'une compétence d'organisation de la mobilité, mais d'une capacité à soutenir ou conduire des actions pour faciliter le déploiement spatial des mobilités actives et partagées sur le territoire de communautés de communes, que celles-ci soient AOM ou non.

M. le président. L'amendement n° 3384 de Mme Valérie Lacroute est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est un amendement inspiré par l'Association des communautés de France – AdCF –, laquelle demande à être rassurée. Mais, comme M. Pancher l'a très bien souligné, la compétence des communautés de communes en matière d'aménagement de l'espace et leur compétence en matière de voirie rendent cet ajout totalement superflu. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je reconnais effectivement l'inquiétude de l'AdCF. Je peux vous assurer que nous avons à nouveau consulté la direction générale des collectivités locales, qui nous a bien confirmé que nous n'empiétons pas du tout sur les compétences des intercommunalités, dont les deux tiers exercent la compétence optionnelle en matière de voirie d'intérêt communautaire et peuvent, à ce titre, déjà réaliser ou subventionner des pistes cyclables, des aires de covoiturage, ou du stationnement : tout cela n'est absolument pas remis en cause. Vos amendements sont satisfaits, et j'en propose le retrait.

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

M. Bertrand Pancher. Au bénéfice de ces explications, je retire l'amendement.

(L'amendement n° 1566 est retiré.)

(L'amendement n° 2318 est retiré.)

(L'amendement n° 3057 est retiré.)

(Les amendements identiques n° 2271 et 3384 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3349.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement vise à inciter, pour toute opération supérieure à 5 000 mètres carrés, tous les porteurs de projet immobilier à répondre, sur l'emprise des projets, aux besoins en livraison et expédition. L'objectif est de libérer la voirie, qui subit souvent une forte pression, et d'éviter les conflits d'usage. Ces opérations immobilières importantes doivent aménager des espaces pour la logistique.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Contrairement à ce que vous avez dit, cet amendement n'introduit pas une incitation, mais une nouvelle obligation. Avis défavorable.

(L'amendement n° 3349, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir l'amendement n° 2117.

Mme Zivka Park. Le présent amendement vise à améliorer la concertation et la coordination entre les autorités organisatrices de la mobilité et les autorités en charge de la délivrance des permis de construire. En effet, les dispositions actuellement prévues dans ce domaine par la loi pour les SCOT et les PLU ne sont pas suffisantes, car c'est au plus près du terrain qu'il faut organiser cette concertation et cette coordination.

Toutefois, il ne s'agit pas de faire peser des obligations disproportionnées et chronophages sur les collectivités territoriales. C'est pourquoi le présent amendement ne vise que les projets les plus importants, ceux qui conduiraient à la création de plus de mille logements en habitat collectif. Il propose de compléter l'article L. 423-1 du code de l'urbanisme pour prévoir que, dans ces cas précis, l'autorité compétente en matière de délivrance du permis de construire recueille l'avis de l'autorité organisatrice de la mobilité compétente, de manière à ce que celle-ci lui indique notamment si le projet peut conduire à une saturation des infrastructures de transport existantes.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis défavorable.

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

M. Jean-Paul Lecoq. En termes d'aménagement du territoire, on nous a incités, ces dernières années – du moins ceux d'entre nous qui étaient maires, avant de ne plus pouvoir l'être! – à aménager le territoire le long des axes de transports collectifs. Il ne fallait plus miter le territoire, mais concentrer les constructions destinées à l'habitat là où il existait des sillons de transports collectifs, afin d'utiliser au maximum ces transports.

La question n'est donc pas d'éviter d'aménager au risque de saturer les transports collectifs, mais d'aménager le long des transports collectifs existants en en augmentant la capacité, afin de ne surtout pas utiliser de nouvelles terres. C'est précisément l'esprit du développement durable que de concentrer l'habitat là où les transports existent déjà, afin de ne pas inciter à multiplier les offres de transport ici ou là.

Je soutiens bien sûr l'idée d'une concertation en matière d'aménagement du territoire, ce qui est précisément le sens des SCOT, des PLU et jadis des SDAU – schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme –, mais je ne partage aucunement celle que propose cet amendement. Il ne faut surtout pas penser qu'un lotissement par exemple ne doit pas se faire au risque de saturer les transports: si les transports sont saturés, il faut les développer! Il faut faire circuler un nombre suffisant de bus, de tramways et de trains. C'est dans ce sens qu'il faut faire les choses, pas dans le sens inverse.

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park.

Mme Zivka Park. L'amendement ne dit pas qu'en cas de saturation, le projet ne doit pas se faire! Simplement, il faut demander à l'autorité organisatrice d'indiquer s'il y a ou non saturation et, si c'est le cas, de prendre les dispositions nécessaires pour éviter la saturation – par exemple, faire circuler plus de trains ou améliorer les horaires. L'amendement ne vise en aucun cas à empêcher la construction des logements.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est interprétable!

(L'amendement n° 2117 est adopté.)

Article 6

M. le président. La parole est à M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. Le développement de la mobilité solidaire et inclusive est l'objet du chapitre 3 de cette loi. Le constat fut que les collectivités territoriales chargées de la compétence mobilité ne se considèrent généralement pas comme ayant la capacité légale d'agir sur le champ social, cette compétence étant assurée par les conseils départementaux. Cette absence de gouvernance a pu engendrer un manque de lisibilité pour les usagers.

Si la mobilité est une évidence pour la plupart d'entre nous, avec les transports en commun, scolaires, la voiture ou le vélo, elle peut aussi exclure les citoyens les plus fragiles. Freins économiques, physiques, géographiques ou psychologiques et culturels: la mobilité de demain doit être conçue à partir des difficultés des plus exclus, afin de répondre aux besoins de tous.

Comme le rappelle régulièrement la ministre, une personne sur quatre a déjà refusé un emploi ou une formation faute de pouvoir s'y rendre. Améliorer la mobilité, deuxième frein au retour à l'emploi dans notre pays, revient donc à améliorer l'employabilité des Français. *(Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas applaudit.)*

M. le président. La parole est à Mme Stéphanie Do.

Mme Stéphanie Do. Dans la construction de l'article 6, il a été tenu compte de la condition souvent précaire des personnes poursuivant une formation en alternance.

Il appert cependant, madame la ministre, qu'une frange de nos concitoyens a été omise dans cette rédaction. En effet, ces formations en alternance sont délivrées dans le cadre d'un contrat d'apprentissage pour les personnes de moins de 30 ans ou, dans le cadre d'un contrat de professionnalisation, sans limite d'âge. J'ai donc proposé deux amendements, repris par le groupe La République en marche, afin d'ajouter cette mention au contrat de professionnalisation.

Bien que gagés, ces amendements ont été frappés d'irrecevabilité au titre de l'article 40 de la Constitution. C'est pourquoi, madame la ministre, j'attire votre attention sur cette omission, qui n'est pas compréhensible à l'heure où la formation tout au long de la vie bénéficie d'une valorisation certaine.

M. le président. La parole est à Mme Constance Le Grip, pour soutenir l'amendement n° 1734.

Mme Constance Le Grip. Avec cet amendement de Damien Abad que nous sommes plusieurs à avoir cosigné, nous souhaitons modifier à la marge l'article 6 du projet de loi et remplacer l'expression de « mobilité solidaire » par celle de « mobilité inclusive ». Cette substitution devrait se faire à la fin de l'alinéa 4, mais également dans les alinéas 5, 6, 9, 10 et 14.

En effet, la cause de l'inclusion des personnes en situation de handicap nous tient très à cœur. Comme vous le savez, le groupe Les Républicains est fréquemment partie prenante à des propositions de loi et à des tentatives visant à améliorer ou compléter notre législation en matière, par exemple, d'accueil des personnes en situation de handicap dans les établissements scolaires ou dans d'autres occasions et situations de la vie.

Nous souhaitons vivement que l'idée d'une société inclusive soit portée aussi dans le projet de loi qui nous occupe aujourd'hui – une société ouverte à tous, quelle que soit la situation, la fragilité, les particularités ou le handicap. La probabilité de connaître ou d'être confronté, à titre personnel ou dans son entourage familial, à une situation de handicap est de plus en plus élevée dans notre société. Cet amendement vise donc tout simplement à marquer, par l'emploi de cet adjectif « inclusive », notre attachement au combat de tous et de toutes, ici ce soir comme en d'autres occasions, pour aider les personnes en situation de handicap. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR.*)

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame Le Grip, nous sommes tous évidemment sensibles à la question du handicap, y compris dans nos plans de mobilité. Il ne s'agit donc que d'une question de sémantique. Le débat a déjà eu lieu en commission. Nous avons préféré le terme de « mobilité solidaire », qui fait écho aux enjeux de la solidarité – incluant le handicap – à la fois sociale et territoriale.

Je demande donc le retrait de cet amendement, à défaut de quoi j'émettrais un avis défavorable. Nous sommes d'accord, mais nous n'employons pas les mêmes termes. Or nous pensons que le nôtre est plus large et regroupe plus de choses.

Mme Constance Le Grip. « Inclusif » est beaucoup plus ouvert et rassembleur !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je ne trouve pas !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Gilles Lurton. Monsieur le rapporteur, je ne comprends pas votre argumentation. En effet, à longueur de séances de questions d'actualité au Gouvernement, lorsque Mme Cluzel, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées, répond à nos questions – avec des convictions que je partage, même si

nous avons des points de désaccord, sur lesquels nous nous expliquons très régulièrement – elle utilise toujours ce mot d'« inclusion ». Ce mot est très important en matière de handicap. « Solidaire » ne veut pas du tout dire « inclusive ».

Si vous refusez l'amendement tel qu'il est rédigé, inscrivez au moins « solidaire et inclusive » ! En effet l'inclusion, lorsqu'il est question de handicap, me semble avoir un sens très important qui mérite d'être pris en considération. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'important, c'est l'ensemble des dispositions contenues dans cet article, qui sont une avancée très importante par rapport à la situation actuelle.

M. Fabien Di Filippo. On peut encore l'améliorer !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons souhaité, avec cet article 6, s'assurer que les régions, en tant que chef de file de la mobilité, les départements, en tant que chefs de file de la solidarité, les autorités organisatrices et l'ensemble des acteurs de l'insertion travaillent ensemble pour apporter des réponses à tous les publics fragiles – dont, bien évidemment, les personnes handicapées, les personnes éloignées de l'emploi et les personnes à mobilité réduite. Toutes ces dimensions sont portées par cet article.

Ce n'est pas la peine de créer des oppositions qui n'existent pas.

M. Fabien Di Filippo. Nous ne créons pas d'oppositions !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous partageons évidemment l'objectif de prendre en compte les personnes handicapées, les personnes éloignées de l'emploi, les jeunes qui n'ont pas encore le permis de conduire. C'est ce que traduit le terme « solidaire ».

M. Gilles Lurton. Vous avez tort !

Mme Constance Le Grip. Écrivez au moins « solidaire et inclusive », comme le propose M. Lurton !

M. le président. La parole est à M. Brahim Hammouche.

M. Brahim Hammouche. Il y a le handicap, et il y a les vulnérabilités. Dans les vulnérabilités, il n'y a pas que le handicap. Le terme « solidaire » est beaucoup plus englobant, enveloppant, beaucoup plus large. La solidarité consiste à rendre plus solide, ce qui répond bien aux vulnérabilités, qui sont des formes de fragilité. Ce n'est pas seulement une question sémantique, ou d'inclusion, c'est une question de globalité. Les termes de « solidarité » et de « solidaire » sont donc tout à fait appropriés.

Mme Constance Le Grip. On va le dire à Mme Cluzel !

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

M. Fabien Di Filippo. Monsieur le président, madame la ministre, notre volonté constructive est vraiment très forte pour cet amendement. Nous comprenons votre argument en faveur de la solidarité. La solidarité et l'inclusion sont deux choses très différentes, j'en suis d'accord, et peut-être ne faut-il pas les substituer l'une à l'autre. Comme nos collègues ont fort bien tenté de vous l'expliquer, il faudrait écrire « solidaire et inclusive ».

Le Gouvernement s'est engagé, en tout cas du point de vue du marketing et de la communication, en faveur de l'inclusion sur un très grand nombre de textes. Pour une fois que vous avez l'occasion de l'inscrire dans un article un tant soit peu concret, pourquoi ne saisissez-vous pas la main qui vous est tendue par les Républicains d'une manière aussi constructive ?

(L'amendement n° 1734 n'est pas adopté.)

Plusieurs députés du groupe LR. Vous êtes contre l'inclusion ! C'est scandaleux !

M. Damien Pichereau. Vous êtes contre la solidarité ! Ce n'est pas beau !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous sommes pour la solidarité.

M. Gilles Lurton. Les handicapés n'ont pas besoin de solidarité, ils ont besoin d'être dans la société !

M. le président. La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 1330.

M. Pierre Vatin. J'espère que nous trouverons ici un peu plus de cohésion. Cet amendement tend à insérer, à l'alinéa 6, après le mot « région », les mots « , les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-1, les syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-10 ». Il s'agit d'assurer la cohérence avec l'alinéa 5, car l'absence de cette expression pourrait être, à un moment ou à un autre, préjudiciable.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Les AOM et les syndicats mixtes sont partie prenante à la coordination des actions en faveur de la mobilité solidaire, mais il faut bien désigner des pilotes pour l'élaboration du plan d'action commune. Ces pilotes seront la région, en tant que chef de file des mobilités, et le département, au titre de ses compétences sociales. Demande de retrait, donc, ou avis défavorable.

(L'amendement n° 1330, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2449 de M. Hubert Wulfranc est défendu.

(L'amendement n° 2449, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour soutenir l'amendement n° 2513.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Cet amendement de Martine Wonner, que j'ai bien volontiers cosigné, met d'abord l'accent sur l'ambition remarquable de cet article. En effet, nous aurons enfin une mobilité solidaire pour celles et ceux qui souffrent de handicaps.

Mme Wonner veut aussi insister sur la nécessité d'instaurer un droit à bénéficier des dispositifs de mobilité solidaire pour les personnes qui souffrent de troubles psychiques. En effet, les handicaps ne sont pas seulement physiques. Or, aujourd'hui, chacun sait, en tout cas tous ceux qui s'intéressent à cette question, que la réhabilitation psychosociale et la

réinsertion dans la société par l'intermédiaire du logement, de l'emploi et de la mobilité sont des conditions absolument essentielles pour ces personnes, et que c'est un enjeu essentiel de santé publique et de solidarité. Voilà pourquoi cet amendement a été déposé et pourquoi je l'ai soutenu.

M. Pierre Cordier. Le mot « solidaire » serait mieux !

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il ne vous étonnera pas que je sois d'accord avec la présidente de la commission. Néanmoins, chère Barbara, votre amendement est entièrement satisfait par l'article 7 du projet de loi tel qu'adopté par notre commission, qui renvoie directement à la définition du handicap, très complète et plus large que la vôtre, qui figure dans le code de l'action sociale et des familles. *(Brouhaha sur les bancs du groupe LR.)*

M. le président. S'il vous plaît, mes chers collègues, nous écoutons le rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. On parle de handicap, cela me semble important ! Merci de m'écouter !

M. Pierre Cordier. Pas de leçon !

M. Fabien Di Filippo. Écoutez nos amendements !

M. Bruno Millienne, rapporteur. S'il vous plaît, monsieur Di Filippo, vous interrompez tout le monde en permanence ! Ça va ! *(Exclamations sur les bancs du groupe LR.)*

M. le président. Seul le rapporteur a la parole.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Votre amendement, madame la présidente, est donc satisfait par l'article 7 du projet de loi adopté par notre commission, qui renvoie directement à la définition très complète du handicap par le code de l'action sociale et des familles. Cette définition est plus large que la vôtre, puisqu'elle inclut les handicaps physiques, sensoriels, mentaux, cognitifs et psychiques. Demande de retrait, ou avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement est en effet satisfait, mais il offre l'occasion de souligner à nouveau la nécessité de prendre en compte l'ensemble des handicaps. Tel est le sens du travail que nous menons avec Sophie Cluzel. Il faut s'occuper des handicaps moteurs, mais également, M. le rapporteur l'a dit, des handicaps psychiques, sensoriels et cognitifs. Voilà l'action à mener dans le domaine de la mobilité.

M. le président. La parole est à Mme la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. J'entends ce que vous dites : l'amendement est effectivement satisfait. Mme Wonner voulait simplement insister sur ce point, car nous avons encore beaucoup de mal à comprendre que les handicaps ou troubles psychiques ont eux aussi besoin d'un accompagnement en matière de mobilité.

Je pense que Mme Wonner ne me reprochera pas de retirer l'amendement.

M. Gilles Lurton. Ce n'est pas sûr !

(L'amendement n° 2513 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Jean François Mbaye, pour soutenir l'amendement n° 1502.

M. Jean François Mbaye. Toute action ambitieuse doit se déployer en trois temps complémentaires : la planification, l'exécution et l'évaluation. Je ne considère pas les rapports comme des contraintes, et les vois même comme des opportunités. Cet amendement vise à mettre en avant les initiatives prises en faveur de la mobilité solidaire et inclusive, qui ne peuvent être qu'avantageuses pour ceux qui les prennent et, surtout, pour ceux qui en bénéficient. Il demande qu'un rapport annuel sur la mise en œuvre du plan d'action vous soit remis, madame la ministre chargée des transports, ainsi qu'à la délégation ministérielle à l'accessibilité et au Conseil national consultatif des personnes handicapées.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Votre souhait de disposer d'un rapport sur ce sujet est compréhensible, mais les régions croulent sous les rapports de toutes sortes. Nous ne souhaitons pas imposer une nouvelle obligation aux régions ni aux départements, qui rencontrent les mêmes problèmes. Demande de retrait, ou avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 1502 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 1743.

M. Michel Castellani. Il préconise l'instauration de partenariats entre les organismes d'accueil de personnes à mobilité réduite et les établissements scolaires. Il vise donc à favoriser, on l'aura compris, la solidarité intergénérationnelle, en encourageant les bénévoles et les initiatives provenant des établissements scolaires, en lien avec les organismes d'accueil de personnes à mobilité réduite.

C'est l'occasion d'établir un lien social de proximité à l'échelle de nos communes. À travers cet amendement, nous affirmons notre confiance dans la jeunesse et l'incitons à s'impliquer dans la société en dehors du cadre scolaire. Cela permettra aux plus jeunes d'acquérir une conscience et une expérience du vivre ensemble, utiles pour s'intégrer pleinement dans la société en tant qu'acteurs de la solidarité. Cela permettra également d'appuyer le rôle des établissements scolaires dans la construction du sens civique de nos élèves.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends tout à fait le sens de votre amendement. Néanmoins, il introduit une disposition non normative et fixe un objectif sans indiquer les moyens de l'atteindre. Je veux bien que nous en reparlions, mais en l'état, je vous demande de retirer l'amendement. À défaut, avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Castellani, retirez-vous l'amendement ?

M. Michel Castellani. Non, j'aimerais que l'Assemblée se prononce.

(L'amendement n° 1743 n'est pas adopté.)

M. le président. Vous gardez la parole, monsieur Castellani, pour soutenir l'amendement n° 597.

M. Michel Castellani. Cet amendement de Paul-André Colombani propose de mentionner le covoiturage à l'alinéa 14 de l'article 6. La mention expresse du covoiturage permettrait la mise en place, par les autorités en charge de la mobilité, de ce mode de transport, notamment dans les communes rurales. Cela faciliterait le désenclavement des communes qui en souffrent le plus et diversifierait les possibilités de transport pour les personnes à mobilité réduite.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'amendement vise à ajouter le covoiturage aux compétences des AOM, mais l'article 1^{er} y procède déjà : il leur confie la compétence d'organiser des « services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur » pour contribuer au développement de ces usages. L'amendement étant satisfait, j'en demande le retrait ; à défaut, 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. Michel Castellani.

M. Michel Castellani. Je prends en compte les propos de M. le rapporteur et retire l'amendement.

(L'amendement n° 597 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Jean François Mbaye, pour soutenir l'amendement n° 3495.

M. Jean François Mbaye. J'ai accepté de cosigner cet amendement d'Albane Gaillot, qui propose de mettre fin à une inégalité de traitement dans l'attribution de la carte « famille nombreuse » de la SNCF. Cette carte permet de bénéficier d'une réduction du prix des tickets de transport et des forfaits annuels et mensuels comme la carte Navigo.

Notre collègue estime que certains territoires, notamment la région francilienne, en accordent le bénéfice à d'autres catégories d'usagers. La logique du projet de loi est la simplification de l'accès au transport, car seule elle facilitera les mobilités. De grandes métropoles comme Lyon et Marseille l'ont compris, et incluent, avec succès, les forfaits annuels et mensuels dans leur politique de réduction tarifaire en faveur de la mobilité des familles nombreuses.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Mbaye, je ne peux pas soutenir cet amendement, car il appartient aux collectivités de définir librement leur politique tarifaire en matière de transport. Retrait, ou avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La loi prévoit déjà une obligation de réduction tarifaire de 50 % pour les personnes dont le revenu est inférieur au plafond de la couverture maladie universelle complémentaire – CMU-C.

Au-delà, la tarification étant une compétence des autorités organisatrices, la systématisation des réductions pour les familles nombreuses sous conditions de ressources pose la question de l'égalité de traitement par rapport à d'autres catégories de la population également confrontées à des diffi-

cultés financières, comme les familles monoparentales ou les travailleurs pauvres, qui pourraient tout aussi légitimement bénéficier de réductions tarifaires.

Il importe de laisser l'initiative de la politique tarifaire aux autorités organisatrices, dont c'est le rôle. Je vous propose donc de retirer l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Jean François Mbaye.

M. Jean François Mbaye. N'étant pas le premier signataire de l'amendement, je ne veux pas le retirer en l'absence de Mme Gaillot.

(L'amendement n° 3495 n'est pas adopté.)

(L'article 6 est adopté.)

Après l'article 6

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements portant article additionnel après l'article 6.

La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 2142.

M. Stéphane Demilly. C'est un amendement pragmatique, à l'image de son premier signataire, M. Francis Vercamer. *(Sourires.)* Il appartient au registre des décisions efficaces, comme aurait d'ailleurs pu l'être celle sur le taux de TVA réduit pour les transports publics.

L'amendement impose aux autorités organisatrices de la mobilité de prononcer la gratuité des transports de service public en cas d'épisode de pollution faisant descendre la qualité de l'air sous un certain seuil.

Lors de la discussion générale, vous avez rappelé à plusieurs reprises, madame la ministre, l'urgence écologique. Nous devons lutter contre la pollution, tout en accompagnant, bien entendu, les plus modestes. Or, bien souvent, les personnes empêchées de prendre leur véhicule en cas d'épisode de pollution sont celles qui n'ont pas les moyens d'acquérir une voiture plus propre. Voilà pourquoi nous proposons une solution alternative et gratuite. Les propriétaires de véhicules vivant dans des zones desservies par des transports en commun et se trouvant empêchés, par décision du préfet, de prendre leur véhicule pendant un épisode de pollution pourront emprunter les transports de service public gratuitement.

Si des mesures encadrent fortement la circulation en cas de pic de pollution, il nous semble indispensable que des dispositions tout aussi fortes soient mises en œuvre par les autorités publiques pour faciliter la circulation des personnes en transport en commun lors de ces épisodes de pollution.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Demilly, je comprends bien le sens de l'amendement, mais reconnaissez avec moi que la plupart des régions et des autorités organisatrices de transports appliquent déjà des tarifs réduits, voire la gratuité, lors des pics de pollution. Si elles ne le faisaient pas, le coût d'une telle modification pourrait s'avérer très élevé. Laissons la décision à l'appréciation de chaque AOM, car, encore une fois, nous devons respecter la libre administration des collectivités territoriales. Je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, mon avis serait défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Il y a là une incohérence. En effet, l'amendement ne vise qu'à inciter les gens à abandonner leur véhicule polluant en cas de pic de pollution.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cela existe déjà !

M. Jean-Paul Lecoq. Non ! Je suis député du Havre, ville dans laquelle les maires successifs ont toujours refusé d'instaurer la gratuité des transports en commun les jours de pic de pollution. Interrogez tous les maires du Havre que vous connaissez *(Sourires)*, vous constaterez qu'ils ont toujours écarté cette mesure, alors qu'il y a une zone industrielle pétrochimique.

Si vous prétendez défendre une politique de développement durable, notamment vous, madame la présidente de la commission, vous ne pouvez pas laisser les autorités organisatrices de transports décider seules si l'atmosphère continue d'être polluée ou non. Cela ne peut pas être de leur seul ressort !

Comme elles ne le font pas, et je parle d'expérience, il faut que la loi impose à toutes les autorités organisatrices de la mobilité de rendre les transports en commun gratuits les jours de pic de pollution. Je soutiens donc avec force l'amendement de l'excellent député Demilly.

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

M. Hubert Wulfranc. Je suis député de Rouen, la cuvette de la Normandie, et je témoigne du caractère aléatoire des décisions prises par l'autorité organisatrice des transports dans une telle situation. C'est une véritable situation d'urgence, qui affecte la santé de nos concitoyens et qui commande la prise d'une mesure elle aussi d'urgence, imposant, sous l'autorité du préfet, l'utilisation immédiate d'un mode de transport moins polluant.

Nous vous demandons que la loi garantisse une concorde de forme. Les mêmes débats reviennent à chaque pic de pollution. Les élus responsables des autorités organisatrices de transports, notamment à l'échelle métropolitaine, qui sont confrontés à un arbitrage manquent peut-être parfois de la volonté politique de décréter la gratuité des transports en commun, et se retrouvent dans des situations délicates y compris pour eux-mêmes.

Dès lors, tranchons, au profit de l'intérêt général ! Nous soutenons pleinement cet amendement majeur. Il répond à une situation à la fois de fait et de droit.

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

M. Loïc Prud'homme. Nous avons proposé un amendement similaire qui, par le miracle de l'irrecevabilité, a disparu dans les tuyaux de l'Assemblée nationale.

Monsieur le rapporteur, l'argument de la libre administration des collectivités locales est fallacieux. Il en masque un autre, celui du coût, pour les collectivités territoriales, pour les AOM, de l'instauration de la gratuité des transports publics.

Or, comme l'a démontré Hubert Wulfranc, c'est une affaire de volonté politique. On ne peut pas se retrancher systématiquement derrière des considérations économiques, à

courte vue qui plus est, pour s'affranchir de la responsabilité politique de remédier aux problèmes provoqués par la pollution, qui sont bien sûr d'ordre environnemental, mais aussi sanitaire.

En cas de pic de pollution, il faut bien évidemment que chacun puisse délaissier les transports émetteurs de particules fines, de gaz à effet de serre et de toutes sortes d'externalités provoquant des dégâts environnementaux et sanitaires. Chacun doit pouvoir s'en affranchir au profit du transport collectif.

Et dès lors qu'il s'agit aussi d'un problème sanitaire, il n'est pas impensable, en cas de difficulté économique, que les autorités sanitaires prennent en charge son coût. Car le coût pour notre santé, il sera payé de toute façon, et au centuple!

À un moment donné, il faut savoir ce que l'on veut. Soit on veut continuer à regarder passer les trains et les bus en s'empoisonnant, soit on prend le problème à bras-le-corps, avec de la volonté politique. Je remercie notre collègue Demilly d'avoir présenté cet amendement, que nous soutenons pleinement. *(Mme Mathilde Panot applaudit.)*

M. le président. La parole est à M. Cyrille Isaac-Sibille.

M. Cyrille Isaac-Sibille. Il me semble que les problèmes de pollution relèvent de la santé publique. Or celle-ci est une compétence de l'État, non des collectivités territoriales.

Le principe de libre administration des collectivités territoriales n'est pas en cause: le fait est qu'il s'agit d'un problème de santé publique, laquelle est de la compétence de l'État, et qu'il serait bon d'adopter les dispositions proposées.

En outre, accorder la gratuité des transports publics en cas de pic de pollution n'est qu'une perte de gain: les gens sont obligés de prendre les transports en commun, mais cela ne coûte rien aux collectivités territoriales. En revanche, la mesure bénéficie aux gens qui ne peuvent utiliser leur voiture et sont obligés d'acheter un titre de transport.

Bref, les collectivités territoriales s'exposent davantage à une perte de gain qu'à une perte sèche. Je soutiens l'amendement.

M. Jean-Paul Lecoq. Très belle analyse.

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

M. François-Michel Lambert. Je suis assez surpris que la santé de nos concitoyens soit traitée ce soir à l'aune du budget d'une quelconque autorité organisatrice de la mobilité.

Il n'est pas imaginable que l'unanimité ne se fasse pas autour de cet amendement, qui répond à certaines angoisses des Français et est frappé au coin du bon sens.

Imaginez, chers collègues, tout ce qui est « gratuit », financé par l'État ou les collectivités territoriales: un grand buffet par exemple, à 100 000 ou 200 000 euros, pour fêter je ne sais quoi... Là, le coût ne semble pas constituer un problème! *(Applaudissements sur les bancs du groupe LT.)* Mais pour la santé de nos concitoyens, c'est trop? Nous ne serions pas capables, nous, représentants de tous les terri-

toires, de voter à l'unanimité une disposition garantissant à nos concitoyens, lorsque la situation est préjudiciable à leur santé, qu'ils trouveront des transports en commun gratuits?

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

M. Bruno Fuchs. Cet amendement est raisonnable, et symboliquement très fort. À nous de démontrer, ce soir, que nous avons pris la mesure des grands enjeux de notre temps.

Il faut envoyer à nos concitoyens un signal fort: s'agissant d'enjeux de santé publique qui sont si importants, on ne discute même pas. L'amendement est parfaitement limpide. Il n'y a pas à discuter de l'ordre de nos priorités. *(Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes MODEM et GDR.)*

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Mesdames, messieurs les députés des groupes GDR et FI, je comprends votre position: vous êtes pour la gratuité systématique.

M. Loïc Prud'homme. Pas de caricature!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous avez défendu avec cohérence une gratuité permanente des transports.

M. Loïc Prud'homme. Ne confondez pas tout!

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai un peu plus de mal à comprendre les autres députés. En commission a été adoptée la systématisation des restrictions de circulation en cas de pic de pollution. C'est cela qui joue en faveur de la santé publique!

M. Loïc Prud'homme. Mais non!

Mme Élisabeth Borne, ministre. La loi prévoit d'ores et déjà que les collectivités territoriales, en pareil cas, doivent assurer l'utilisation des transports en commun « par toute mesure tarifaire incitative », le cas échéant la gratuité. Par exemple, Île-de-France Mobilités propose des titres de transport à très faible coût, en sus des réductions tarifaires relevant de la tarification solidaire.

Mme Valérie Lacroute. C'est vrai!

M. Gilles Lurton. Nous en connaissons bien la présidente!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il ne faut pas se tromper de combat. Ce qui importe, c'est d'assurer la réduction de la circulation automobile en cas de pic de pollution, et nous avons augmenté l'automatisme des mesures en ce sens, et de veiller à ce qu'il n'y ait pas de problème d'accès aux transports en commun, qui doivent se substituer aux autres en pareil cas. C'est pourquoi le Gouvernement reste défavorable à l'amendement.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Madame la ministre, la libre administration des collectivités locales, vous l'invoquez lorsque cela vous arrange! Jadis, la loi a obligé les autorités organisatrices de transports à établir des tarifs sociaux.

Mme Élisabeth Borne, ministre. En effet, avec une réduction de 50 %!

M. Jean-Paul Lecoq. Elles y ont été obligées! Personne, alors, n'a mis en avant la libre administration des collectivités locales, et prétendu qu'elles pouvaient agir à leur guise! On

ne leur a pas laissé le choix, car il s'agissait de satisfaire un besoin de la population. De la même façon, il faut leur dire ce soir qu'elles n'ont pas le choix, parce que la santé publique l'exige !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce n'est pas la bonne méthode !

M. Jean-Paul Lecoq. Lorsqu'un pic de pollution survient au Havre, le préfet signe immédiatement des arrêtés imposant aux raffineurs de modifier les catégories de pétrole utilisées. L'État sait donc bien faire les choses au profit de la santé publique, quand il le veut. Et il ne serait pas capable de faire signer le même type d'arrêté pour contraindre les autorités organisatrices de transports ?

J'ai aussi beaucoup apprécié l'argument de notre collègue Isaac-Sibille : une telle mesure ne coûte rien aux collectivités territoriales ! Les bus, les tramways, les chauffeurs sont là. La seule différence, c'est qu'il y aura un peu plus de monde dans les bus, les jours de pic de pollution !

Madame la ministre, vous ne pouvez pas repousser cet amendement. Aucune raison, ni financière ni autre, ne le justifie. Votre seul argument, c'est que nous, nous sommes pour la gratuité, et vous non ! Mais la question n'est pas d'être favorable à la gratuité des transports, c'est² de défendre la santé publique. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

M. Stéphane Demilly. Bravo !

(*L'amendement n° 2142 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 1949 rectifié.

Mme Valérie Lacroute. Le code des transports impose aux autorités organisatrices d'accorder aux bénéficiaires d'aides sociales des réductions tarifaires d'au moins 50 % sur leurs titres de transport, ce qui permet aux usagers en situation précaire de se déplacer. Cet avantage est également accordé aux étrangers en situation irrégulière, qui n'ont pourtant pas vocation à entrer sur le territoire national ni, évidemment, à y demeurer.

M. Fabien Di Filippo. Exactement !

Mme Valérie Lacroute. Le présent amendement vise donc à permettre aux autorités organisatrices de la mobilité de les exclure du bénéfice des réductions tarifaires. Il y va de l'équité et de la justice sociale. Rien ne justifie que les étrangers en situation irrégulière bénéficient d'avantages plus substantiels pour les transports que, par exemple, l'ensemble des Franciliens.

M. Pierre Cordier. Très bien !

M. Gérard Menuel. Elle a raison !

Mme Valérie Lacroute. Dans la région Île-de-France, la situation évolue de façon exponentielle. Cette réduction a coûté à la région plus de 43 millions d'euros en 2017.

Par ailleurs, l'amendement est conforme aux paroles et aux actes du Gouvernement en matière de politique migratoire – en clair, la fermeté des discours, s'agissant de l'éloignement des étrangers en situation irrégulière.

Bref, cet amendement permet aux collectivités territoriales d'exclure du bénéfice de la gratuité des transports les étrangers en situation irrégulière, en laissant à chaque autorité organisatrice de la mobilité le choix de sa politique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je ne peux donner l'avis de la commission sur cet amendement, puisque la rédaction a été rectifiée depuis. En commission, j'avais émis un avis de sagesse. Dans l'hémicycle, je m'exprimerai à titre strictement personnel,

Pour ma part donc, et en vertu de la libre administration des collectivités territoriales, il me semble nécessaire de laisser à ces dernières le choix d'appliquer ou non une telle politique, si elles le peuvent.

M. Fabien Di Filippo. Très bien !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il est exact qu'il y a une forme d'injustice au fait que des gens en situation irrégulière, censés avoir quitté le territoire, bénéficient de tarifs réduits alors même que d'autres, smicards par exemple, n'en bénéficient pas. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. Fabien Di Filippo. Voilà !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je rappelle que je m'exprime ici à titre personnel.

M. Fabien Di Filippo. Bienvenue à droite !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement vise à offrir aux autorités organisatrices de la mobilité la possibilité de ne pas appliquer la réduction tarifaire sociale prévue par le code des transports pour les étrangers en situation irrégulière.

M. Fabien Di Filippo. Exactement !

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'observe que le débat a évolué depuis l'examen du texte en commission : il s'agissait initialement de rendre impossible aux autorités organisatrices d'adopter une telle réduction sociale.

L'amendement défendu à l'instant laisse cette décision à l'initiative des collectivités territoriales. Je précise qu'il n'est pas question de revenir, par le biais de l'amendement, sur le caractère inconditionnel de l'aide médicale d'État – AME –, laquelle est justifiée par des motifs de santé publique. La référence à l'AME permet d'appliquer le plafond de ressources prévu par le code de la sécurité sociale, à l'identique de celui prévu pour les bénéficiaires de la CMU-C s'agissant des personnes en situation régulière.

Je précise également que les personnes ayant effectué une démarche auprès d'une préfecture ne sont pas considérées comme étrangers en situation irrégulière. Elles sont en attente d'examen de leur demande de titre de séjour ou d'asile, et placées sous récépissé.

M. Brahim Hammouche. Exactement !

Mme Constance Le Grip. Bien sûr !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Seuls les étrangers n'entreprenant aucune démarche volontaire de régularisation et déboutés de toutes leurs demandes seraient donc concernés par la privation du bénéfice de la réduction tarifaire.

Enfin, j'indique que le coût de celle-ci est vraisemblablement bien moindre que l'estimation de 43 millions avancée pour l'Île-de-France.

Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée sur cet amendement.

M. Fabien Di Filippo. Très bien !

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

M. Bruno Fuchs. Sans me prononcer sur le fond de l'amendement, il me semble que celui-ci n'est pas satisfaisant sur la forme.

Tout d'abord, il est rédigé de telle façon qu'il n'y a aucune étude d'impact. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

M. Fabien Di Filippo. Au pire, nous ferons des économies !

M. Bruno Fuchs. On ignore le nombre d'étrangers concernés, ainsi que les conséquences financières de la mesure proposée. Dans les faits, si on exclut du bénéfice du demi-tarif un individu qui a peu de moyens, il n'achètera pas de titre de transport, il fraudera. On remet donc dans le circuit des fraudeurs, alors même qu'ils sont en situation régulière.

Ensuite, qu'est-ce qu'un étranger en situation irrégulière ? Si un étranger fait appel, tant que dure la procédure, il devra se déplacer avec son dossier, et le produire au guichet pour justifier de sa situation ? (« *Mais non !* » sur les bancs du groupe LR.) C'est assez peu pratique.

M. Pierre Cordier. Les récépissés, ça existe !

M. Bruno Fuchs. Enfin, vous laissez au fonctionnaire du guichet la charge de décider si les documents sont conformes ou non, chers collègues du groupe Les Républicains. (« *Non !* » sur plusieurs bancs du groupe LR.)

On voit donc que l'amendement, abstraction faite du fond, n'est pas rédigé de façon suffisamment claire et satisfaisante pour être voté en l'état. (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe LaREM. – MM. Jean-Paul Mattei et Loïc Prud'homme applaudissent également.*)

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

M. Jean-Paul Lecoq. Je voudrais rappeler à mes collègues que la France a signé des traités internationaux, qui prévoient, par exemple, l'obligation de scolarisation des enfants, y compris de ceux des gens en situation irrégulière.

M. Loïc Prud'homme. Oui.

M. Jean-Paul Lecoq. Si ces enfants sont scolarisés, il va bien falloir qu'ils prennent les transports en commun, de même que leurs familles, pour les accompagner ! (« *Mais non !* » sur les bancs du groupe LR.) Donc, ne serait-ce qu'à ce titre et pour respecter nos traités internationaux, nous n'avons pas d'autre choix que de donner la possibilité d'accéder au service de transport. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes GDR, FI, SOC et LaREM.*)

M. Hubert Wulfranc. Ou alors vous laissez les gamins dans la nature !

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

M. Hubert Wulfranc. Je voudrais compléter cette démonstration exemplaire – et qui repose effectivement sur un exemple, un exemple fondamental, celui du droit à la scolarisation des enfants. De deux choses l'une : soit vous adoptez cet amendement, puis vous laissez les gamins aller seuls à l'école à pied, à deux, trois, quatre ou cinq kilomètres de chez eux, et vous assumez vos responsabilités lorsque tout le monde pleure sur les accidents dont sont victimes les gamins dans la rue, soit vous permettez, par l'exercice d'un droit aux transports, au papa et à la maman de conduire leurs enfants à l'école. Voilà, ce n'est pas plus compliqué que ça. Si vous leur refusez ce droit, ne venez pas pleurer après.

M. le président. La parole est à Mme Constance Le Grip.

Mme Constance Le Grip. Je voudrais rappeler, tout à fait sereinement et calmement, que l'objet de cet amendement n'est pas de prononcer je ne sais quelle interdiction de transport. Il s'agit simplement de donner aux autorités organisatrices de la mobilité la faculté d'exclure éventuellement les clandestins du bénéfice de la quasi-gratuité des titres de transport, sur le territoire de leur ressort.

M. Loïc Prud'homme. Elles n'en ont pas la compétence !

M. Jean-Paul Lecoq. Et elles n'ont pas la compétence de contester la signature de la France !

Mme Constance Le Grip. Il s'agit simplement d'être en cohérence avec ce que l'on considère comme une autorisation à être présent légalement sur le territoire de la République française, et avec ce que l'on considère comme une situation d'irrégularité et de séjour illégal. Il s'agit donc de donner la possibilité aux autorités organisatrices de la mobilité, lorsqu'elles le souhaitent, de mettre fin à une espèce de prime à l'illégalité qui peut, à certains égards, poser question aux personnes qui s'acquittent, elles, de la totalité du prix des transports en commun. (*Exclamations sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

M. Jean-Paul Lecoq. Et la Déclaration des droits de l'enfant ?

M. Hubert Wulfranc. C'est ça, le risque du girondisme !

M. le président. La parole est à Mme Michèle Victory.

Mme Michèle Victory. Je trouve très dommage que vous profitiez de ce débat sur la mobilité, qui nous concerne tous, pour revenir à un autre débat qui n'a franchement aucun rapport avec nos discussions. Vous évoquez les droits de personnes qui se trouvent dans des situations illégales : certes, mais on sait pourquoi et comment, et on sait très bien aussi qu'elles ont vécu des choses particulièrement difficiles. Nous ne sommes pas là ce soir pour juger si elles ont bien fait ou mal fait, ni si leur situation est régulière ou pas, nous sommes là pour parler du transport.

Je trouve vraiment mesquine cette façon de ramener votre obsession dans notre débat. Cela ne grandit pas notre pays, franchement.

M. Fabien Di Filippo. N'importe quoi ! C'est vous qui payez ?

Mme Michèle Victory. Si on veut parler encore de l'immigration, on le fera à un autre moment, mais ce n'est pas le débat de ce soir. Comme cela a été souligné, nous ne disposons d'aucune étude d'impact. En rencontrez-vous beaucoup, des personnes en situation irrégulière, risquant d'être repérées par les forces de l'ordre, qui vont et viennent tranquillement

et prennent le bus comme on se promènerait dans notre beau pays? Non, ça ne fonctionne pas comme ça, vous n'en avez jamais rencontré! Ça ne va pas du tout. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC et plusieurs bancs des groupes GDR, LaREM et MODEM.*)

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

M. Fabien Di Filippo. Vous me permettrez tout d'abord d'avoir une pensée pour la présidente de la région Île-de-France, Mme Péresse, dont je suis sûr qu'elle suit nos débats : je voudrais lui dire qu'elle voit bien que nous soutenons sa position, et qu'il n'est pas besoin, chez nous, de surjouer des différences artificielles pour exister. (*Vives exclamations, rires et « Au revoir ! » sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

J'en reviens à notre amendement, qui est très important. Mme Victory se demande pourquoi nous revenons sur ce sujet à l'occasion de ce texte : c'est que justement, la dernière fois que nous en avons parlé, on nous a dit que c'était peut-être une bonne idée, que nous avons sans doute raison, mais que le futur texte sur la mobilité serait sans doute le bon véhicule législatif!

Alors là, je pense à Gérard Collomb... Ayez aussi une pensée pour lui, à qui je pense qu'aujourd'hui, vous ne voulez plus autant de bien que par le passé. Moi, je pense que sa parole était d'or, à ce moment-là.

Nous parlons, madame, de personnes qui ont violé nos lois, pas de personnes dont on ignore si elles méritent d'être accueillies ou pas : celles-là ont le droit d'asile ou sont des demandeurs d'asile, et ne sont pas concernées par cet amendement. Et ces personnes en situation clandestine, qui ont violé nos lois, vous estimez qu'elles doivent avoir plus de droits que celles dont parlait M. Millienne, qui sont au SMIC, qui ne bénéficient pas d'aides sociales et qui, pour autant, notamment dans des régions comme l'Île-de-France, ont autant de problèmes de mobilité, autant de difficultés pour emmener leurs enfants à l'école! Non : soit c'est pour tout le monde, soit c'est pour personne. (*Exclamations sur les bancs des groupes GDR, FI et SOC.*)

M. Jean-Paul Lecoq. C'est ce que nous disons : c'est pour tout le monde!

Mme Michèle Victory. L'humanité, elle est pour tout le monde.

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

Mme Valérie Lacroute. Je sais que le sujet est très sensible, et qu'il est tard. Essayons donc de nous calmer. Tout le monde a le droit de ne pas avoir le même avis.

Permettez quand même que nous insistions sur cet amendement. Il ne vise pas à empêcher que ce soit de prendre les transports en commun – et j'ai entendu des erreurs sur les bancs d'en face dans l'hémicycle sur ce point. Personne n'est interdit de prendre les transports en commun.

L'objectif de cet amendement, c'est de ne pas accorder de réduction tarifaire à des gens qui sont en situation irrégulière sur notre territoire alors que nous avons des Franciliens – puisque le problème se pose essentiellement en Île-de-France – qui prennent tous les jours les transports en commun et qui, eux, ne bénéficient d'aucune réduction, même si leurs revenus ne sont pas très élevés.

Mme Cendra Motin. Les trajets sont pris en charge à 50 % par les employeurs!

Mme Valérie Lacroute. Troisième point : l'AME est une politique d'État, donc je ne vois pas pourquoi les collectivités territoriales devraient prendre en charge ces réductions tarifaires.

M. Loïc Prud'homme. Cela n'a rien à voir!

Mme Valérie Lacroute. Je renvoie à l'État cette charge financière. Il n'est pas logique qu'une autorité organisatrice de la mobilité prenne en charge ce coût qui résulte d'une politique d'État. L'objet de cet amendement est donc de laisser aux collectivités le choix d'accorder ou non une réduction tarifaire à des gens qui, je le rappelle, sont en situation irrégulière sur le territoire. Le faire est envoyer un mauvais signal à tous les Français qui travaillent tous les jours, avec des revenus modestes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR. – Mme Ménard applaudit également.*)

M. Fabien Di Filippo. Très bien!

M. le président. La parole est à M. Patrick Mignola.

M. Patrick Mignola. Je crois que, sur un sujet aussi sensible que celui-là, il ne faut pas caricaturer les positions des uns et des autres. Nous nous trouvons face à deux principes qui s'opposent.

Le premier principe, c'est qu'il est intolérable que l'on empêche ou que l'on entrave, sur le territoire national, la libre circulation de femmes et d'enfants. Cela va de soi, quelle que soit leur situation, régulière ou non.

Et puis il y a un deuxième principe : c'est qu'il n'est pas tolérable non plus que des personnes en situation irrégulière bénéficient de réductions tarifaires financées avec l'argent public, si l'on veut bien considérer qu'il est respectable et payé par chacune et chacun des Français qui sont éligibles aux contributions.

Quand deux principes s'opposent fondamentalement...

M. Jean-Paul Lecoq. L'intérêt général s'impose!

M. Patrick Mignola. ...je crois que faire confiance au terrain est la seule sagesse qui s'impose à la représentation nationale. Une autorité organisatrice de la mobilité peut décider d'appliquer des réductions tarifaires à des personnes en situation particulière, aux familles monoparentales ou aux enfants par exemple. Car, comme M. Lecoq l'a très bien dit, les enfants doivent être scolarisés. Mais une autorité organisatrice de la mobilité peut aussi décider que, lorsque des personnes sont sous le coup d'un arrêté d'expulsion prononcé à titre exécutoire, elles ne sont pas éligibles à une réduction tarifaire financée par l'argent public des Français.

Une telle décision se prend forcément au plus près du terrain. Nous venons, à propos d'un amendement précédent, de traiter de la même collision entre deux principes. L'Assemblée nationale vient de décider qu'en cas de pic de pollution, elle imposait aux collectivités la gratuité dans les transports. (*« Mais non ! Cela a été rejeté ! » sur divers bancs.*) En tout cas, elle souhaitait l'imposer. Deux principes s'opposaient alors : celui de la libre administration des collectivités territoriales et celui de l'obligation absolue de lutter contre la pollution en tout point du territoire de notre pays.

M. Jean-Paul Lecoq. Alors, qu'est-ce qui prime?

M. Patrick Mignola. Il y a quelques années, alors que beaucoup d'entre nous n'étaient pas encore là, a été votée la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République – loi NOTRe. Celle-ci opposait certains principes, entre ce qui pouvait être décidé par la représentation nationale et ce qui pouvait être librement décidé par les collectivités territoriales dans le cadre de la loi.

Lorsque des principes s'opposent, et que chacun d'entre eux est légitime, est-ce le rôle de l'Assemblée nationale de décider à la place des collectivités locales? Nous sommes légitimes parce que nous avons été élus par les Françaises et les Français, mais dans les collectivités locales, il y a des élus locaux qui sont légitimes, eux aussi, et c'est bien à eux de décider!

Fabien Di Filippo, avec son sens de la caricature habituel, nous a rappelé que cet amendement avait été inspiré par la présidente de la région Île-de-France. Nul d'entre nous ne peut douter qu'il y avait forcément une arrière-pensée politique derrière la proposition ainsi effectuée. Car Bruno Fuchs a raison: au fond, a-t-on réellement déterminé la population qui est concernée? A-t-on effectué les études d'impact? Non. Il y avait probablement une arrière-pensée politique de réinventer la droite.

Eh bien, de même que ce n'est pas à l'Assemblée nationale de trancher entre deux principes, ce n'est pas à elle non plus de savoir si elle doit réinventer la droite, ou si elle doit se repositionner à gauche. Elle doit juste décider que lorsque des principes entrent en collision, seuls les élus locaux, au plus près du terrain, doivent prendre la décision.

Cet amendement me semble donc légitime, parce qu'il reconnaît que la sagesse doit s'imposer dans des décisions de terrain. Je le voterai donc. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. Loïc Prud'homme. Ce n'est pas glorieux.

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

M. François-Michel Lambert. Je suis assez étonné. Je pense aux Français qui, dans quelques heures, vont se lever et qui attendent des réponses de nos débats. Ils sauront que nous sommes restés jusqu'à une heure du matin ce soir, que nous resterons peut-être jusqu'à une heure du matin dans la nuit de vendredi à samedi, que nous remettrons ça la semaine prochaine, et que nous aurons passé tant de temps sur un sujet qui, finalement, ne les concerne que si peu. Ils préféreraient que nous apportions des réponses.

On voit bien que cet amendement hyperpolitique, d'agitation politique, n'apporte pas de réponse aux problèmes quotidiens des Français. Demain matin, ces derniers n'auront toujours pas de réponses à la hauteur de leurs besoins, notamment pour les déplacements professionnels et scolaires. Il est donc absolument nécessaire de repousser cet amendement et de revenir à l'essentiel: apporter une réponse à la hauteur des enjeux, pour nos concitoyens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC et sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Jean-Paul Lecoq. Je n'ai évidemment pas la même lecture que M. Mignola de ce qu'il faut faire quand deux principes s'entrechoquent. C'est peut-être ma position au sein de la commission des affaires étrangères qui veut cela, mais je considère que le droit international, la convention

internationale des droits de l'enfant, la Déclaration universelle des droits de l'homme contiennent des valeurs universelles, que je ne laisserai jamais contredire par des élus locaux sous prétexte que ce sont des gens de proximité.

Je ne laisserai jamais des élus locaux dire qu'au vu de la délinquance qu'ils constatent, ils vont rétablir la peine de mort sur leur territoire! (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR. – Protestations sur les bancs du groupe LR.*) On ne s'en remet pas aux élus des territoires pour des valeurs de cet ordre! L'intérêt général, c'est à l'Assemblée nationale qu'il se décide, pas dans les territoires. Les collectivités s'administrent librement, mais dans un cadre législatif défini par le Parlement, et par personne d'autre.

La question qui est posée ce soir, c'est celle de la solidarité humaine. Et si elle ne vous intéresse pas, il faut aller jusqu'au bout: il faut retirer notre signature de la Déclaration des droits de l'enfant (*Exclamations sur les bancs du groupe LR*), qui nous donne le devoir de scolariser tous les enfants. C'est possible, bien sûr, et ensuite, on pourra décliner d'autres mesures: si l'on n'est pas obligé de scolariser les enfants, alors il n'y a pas besoin de les transporter,...

M. Fabien Di Filippo. Et on dit que je suis caricatural!

M. Jean-Paul Lecoq. ...et les lycéens non plus n'ont plus besoin de tarif réduit.

Mme Valérie Lacroute. Tout le monde peut prendre les transports en commun!

M. Jean-Paul Lecoq. Car qui dit personne en situation irrégulière dit personne pauvre. Pour ma part, je préfère des personnes en situation irrégulière qui bénéficient d'une réduction de tarif et payent le reste, plutôt que des personnes en situation irrégulière qui ne payent rien du tout et qui fraudent systématiquement. Quelle ambiance voulez-vous, dans les transports en commun? Préférez-vous voir des fraudeurs – ceux qui n'auront plus d'autre choix – côtoyer ceux qui ont payé, ou bien préférez-vous que, parce qu'il y a une solidarité humaine, ceux qui sont pauvres payent tout de même une partie de leur billet?

Moi, c'est cette deuxième ambiance que je veux. Je veux que, dans mon pays, les êtres humains vivent apaisés. C'est cela l'intérêt général, et c'est lui qui doit primer.

Et puis, quel étranger ira dans un service administratif de l'État, de la région, de la commune, pour demander des réductions sur les tarifs de transport s'il est en situation irrégulière? Celui qui n'a pas le choix, qui en a besoin pour ses enfants qui vont à l'école! Personne d'autre!

M. le président. La parole est à M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. C'est un débat que nous avons déjà eu en commission, même si l'amendement a été rectifié depuis.

J'entends des contre-vérités, voire des mensonges.

Il a ainsi été question de « quasi-gratuité »: 50 %, ce n'est pas une quasi-gratuité! La réalité, c'est que les bénéficiaires de l'AME payent la moitié de leur titre de transport ou de leur abonnement.

M. Jean-Paul Lecoq. Exactement!

Mme Constance Le Grip. La réduction peut atteindre 75 %!

M. Damien Pichereau. Il a aussi été question de 43 millions d'euros. C'est le chiffre, en effet, que nous tenons d'Île-de-France Mobilités, mais c'est une estimation, fondée sur l'hypothèse que l'ensemble des bénéficiaires de l'AME prennent un abonnement et bénéficient de cette réduction. Nous ne sommes pas certains que ces chiffres soient vrais, et nous n'avons pas d'étude d'impact ; cela demanderait confirmation. On peut penser que le manque à gagner est bien inférieur. Et quand bien même, il faut aussi le comparer aux plus de 4 milliards d'euros de recettes d'Île-de-France Mobilités.

Depuis le début de la discussion du présent projet de loi, nous répétons que nous souhaitons accompagner les plus fragiles, socialement ou physiquement. Nous reviendrons encore largement sur ces sujets. Ne devons-nous pas consentir un effort pour ces personnes, les plus vulnérables ? Bien sûr, cela fait peser une charge sur les régions, mais ce n'est pas le seul cas où cela se produit. Je crois, pour ma part, que nous devons faire cet effort.

Nous voterons contre cet amendement. (*Applaudissements sur de nombreux bancs des groupes LaREM, MODEM, SOC et GDR.*)

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

M. Hubert Wulfranc. Cet amendement, cela a été dit, est strictement politique.

Mme Nadia Hai. Oui.

M. Hubert Wulfranc. C'est une question qui vous est posée à vous, la majorité. Nonobstant l'intervention que nous venons d'entendre, on voit bien que c'est un piège qui vous est tendu.

M. Pierre Cordier. La République en marche et les communistes vont donc voter ensemble ! (« *Nous en sommes fiers !* » sur les bancs du groupe LaREM.)

M. Fabien Di Filippo. C'est très bien, la gauche plurielle, nous n'avons rien contre !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le groupe Les Républicains n'aurait-il pas très récemment demandé un référendum avec la France insoumise ?

M. le président. Laissez M. Wulfranc s'exprimer, mes chers collègues.

M. Hubert Wulfranc. Au-delà des arguments qui ont pu être développés par ceux qui voteront contre cet amendement, c'est votre crédibilité qui est en jeu. Vous avez voulu instituer dans le débat politique une distinction que nous ne partageons pas : l'opposition entre progressistes et conservateurs. Si vous voulez démontrer que cette opposition a, de votre point de vue, la moindre valeur, alors il vous revient ce soir, dans un ultime sursaut, de vous réunir pour repousser cet amendement.

M. le président. Je précise que je ne donnerai plus la parole qu'aux deux orateurs déjà inscrits, car nous aurions déjà dû lever la séance. La parole est à M. Bruno Fuchs.

M. Bruno Fuchs. Cet amendement est purement politique, et n'a pas sa place dans notre discussion de ce soir.

Avez-vous fait une étude d'impact ? Vous citez un chiffre de 43 millions d'euros, mais les conséquences de cette mesure seraient certainement mauvaises pour les finances de la

collectivité. Aujourd'hui en effet, elles perçoivent 50 % du total, mais les personnes concernées n'ont pas les moyens de payer davantage.

Mme Nadia Hai. Exactement !

M. Bruno Fuchs. Il vaut mieux toucher 100 % de 50 %, que zéro ! (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Calculez vraiment l'impact de cette mesure sur les finances publiques, et vous verrez qu'il sera négatif.

Vous dites ne pas vouloir accorder de faveur à des gens qui violent nos lois. Poussez votre raisonnement jusqu'au bout : pourquoi les autorisez-vous à prendre les transports en commun ? S'ils violent nos lois, interdisez-leur, c'est tout simple ! (*Vives exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Je ne parle pas au fond : je ne fais que démontrer là que votre proposition est purement politique, mal écrite, et qu'elle ne tient pas la route.

Mme Valérie Beauvais. Votre propos aussi est entièrement politique !

M. le président. La parole est à M. Christian Jacob.

M. Christian Jacob. Je voudrais reprendre les différents éléments qui viennent d'être exposés.

Tout d'abord, nous n'interdisons à personne de prendre les transports en commun – ce qui nous conduirait en effet à déroger aux conventions internationales. Nous n'allons pas dans cette direction, contrairement à ce que disait M. Lecoq.

Ensuite, nous parlons bien ici de gens qui sont en situation irrégulière, et en aucun cas de personnes qui attendent l'issue d'une procédure, une demande d'asile par exemple – et l'on sait que cela peut être long. Celles-là ne sont évidemment pas concernées, comme Mme la ministre l'a rappelé avec beaucoup de clarté. Je pense que vous ne l'avez pas tous bien entendue.

Par ailleurs, dès lors que nous maintenons nos textes dans leur état actuel, nous créons en fait un appel à l'immigration irrégulière. (*Très vives exclamations sur les bancs des groupes LaREM, MODEM, SOC et FI.*) Mais si ! Vociférez, ricanez, allez-y !

M. le président. Seul M. Jacob a la parole, mes chers collègues !

M. Christian Jacob. Vociférez autant que vous voulez, mais regardez les résultats des dernières élections, vous arrêtez de ricaner. La réalité, c'est qu'au détriment... (*Le tumulte continue.*) Monsieur le président, je ne peux pas m'exprimer !

Mes chers collègues, je pense que nous devrions arriver à nous écouter. Lorsque vous prenez des mesures en faveur de personnes qui sont en situation irrégulière, c'est au détriment des gens, les Franciliens en particulier, qui sont, eux, en situation régulière et qui voyagent tous les jours pour aller travailler. (*Mêmes mouvements.*)

M. Fabien Di Filippo. C'est une prime à la clandestinité !

M. Christian Jacob. C'est un choix : vous soutenez des mesures prises en faveur de gens qui n'ont aucune raison de demeurer sur notre territoire. C'est tout de même d'une indécence folle ! Et c'est ce qui suscite des réactions comme celles des dernières élections.

Mme Sandra Marsaud. Quelle analyse!

M. Christian Jacob. Ce que nous demandons, c'est que les autorités organisatrices de transports puissent décider librement de ces dispositions. Cela me semble frappé au coin du bon sens! Nous ne mettons en cause aucune convention internationale...

M. Jean-Paul Lecoq. Si.

M. Christian Jacob. ...en disant à quelqu'un qui n'a pas le droit d'être sur notre territoire qu'il doit payer ses titres de transport, ou bien rester chez lui. C'est du bon sens! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

J'ai un regret, monsieur le président : j'aurais bien aimé un scrutin public sur cet amendement. Je l'ai demandé, mais trop tard semble-t-il, à quelques secondes près. Soit, c'est le règlement. Mais il aurait été amusant que, sur un tel sujet, chacun assume ses responsabilités. (« *Nous assumons parfaitement!* » sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)

Monsieur le président, à la demande unanime de l'Assemblée, peut-être pourriez-vous accepter un scrutin public? Tout le monde est d'accord, faites-le, monsieur le président!

M. le président. Vous savez très bien, monsieur le président Jacob, que les demandes de scrutin public sont encadrées. La discussion a duré un long moment, vous aviez tout le temps.

M. Christian Jacob. Mais puisqu'il y a unanimité, monsieur le président! (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour un rappel au règlement.

Mme Emmanuelle Ménard. En effet, monsieur le président, parce que vous ne m'avez pas donné la parole alors que je vous la demande depuis dix minutes et que vous l'avez donnée plusieurs fois à certains députés. Moi, je n'ai pas le droit de parler, semble-t-il.

Si vous me le permettez, je m'exprimerai donc – je serai très concise, car je ne voudrais pas abuser à cette heure tardive. Je veux dire à mes collègues que si vous rejetez cet amendement, alors vous cautionnez le fait qu'en France... (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*) Pardonnez-moi, je voudrais m'exprimer également!

Mme Nadia Hai. Ce n'est pas un rappel au règlement!

Mme Emmanuelle Ménard. Vous cautionnez donc le fait qu'en France, une personne en situation irrégulière est mieux considérée qu'une personne qui respecte la loi. Accorder une telle réduction tarifaire à des clandestins est une véritable prime à l'illégalité! (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*) Cette réduction profite, je le redis, à des personnes qui n'ont pas le droit de séjourner sur notre territoire.

Les Français qui sont dans une situation financière fragile, ceux qui ont manifesté pendant six mois cet hiver, ceux qui travaillent, ceux qui sont honnêtes et qui respectent la loi, ceux-là apprécieront.

Merci, monsieur le président, de m'avoir laissé parler jusqu'au bout.

M. le président. Il ne s'agissait pas là d'un rappel au règlement, et cette intervention sera décomptée de votre temps de parole. Mais je vous ai laissé parler car en effet, je n'avais pas regardé de votre côté lorsque j'ai cessé de prendre les inscriptions, à une heure.

Je mets maintenant aux voix l'amendement, sur lequel M. le rapporteur a exprimé un avis favorable à titre personnel et Mme la ministre, un avis de sagesse.

(*L'amendement n° 1949 rectifié n'est pas adopté.*) (*Applaudissements sur de nombreux bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

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, ce matin, à neuf heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités.

La séance est levée.

(*La séance est levée, le jeudi 6 juin 2019, à une heure quinze.*)

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

SERGE EZDRA