

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

264^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du vendredi 7 juin 2019

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. RICHARD FERRAND

1. Souhaits de bienvenue à une délégation étrangère (p. 5580)

M. le président

2. Mobilités (p. 5580)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5580)

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

M. le président

Après l'article 20 (*suite*) (p. 5580)

Amendements n^{os} 3046, 2996

PRÉSIDENTE DE MME CAROLE BUREAU-BONNARD

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

Amendements n^{os} 3126 rectifié, 2323

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

Amendement n^o 3299 rectifié

Article 21 A (p. 5585)

Amendement n^o 506

Amendement n^o 507, 508, 509 et 510

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

Après l'article 21 A (p. 5586)

Amendement n^o 3175

Article 21 B (p. 5587)

Amendement n^o 512

Après l'article 21 B (p. 5587)

Amendement n^o 511

Amendements n^{os} 1279, 2761, 237, 1278, 2346, 2794, 2828

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

Amendements n^{os} 2509 rectifié, 2826 rectifié, 2971 rectifié

Article 21 (p. 5590)

Mme Aude Luquet

Amendements n^{os} 2240, 2044, 2047, 3315, 1870, 2018, 2056, 1920

Après l'article 21 (p. 5594)

Amendements n^{os} 529, 531

Article 21 bis (p. 5595)

Amendements n^{os} 165, 3461, 1280, 3002, 1281, 2070

Article 22 (p. 5598)

M. Jean-Marc Zulesi

Mme Aude Luquet

Mme Sandrine Mörch

Suspension et reprise de la séance (p. 5599)

Amendements n^{os} 1170, 2498

Amendement n^o 372

Amendements n^{os} 373 et 374, 3168

Amendements n^{os} 658, 1282, 3390, 659

Amendements n^{os} 1283 et 3391, 3438, 1284, 1047, 106, 1894

Amendements n^{os} 774, 987, 1289

Amendements n^{os} 1517, 1286

Amendement n^o 754

Amendement n^o 304

Amendement n^o 2805

Amendements n^{os} 5, 3446

Amendements n^{os} 3447, 3386

Amendement n^o 6

Amendement n^o 2701

Amendements n^{os} 3150, 1353

Amendements n^{os} 646, 3579, 2085, 2549, 2857

Amendements n^{os} 300, 1288, 2306, 773

Amendements n^{os} 2829, 3154

Après l'article 22 (p. 5611)

Amendements n^{os} 206, 311, 660

Amendement n^o 3396

Amendements n^{os} 310, 661

Amendements n^{os} 1290, 3397, 2263 rectifié, 3167 rectifié

Article 22 bis AA (p. 5612)

M. Jean-Marc Zulesi

M. Gilles Lurton

M. Bertrand Pancher

M. Matthieu Orphelin

Amendement n^o 3131

Après l'article 22 bis AA (p. 5613)

Amendement n° 1410 et 1798

Article 22 bis AB (p. 5617)

Amendements n° 309, 662

3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5618)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. RICHARD FERRAND

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

SOUHAITS DE BIENVENUE À UNE DÉLÉGATION ÉTRANGÈRE

M. le président. Mes chers collègues, je suis particulièrement heureux de souhaiter en votre nom à tous la bienvenue à une délégation de la Chambre des représentants des États-Unis d'Amérique, conduite par sa présidente, Mme Nancy Pelosi. *(Mesdames et messieurs les députés ainsi que Mme la ministre chargée des transports se lèvent et applaudissent longuement.)*

Mme Pelosi est aujourd'hui à l'Assemblée nationale à l'occasion des cérémonies marquant le soixante-quinzième anniversaire du débarquement en Normandie. Je lui ai présenté la résolution que nous avons adoptée ce matin et qui exprime la reconnaissance de l'Assemblée nationale pour l'engagement et les actes d'héroïsme des membres des forces armées alliées ayant participé à l'opération Overlord, qui a permis la libération de notre pays et contribué de manière décisive à la fin de la seconde guerre mondiale.

Nous remercions Mme Pelosi et la très importante délégation américaine pour leur présence aujourd'hui et pour cette démarche commune à la mémoire de tous ceux qui ont combattu au service de la liberté et de la paix. *(Mesdames et messieurs les députés ainsi que Mme la ministre chargée des transports se lèvent et applaudissent.)*

2

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. Ce matin, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 3046 portant article additionnel après l'article 20.

La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, avant de reprendre nos travaux, je voudrais partager avec vous une terrible nouvelle, qui nous bouleverse tous. Ce matin, alors qu'ils intervenaient dans le cadre d'une opération de sauvetage au large des Sables-d'Olonne, trois sauveteurs en mer ont perdu la vie en tentant de porter secours à un bateau de pêche. C'est un terrible drame pour les Vendéens, pour la grande famille des sauveteurs en mer et pour notre pays tout entier. La SNSM, Société nationale de sauvetage en mer, ce sont plus de 7 000 femmes et hommes bénévoles, qui sont les protecteurs de nos côtes, jour et nuit. Devant vous, je veux adresser mes condoléances et exprimer ma compassion à leurs familles, ainsi qu'à celle du pêcheur porté disparu. Je veux aussi rendre hommage à nos sauveteurs et exprimer solennellement la reconnaissance de la nation tout entière pour leur engagement exemplaire. Le ministre d'État se rend sur place pour exprimer lui aussi sa solidarité, ainsi que notre solidarité à tous, avec les sauveteurs en mer et le monde de la pêche. *(Mmes et MM. les députés se lèvent et applaudissent.)*

M. le président. Madame la ministre, veuillez assurer les familles des victimes et la grande famille du sauvetage en mer de la solidarité pleine et entière de la représentation nationale et leur exprimer l'émotion que nous ressentons à la pensée des trois victimes dont vous venez d'évoquer le tragique sort.

Après l'article 20 *(suite)*

M. le président. La parole est à M. Aurélien Taché, pour soutenir l'amendement n^o 3046.

M. Aurélien Taché. Je le retire, monsieur le président.

(L'amendement n^o 3046 est retiré.)

M. le président. Monsieur Taché, vous conservez la parole pour soutenir l'amendement n^o 2996.

M. Aurélien Taché. Cet amendement tend à renforcer le dialogue social au sein des plateformes de mobilité. Je profite du fait que la délégation américaine assiste à nos échanges pour dire que sur ce sujet, comme sur beaucoup d'autres, un certain nombre de mécanismes qui ont été instaurés aux États-Unis devraient nous inspirer afin que les travailleurs des plateformes soient mieux protégés.

Il s'agit de travailleurs indépendants, mais qui se trouvent engagés dans une relation économique particulière avec les plateformes de mobilité, qu'il s'agisse des conducteurs de voiture de transport avec chauffeur – VTC – ou des coursiers à vélo. Je pense qu'il est indispensable de prévoir des mécanismes de négociation entre ces travailleurs et les dites plateformes, afin que les premiers puissent, s'agissant des rémunérations, des conditions de travail et de différents aspects ayant trait à leurs droits sociaux, négocier avec les secondes, et ne plus seulement être consultés, comme c'est le cas aujourd'hui, sans d'ailleurs que l'on dispose d'informa-

tions concernant la manière dont cette consultation est effectuée. En effet, il n'existe pas aujourd'hui de réel mécanisme de dialogue social.

L'amendement vise à prévoir, dans les différents secteurs concernés – VTC, livraison, par exemple – l'élection de représentants de ces travailleurs, afin que ceux-ci soient à même de négocier pour leurs pairs des conditions de travail plus favorables. (*MM. Guillaume Gouffier-Cha et Jean François Mbaye applaudissent.*)

(À quinze heures quinze, Mme Carole Bureau-Bonnard remplace M. Richard Ferrand au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE MME CAROLE BUREAU-BONNARD

vice-présidente

Mme la présidente. La parole est à Mme Béragère Couillard, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

Mme Béragère Couillard, *rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.* Je partage le même objectif que vous, monsieur Taché : je pense qu'il convient de mettre en place une organisation pour que des discussions soient engagées et que le dialogue social s'instaure entre les chauffeurs de VTC et les plateformes de mobilité. La solution proposée par le Gouvernement à travers l'amendement n° 3299 rectifié me semble répondre aux exigences du secteur. En effet, je trouverais prématuré d'engager tout de suite des élections. Il convient que les acteurs commencent par se regrouper et discuter entre eux. C'est pourquoi une habilitation à légiférer d'une durée de douze mois me paraît intéressante. Cela laissera le temps aux chauffeurs de VTC de s'organiser au travers d'organisations réellement représentatives.

J'ai longuement évalué le risque de prévoir, dès aujourd'hui, des élections professionnelles dans ce secteur. J'ai rencontré des syndicats dits représentatifs – FO, la CFDT et la CGT, notamment –, mais aussi beaucoup d'autres associations ou alliances de VTC, qui, je crois, sont tout aussi représentatives. Des élections, si on les organisait aujourd'hui, pourraient se traduire par une sous-représentation de ces alliances, lesquelles ne sont pas forcément préparées, comme c'est logique, pour faire campagne et les remporter.

Il me paraît donc légitime de laisser les choses se faire pendant douze mois, évidemment en concertation avec les plateformes. Cela évitera peut-être aussi que le dialogue social soit surtout organisé par ces dernières. C'est pourquoi le délai de douze mois me paraît nécessaire. Demande de retrait, donc ; à défaut, avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* Nous sommes nombreux, je crois, à souhaiter voir s'instaurer un dialogue social de qualité dans ce secteur, c'est-à-dire un dialogue plus structuré entre les plateformes et les représentants de chauffeurs de VTC. Pour autant, il nous faut inventer d'autres réponses que celles qui existent dans des entreprises ayant un collectif de travail stable et des modes de représentation déjà structurés.

Le Gouvernement souhaite donc prendre le temps de la concertation afin d'apporter des réponses appropriées : ce sera le sens de l'amendement que je présenterai dans quelques instants. Il habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour créer les conditions d'une représentation des travailleurs des plateformes. Je vous propose donc également le retrait, monsieur Taché.

Mme la présidente. La parole est à M. Aurélien Taché.

M. Aurélien Taché. J'entends bien les arguments. Le secteur étant en effet assez nouveau, l'organisation du dialogue social entre les travailleurs indépendants et les entreprises avec lesquelles ils sont en relation n'est pas chose aisée. Étant donné que le Gouvernement s'est engagé à travailler cette question en profondeur dans les douze prochains mois, en vue de définir – c'est ce que j'ai retenu de vos propos, madame la ministre – un mécanisme qui permettra la négociation et le dialogue social, je retire mon amendement.

Néanmoins, la tenue d'élections ne me semble pas devoir être exclue par principe. Essayons de voir, dans les douze mois qui viennent, s'il existe des mécanismes plus appropriés ; si ce n'est pas le cas, peut-être pourra-t-on envisager des élections, en réfléchissant bien aux modalités du vote et à leur organisation. Les élections restent peut-être, en effet, la meilleure façon de désigner des représentants légitimes.

(*L'amendement n° 2996 est retiré.*)

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 2323, je suis saisie par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Aurélien Taché, pour soutenir l'amendement n° 3126 rectifié.

M. Aurélien Taché. Cet amendement tend à permettre aux travailleurs des plateformes de recueillir leurs données personnelles, partant de leur ouvrir un droit à la portabilité de ces données, de façon qu'ils puissent les valoriser ensuite dans leur parcours professionnel.

Aujourd'hui, le débat sur la propriété des données personnelles individuelles prend une ampleur croissante. Beaucoup de grandes entreprises, en particulier les GAFAM – Google, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft –, disposent de ces données et construisent, avec elles, une économie financière rentable.

Le RGPD – règlement général sur la protection des données – a permis des avancées en matière de protection de nos données, mais nous n'en sommes pas encore propriétaires. J'appelle d'ailleurs la représentation nationale à se pencher, en cette matière, sur les travaux du philosophe Gaspard Koenig, qui sont très intéressants. Ils suggèrent que l'on pourrait s'interroger sur la propriété des données individuelles, et se demander si ce n'est pas nous qui devrions être rémunérés quand elles sont utilisées à des fins publicitaires ou autres.

La question que je pose, à travers cet amendement, est de savoir si les données relatives à l'activité des chauffeurs, à l'activité des travailleurs des plateformes, ne pourraient pas entrer dans la catégorie des données personnelles, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Et comme ce n'est pas le cas, un chauffeur ou un livreur qui a d'excellentes notes – puisque tel est souvent le fonctionnement de ces plateformes, sur

lesquelles le client donne une note finale – ne peut même pas les extraire, par exemple pour travailler avec une autre plateforme et y obtenir une meilleure rémunération, voire pour lancer lui-même son commerce un jour, en tout cas pour valoriser ces données dans le cadre de son parcours professionnel.

Nous pourrions donc faire entrer ces données dans la catégorie des données personnelles et, à ce titre, en autoriser la portabilité pour que les travailleurs puissent les extraire, les télécharger, bref, les utiliser comme ils le souhaitent, plutôt que d'en laisser le monopole aux plateformes. Nous ouvririons ainsi un droit d'une portée très importante.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Il s'agit, je trouve, d'un très bel amendement. Il va d'ailleurs dans le sens de l'obligation de transparence que nous venons d'imposer aux plateformes. Avis favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage, monsieur Taché, votre préoccupation d'accorder à ces travailleurs la possibilité dont vous parlez, s'agissant notamment de leur notation par les plateformes. Le règlement européen relatif à la protection des données garantit déjà un tel droit aux personnes physiques, mais limite la portabilité aux données strictement personnelles, c'est-à-dire aux données fournies par les travailleurs. Cela exclut, par exemple, la portabilité des notes attribuées par les clients. Or ces informations, vous l'avez souligné, sont essentielles pour les travailleurs des plateformes. Avis favorable également.

(L'amendement n° 3126 rectifié est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Coquerel, pour soutenir l'amendement n° 2323.

M. Éric Coquerel. Avant de présenter cet amendement, je veux remercier Mme la ministre pour l'hommage qu'elle a rendu aux marins de la SNSM. Peut-être mon émotion toute particulière tient-elle aux attaches que j'ai nouées, dans mon ancienne vie professionnelle, avec le port des Sables-d'Olonne. La SNSM, je le rappelle, ce sont, chaque année, 6 971 interventions et 9 243 personnes secourues, pour un budget, seulement composé de dons – puisque c'est une association bénévole –, de 30 millions d'euros. J'imagine, aujourd'hui, la peine provoquée par la mort de trois marins et la disparition d'un marin pêcheur. Nous aurions pu, me semble-t-il, respecter une minute de silence : cela n'aurait pas été de trop. (« Oh ! » sur divers bancs.)

M. Bertrand Pancher. Nous l'avons faite !

M. Éric Coquerel. Non, mon cher collègue. Je ne fais que donner mon avis : je ne fais aucun lien de comparaison avec ce qui a été dit tout à l'heure. Je dis seulement que nous avons l'habitude de respecter une minute de silence pour des gens qui ont donné leur vie pour la nation ; ici, ce sont des gens qui ont donné leur vie pour en sauver d'autres.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous respecterons sûrement une minute de silence mardi prochain !

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Oui, quand l'hémicycle sera plein !

M. Éric Coquerel. Soit, si nous le faisons la semaine prochaine, cela ne me pose pas de problème ; je pense en tout cas que ce serait bien. Cela dit, les réactions de certains collègues m'étonnent ; mais je n'ai aucune envie de polémiquer sur le sujet.

J'en viens à mon amendement. Tout à l'heure, madame la ministre, vous avez expliqué qu'il était impossible d'appliquer le salaire minimum aux métiers dont il est question car ils sont exercés par des travailleurs indépendants. Le problème de l'ubérisation, précisément, vient de là : nous considérons que, pour les chauffeurs de VTC, mais aussi pour les coursiers et tous ceux qui travaillent pour des plateformes, le statut de travailleur indépendant n'arrange rien. Ces travailleurs, en effet, ne sont libres ni de fixer leurs tarifs, ni d'établir leur rythme de travail, et souvent ils ne possèdent pas leur propre outil de travail. Ils n'ont pas non plus la liberté qu'implique le statut de travailleur indépendant, ni, à l'inverse, les protections liées au statut de salarié. Par exemple, leurs accidents du travail ne sont pas indemnisés, les plateformes n'en étant pas responsables. Ils n'ont ni représentants du personnel, ni salaire minimum, ni garantie compensatrice de leur position de de subordination.

Toute la question de notre débat actuel est là : ne sommes-nous pas en train – et, vous l'avez compris, ma réponse est affirmative – de traiter comme des travailleurs indépendants des personnes qui n'en sont pas ? En fin de compte, elles perdent des deux côtés du tableau : elles n'ont les garanties offertes ni aux travailleurs indépendants, ni aux salariés. Les États-Unis, pays que l'on présente parfois comme plus libéral que le nôtre, ont été le théâtre de grands mouvements sociaux qui réclamaient la requalification du statut de chauffeur de VTC en salarié. De nombreuses victoires ont été obtenues en ce domaine.

Je demande donc, à travers le présent amendement, que l'on requalifie les faux travailleurs indépendants en travailleurs salariés, et ce pour leur bien et leur protection. De fait, ils ont un lien de subordination économique patent avec les plateformes, ce qui est bien la définition du salarié.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Les garanties d'indépendance que nous octroyons aux chauffeurs de VTC et aux livreurs, notamment, avec l'article 20 du texte – que ce soit le droit à la déconnexion ou le droit au refus de course –, permettent justement l'exercice de cette activité sans lien de subordination avec la plateforme. Parmi les personnes que j'ai rencontrées lors des auditions, notamment les syndicats de chauffeurs de VTC, nombreuses sont celles qui ne veulent pas être salariées. Or vous voulez demander à des travailleurs indépendants de devenir tous salariés.

Si le juge estime que l'activité est salariée, libre à lui de rendre une décision en conséquence ; mais pourquoi vouloir à tout prix faire de tous les travailleurs indépendants des salariés ? L'avis est évidemment défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis, défavorable. Il faut accepter qu'un certain nombre de jeunes souhaitent accéder à l'emploi et exercer des métiers – dont on espère qu'ils seront aussi intéressants et valorisants que possible –, bref, avoir un parcours professionnel sous le statut de travailleur indépendant. Dès lors, nous devons bâtir les protections et définir les garanties qui accompagnent ce statut, sans

vouloir obligatoirement en revenir à un statut connu, le salariat, qui n'est pas forcément adapté et qui ne correspond pas aux aspirations des intéressés.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. J'ai le souvenir de salariés qui ont fait usage de leur droit à ne pas effectuer certaines tâches parce qu'ils les jugeaient dangereuses, elles ou le matériel qu'on leur demandait d'utiliser pour les faire. Cela s'appelle le droit de retrait. Je pense aussi aux salariés qui, de par un statut antérieurement acquis, ont le droit de refuser de travailler le dimanche. Je pense enfin aux salariés qui, parce qu'ils ont fait usage de ces droits, ont été licenciés.

Vous parlez de certains « droits » offerts aux travailleurs indépendants – droit à la déconnexion ou droit de refuser une livraison, par exemple. Mais, ces travailleurs, les croyez-vous à ce point protégés par votre charte que, s'ils l'opposent à la plateforme, celle-ci continuera de leur confier des tâches ?

Vous dites aussi que les jeunes veulent la précarité. Nous ne devons pas rencontrer les mêmes ! Pour ma part, je rencontre des jeunes dans les missions locales – ayant longtemps siégé au conseil d'administration de certaines d'entre elles –, et ils me disent exactement l'inverse. Selon les sondages, les jeunes – mais, je le répète, nous ne devons pas rencontrer les mêmes –, dans leur majorité, réclament un emploi stable. Cette recherche d'un emploi stable, c'est d'ailleurs ce qui pose des problèmes d'employabilité dans certains métiers.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non !

M. Jean-Paul Lecoq. Si, madame la ministre. Je vous le dis, nous ne rencontrons pas les mêmes jeunes, ne lisons pas les mêmes sondages à leur sujet et n'avons pas les mêmes analyses de leurs aspirations.

Tout ce qui contribuera à sécuriser, autant que faire se peut, l'emploi des jeunes dans notre société sera donc bienvenu. J'en sais quelque chose ! Comme je l'ai rappelé – je ne sais plus à quelle occasion –, j'ai commencé ma vie professionnelle comme « petit Barre ». On entendait par là ceux qui effectuaient les premiers stages lancés par Raymond Barre, des stages précaires. Mais, la précarité, je ne l'avais pas demandée ! Je n'avais pas le choix. Mon patron me proposait six mois, renouvelables. Après moi, d'autres ont eu des contrats pour des TUC – travaux d'utilité collective –, puis des SIVP – stages d'initiation à la vie professionnelle. Mais ils ne demandaient pas à travailler dans cette précarité ! Ils voulaient un travail normal, un salaire ! Pour ma part, je voulais exercer le métier correspondant à l'activité pour laquelle on m'employait, je ne voulais pas être un travailleur précaire. La précarité, je le répète, me fut imposée.

Je vous l'ai dit : nous ne devons pas rencontrer les mêmes jeunes. Je voterai donc l'amendement, car tout ce qui pourra réduire au maximum la précarité est bienvenu. Pour ceux qui la veulent à tout prix, au demeurant, il y a l'intérim. Certains médecins, actuellement, optent d'ailleurs pour cette solution car l'intérim est mieux rémunéré dans les hôpitaux. Cette pratique, soit dit en passant, met les budgets hospitaliers sens dessus dessous : certains hôpitaux n'arrivent plus à trouver de médecins, qui se font désormais rémunérer exclusivement sous cette forme par d'autres. Bref, notre société va se dégradant, et les dispositions que vous proposez dans l'article 20 et dans d'autres ne font qu'aggraver les choses à cet égard.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel. Comme vient de le dire mon collègue Lecoq, nous ne rencontrons ni les mêmes syndicats, ni les mêmes personnes. Je me rappelle la réaction, dans les quartiers de ma circonscription, à la fameuse phrase d'Emmanuel Macron, alors candidat, selon laquelle Uber vaut mieux que dealer. Je puis vous assurer que les gens trouvaient cette comparaison très dévalorisante par rapport à leur vision d'un devenir professionnel qui n'est pas forcément lié à la précarité.

Lorsque vous dérégulez complètement le marché du travail et nous dites que ce sont les gens qui le veulent, peut-être y croyez-vous – ce serait d'une naïveté confondante –, mais j'ai plutôt tendance à penser que vous accompagnez cette dérégulation d'un certain cynisme – ce serait toutefois un autre débat.

Madame la ministre, je vous répondrai en deux points. D'abord, vous l'avez compris, je ne crois pas à cette fable. Mais, même si on l'admettait, la société a tout de même des règles. Ainsi, pour des raisons liées à la concurrence entre entreprises, on ne laisse pas faire aux gens tout ce qu'ils veulent au nom de leur liberté. La question du travail du dimanche, par exemple, était un bon thème à aborder à cet égard. De fait, peut-être certains salariés pensent-ils qu'il est bien de travailler le dimanche, notamment parce que c'est mieux payé, mais il n'empêche que, selon notre vision de la société, il est bon qu'il y ait une journée d'arrêt, où les gens ne travaillent pas, sont ensemble et consacrent du temps à leur famille, aux loisirs, au sport, à une association ou à ce qu'ils veulent. C'est un choix de société, pas seulement un choix individuel.

De même, nous défendons une société dans laquelle il existe une protection et des règles sociales, et qui réglemente la subordination du travail. Quoi que vous puissiez nous répondre, en effet, il existe un lien de subordination entre ces plateformes et l'activité des VTC et des livreurs. Cette situation ne correspond pas à la définition d'un travailleur indépendant.

Le problème, c'est que vous avez commencé par déréguler. En faisant fi du grand mécontentement des chauffeurs de taxi, y compris de ceux qui étaient indépendants, vous avez complètement dérégulé leur profession et l'avez ouverte à la concurrence de gens qui coûtaient, de fait, beaucoup moins cher, puisqu'ils ne bénéficiaient en réalité d'aucune prestation sociale ni d'aucune assurance. Et maintenant, vous voulez accompagner légèrement cette évolution en la réglementant un peu. Vous êtes en train de casser tous les systèmes de protection liés à la subordination. Vous proposez un modèle d'ubérisation et je comprends donc très bien qu'au nom de cette logique, vous refusiez cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le lien de subordination, monsieur le député, ce n'est ni vous ni moi qui en décidons, mais le juge, et c'est bien que les choses restent ainsi.

Ensuite, chacun peut avoir ses convictions. Vous avez les vôtres, j'ai les miennes, et vous n'êtes pas obligé de faire un procès en cynisme à ceux qui ne partagent pas vos convictions.

Monsieur Lecoq, je n'ai jamais dit que les jeunes réclamaient de la précarité. Nous traitons d'une question compliquée, sur laquelle nous essayons d'avancer au mieux. Certains parlementaires sont mobilisés depuis plusieurs mois sur ces sujets, comme Mme la rapporteure, et nous essayons de

trouver une bonne solution pour répondre aux aspirations de jeunes dont je ne suis évidemment pas en train de vous dire qu'ils réclament de la précarité, mais de l'autonomie.

Il se trouve en effet que certains jeunes n'ont pas envie de respecter des tableaux de service et de se lever tous les matins pour venir au même endroit, au même moment. Ce n'est pas leur modèle, et je pense qu'on peut le respecter. Il faut néanmoins essayer de travailler à des modèles où cela ne les empêche pas d'accéder à l'emploi. C'est à quoi nous nous employons. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est votre avis, même si je ne partage pas. En revanche, je n'apprécie pas certains propos, déjà entendus hier. Je n'ai, en effet, pas participé aux cinquante-et-une heures de débat en commission, car je suis membre d'une autre commission, mais je suis aujourd'hui dans l'hémicycle, au nom de mon groupe.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne vous visais pas!

M. Jean-Paul Lecoq. Mais si! Vous dites que vous ne comprenez pas trop, mais que certains députés ont passé cinquante-et-une heures en commission.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il y a des députés qui ont travaillé sur ce texte depuis des mois!

M. Jean-Paul Lecoq. J'ai bien compris, mais ces références sont désagréables. Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer cette question hier et je ne me suis pas exprimé à ce propos, mais c'est toujours assez surprenant de voir toujours revenir cet argument. Pendant que vous passiez cinquante-et-une heures sur ce texte, je passais le même temps sur un autre sujet.

M. Gilles Lurton. C'est vrai, madame la ministre, il a raison!

M. Jean-Paul Lecoq. C'est au moins une occasion d'expliquer le fonctionnement de l'Assemblée nationale: pendant qu'une commission travaille la loi pendant cinquante-et-une heures, les autres commissions sont aussi en train de travailler. Il faut en effet que ceux qui nous regardent puissent comprendre pourquoi l'hémicycle paraît parfois vide, alors qu'il est plein de tous ceux qui ont travaillé la loi. Pendant ce temps, les autres députés ne sont pas absents de tout: ils sont ailleurs, en train de travailler la loi suivante ou de procéder à des auditions. Je tiens à l'expliquer, car j'entends régulièrement ces remarques dans ma circonscription, où des gens disent qu'il n'est pas normal que nous ne soyons pas tous là quand on fait la loi. En réalité, il est normal que tous ceux qui ont travaillé la loi pendant cinquante-et-une heures soient tous là et que, parfois, d'autres les suppléent, comme c'est le cas dans mon groupe. Cela signifie que le travail se fait et que nous suivons les dossiers.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je n'ai pas dit les choses de la sorte!

M. Jean-Paul Lecoq. Même si vous ne l'avez pas dit – dont acte –, je l'ai compris ainsi. Je préfère que les choses soient claires.

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Monsieur Lecoq, s'il est vrai qu'il y a déjà eu des incidents à ce propos dans l'hémicycle, je peux témoigner que Mme la ministre ne s'est pas exprimée en ce sens. Elle a dit que certains députés avaient creusé ce sujet depuis des mois et qu'à ce titre, on vous demandait d'entendre aussi ce que nous disions. Il ne s'agissait pas de mettre en cause le fait que vous n'aviez pas passé cinquante-et-une heures en commission. Nous savons très bien que vous n'êtes pas membre de la commission du développement durable et que vous n'étiez pas saisi de ce sujet. Nous vous remercions, d'ailleurs, d'être présent dans l'hémicycle pour assister à nos débats, ce qui ce qui prouve l'intérêt que vous portez à cette loi. Fin de l'incident.

Pour le reste, monsieur Coquerel, je respecte ce que vous prônez avec conviction, mais il faut aussi que vous acceptiez que nous ayons un avis différent. Quand vous parlez de vos convictions en vous adressant à nous de manière quelque peu ironique et arrogante, ce n'est pas bien non plus. La question a été creusée...

M. Éric Coquerel. Il n'y avait aucune arrogance!

M. Bruno Millienne, rapporteur. S'il vous plaît, monsieur Coquerel! Vous savez le faire aussi bien que moi! Le mot qui convient plus exactement est « cynisme ».

La question a été creusée et il se trouve qu'un certain nombre de jeunes – je ne dis pas que c'est le cas de tous, et c'est toute la différence entre vous et nous – préfèrent être travailleurs indépendants plutôt que salariés. Ce cas existe dans ma famille. *M. Éric Coquerel proteste.* Ces jeunes ont des conditions de travail que je n'accepterais pas, mais c'est leur problème, leur choix et leur liberté. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. Éric Coquerel. Cynisme!

M. Bruno Millienne, rapporteur. En voulant imposer votre modèle de société à tout le monde, on en arrive au score que vous avez obtenu aux élections européennes! (*M. Éric Coquerel proteste de nouveau.*)

Mme la présidente. Chacun s'est expliqué et nous convenons tous que, lorsque nous ne sommes pas dans l'hémicycle, nous sommes en commission ou dans notre circonscription. C'est, je pense, ce que l'on a voulu dire: nous ne sommes en effet pas toujours tous au même moment au même endroit.

M. Gilles Lurton. Mais on a aussi le droit d'être dans l'hémicycle!

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 2323.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin:

Nombre de votants	41
Nombre de suffrages exprimés	41
Majorité absolue	21
Pour l'adoption	4
contre	37

(*L'amendement n° 2323 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3299 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous retrouvons des sujets que nous avons largement abordés dans nos discussions antérieures. Malgré les avancées importantes du projet de loi en matière de régulation sociale des plateformes, il est nécessaire de prendre plus de temps pour approfondir la question et pour procéder à des concertations sur deux points : les modalités selon lesquelles l'État délègue aux chambres de métiers et d'artisanat sa compétence pour vérifier les conditions d'aptitude professionnelle des conducteurs du secteur du T3P – le transport public particulier de personnes – et les modalités d'organisation de la représentation des travailleurs. Les nombreux échanges que j'ai pu avoir ont montré à quel point ces sujets étaient sensibles et complexes. Il paraît donc souhaitable de prendre un peu plus de temps pour rapprocher les points de vue et faire émerger des solutions qui seront, je l'espère, consensuelles. Si elle en est d'accord, je propose d'associer pleinement votre rapporteure, et d'autres députés qui le voudraient, aux concertations préalables à la rédaction des textes.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Avis favorable.

Je dirai aussi un petit mot de fin, car cet amendement est le dernier sur lequel je m'exprimerai. Je tiens à remercier tout un chacun, à commencer par les députés, sur quelques bancs qu'ils siègent, pour les discussions très riches que nous avons eues. C'était évidemment très intéressant d'être rapporteure. Je tiens également à remercier Mme la ministre et toutes les personnes qui travaillent avec elle au quotidien. Ce travail a été très riche et j'ai beaucoup apprécié l'écoute dont a fait preuve le ministère sur ce sujet. Je remercie aussi tous les personnels de l'Assemblée nationale et les présidents qui se sont succédé pour les séances. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

(*L'amendement n° 3299 rectifié est adopté.*)

Article 21 A

Mme la présidente. La commission a supprimé l'article 21 A.

Je suis saisie d'un amendement, n° 506, tendant à le rétablir.

La parole est à Mme Sarah El Haïry, pour le soutenir.

Mme Sarah El Haïry. Si vous le permettez, je défendrai en même temps les amendements n°s 507, 508, 509 et 510, qui procèdent du même esprit et présentent des options possibles pour répondre à la question que je vais évoquer.

Mme la présidente. Je vous en prie.

Mme Sarah El Haïry. Cet ensemble d'amendements vise à traiter le problème de la servitude de marchepied qui s'applique autour de certains territoires. On observe en effet des blocages dans deux cas : l'Erdre, dans le territoire dont je suis élue, et le lac d'Annecy.

La question qui se pose est assez simple, surtout en cette période de printemps de l'évaluation. La servitude de marchepied, qui remonte au XVII^e siècle, permettait aux bateaux de s'amarrer sur les berges lorsqu'ils étaient en détresse, ce qui ne posait pas de problème. Nous avons, depuis lors, voté des textes qui ont élargi cette disposition

aux pêcheurs – ce qui n'a toujours pas posé de problème –, et finalement, en 2006 et 2015, au passage des randonneurs et des piétons.

Nous avons cependant ajouté, dans le cadre de la loi littoral, diverses dérogations et adaptations territoriales que j'appelle de mes vœux dans le cas qui nous intéresse. En effet, si l'on ne prend pas en considération la distance séparant la maison et les berges, le classement du site ou la dangerosité des berges, le texte est difficile à appliquer. Or, en cette période de printemps de l'évaluation, l'analyse de l'effectivité des lois et des textes que nous votons est importante.

Je ne suis pas favorable à une suppression de l'esprit des servitudes de marchepied – au contraire. En revanche, je souhaite que ce dispositif puisse être adapté et que nous puissions apporter des réponses applicables dans nos territoires.

Ces amendements proposent donc d'instaurer une distance et de déroger à une lecture stricte de la servitude de marchepied, pour affirmer que le plus important est de permettre de passer : si un contournement est possible, il faut le mettre en place, et s'il n'est pas possible dans la même propriété, osons le faire dans une propriété voisine ou, à défaut, dans l'espace public.

Je me limiterai à un exemple : dans le territoire dont je suis élue, certaines propriétés ménagent moins de 3 mètres entre la berge et la maison, de telle sorte qu'une application stricte du texte ferait passer au milieu de la maison ! Ce n'est pas très pragmatique, mais c'est la réalité. Partant d'un texte qui marque une avancée – car la servitude de marchepied est un dispositif protecteur –, nous en arrivons, en Loire-Atlantique, à des débats, à des procès, à une très grande agressivité de part et d'autre et, malheureusement, à une incompréhension, car les textes se confrontent sans s'harmoniser. Qu'est-ce qui prime ? Le fait que le site soit classé ? La servitude de marchepied ? Les randonneurs ou la propriété privée ? Tout est légitime, mais c'est à nous de trouver les réponses et l'adaptation territoriale possible.

M. Gilles Lurton. C'est pareil pour les servitudes du littoral !

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Bonjour à toutes et à tous. Je suis content de vous retrouver pour débiter l'examen du titre III.

Nous avons fait un travail en commission sur cet article, que nous avons supprimé. Il serait regrettable de revenir sur ce travail et je vais expliquer pourquoi.

Actuellement, tous les cours d'eau et les lacs domaniaux sont, vous l'avez rappelé, bordés par une servitude de marchepied qui s'impute sur les propriétés adjacentes. Outre le gestionnaire du cours d'eau ou du lac, peuvent emprunter ces cheminements les piétons ou les pêcheurs, par exemple – nous y reviendrons, du reste, tout à l'heure à propos de la biodiversité.

Cette situation créée, il est vrai, des conflits d'usage. Chaque situation est cependant particulière et je rappellerai les dispositions du code général de la propriété des personnes

publiques, qui prévoit certaines exceptions. Vos amendements tendent, quant à eux, à prévoir encore plus d'exceptions, ce qui me semblerait dangereux.

Selon le droit en vigueur, « la ligne délimitative ne peut s'écarter de celle du domaine fluvial, sauf à titre exceptionnel lorsque la présence d'un obstacle naturel ou patrimonial rend nécessaire son détournement. Dans ce cas, la ligne délimitative de la servitude est tracée au plus près de celle du domaine public fluvial, dans la propriété concernée. »

Que proposent vos amendements ? De rétablir l'article 21 A et donc des possibilités supplémentaires de détournement de la ligne délimitative – or certaines possibilités sont déjà prévues en la matière.

L'un de vos amendements vise à étendre les possibilités de détours aux cas d'habitations à moins de quinze mètres de la ligne délimitative. L'autorité locale pourrait dès lors autoriser le cheminement à s'écarter du rivage. Reste que l'édiction d'une dérogation aussi large permettrait le choix de sentiers totalement écartés des berges, ce qui conduirait à dénaturer le principe même de ces sentiers.

Mon dernier point concerne les sites classés. Je rappelle qu'ils font déjà l'objet de dérogations particulières au titre, cette fois, du code de l'environnement. Dans la mesure où un site présente un intérêt artistique, historique, scientifique, légendaire... il ne m'apparaît pas souhaitable d'en restreindre l'accès puisque une protection est déjà prévue.

C'est pourquoi, au vu du travail réalisé en commission et des arguments que je viens de faire valoir, j'émet un avis défavorable à l'ensemble des amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sarah El Haïry.

Mme Sarah El Haïry. Vous évoquez, monsieur le rapporteur, la servitude de marchepied en général et, en effet, en général, elle est applicable. Or si la loi est générale, certains territoires bien spécifiques comme le lac d'Annecy et l'Erdre – chez moi – rencontrent des difficultés. Oui, il faut permettre aux randonneurs de circuler, mais que faire quand les gens, pardonnez l'expression, se tapent dessus, l'autorité administrative ne permettant pas de déroger à la règle ? Qu'est-ce qui importe ? Que les randonneurs puissent circuler, certes, au plus près d'un cours d'eau ou d'un lac domanial. Or quand on ne peut pas procéder à un détournement dans la même propriété, il faut le rendre possible au plus près si c'est sur la voie publique.

Je tiens au principe énoncé par le code général de la propriété des personnes publiques mais les dispositions que je propose étant déjà prévue par la loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas les appliquer au domaine fluvial. Mes amendements ne sont absolument pas contraires à l'esprit de la servitude de marchepied. M. Lecornu a d'ailleurs déjà répondu à une question que je lui ai posée sur l'Erdre – en la matière, l'Erdre est un vrai marronnier au sein de l'Assemblée. Il me paraît nécessaire d'apaiser les relations entre riverains et randonneurs et nécessaire de

donner la main aux autorités administratives territoriales pour qu'elles permettent des adaptations destinées à garantir les servitudes de marchepied.

(Les amendements n^{os} 506, 507, 508, 509 et 510, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Après l'article 21 A

Mme la présidente. La parole est à Mme Stéphanie Do, pour soutenir l'amendement n^o 3175.

Mme Stéphanie Do. Cet amendement vise à permettre aux autorités administratives de limiter le droit d'usage de la servitude de marchepied pour préserver la biodiversité fragile. Dès lors, il paraît opportun que la servitude puisse être, de façon exceptionnelle, restreinte aux seuls gestionnaires du cours d'eau ou du lac concerné et, le cas échéant, aux pêcheurs, afin de répondre à des exigences de préservation de la biodiversité dans ces zones parfois non-aménagées.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le présent amendement n'ayant pas été examiné par la commission, c'est un avis à titre personnel que je donne – que je ne vous invite pas moins à suivre. Je trouve que cet amendement a du sens puisqu'il propose un ajustement très pertinent. Je donne donc un avis très favorable, non parce que la président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire est une spécialiste de la biodiversité mais parce que je pense vraiment ce que je viens de dire.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Il vient d'être question de la servitude de marchepied. J'évoquerai pour ma part la servitude de passage le long du littoral au sujet de laquelle nous sommes confrontés exactement aux mêmes difficultés que celles énoncées par Mme El Haïry. Or vous permettez une exception pour la biodiversité mais pas lorsqu'il y a un problème de proximité avec un riverain parce que la servitude passe trop près de son domicile. Je vous assure que la servitude de passage le long du littoral, avec l'érosion de ce dernier, présente des difficultés lorsque la servitude passe désormais carrément sur la terrasse de certains propriétaires. Nous appliquons scrupuleusement la loi mais, parfois – pas tout le temps, il ne s'agit pas de tomber dans la facilité –, nous pourrions trouver des solutions adaptées.

C'est pourquoi, j'y reviens, si vous acceptez une exception pour la biodiversité – et je partage entièrement votre position, monsieur le rapporteur –, je vois mal comment vous avez pu être défavorable à l'un des amendements de Mme El Haïry.

J'en profite, madame la ministre, en tant qu'élu d'une circonscription littorale qui va de Saint-Briac-sur-Mer au Mont-Saint-Michel en passant par Cancale, Dinard et Saint-Malo, pour vous remercier pour les mots que vous avez prononcés à propos de la SNSM.

(L'amendement n^o 3175 est adopté.)

Article 21 B

Mme la présidente. La commission a supprimé l'article 21 B. La parole est à Mme Sarah El Haïry, pour soutenir l'amendement n° 512, qui vise à le rétablir.

Mme Sarah El Haïry. Le présent amendement vise en effet à rétablir l'article 21 B tel qu'introduit par le Sénat, et qui avait reçu l'avis favorable du Gouvernement. Il s'agit d'adapter, ici aussi, la servitude de marchepied au caractère dangereux que représente la traversée d'une installation industrielle.

Il ne faut pas envisager la servitude de marchepied de manière dogmatique,...

M. Jean-Marie Sermier. La majorité n'est que dogmatique.

Mme Sarah El Haïry. ...idéologique, mais plutôt l'adapter à chaque territoire.

M. Gilles Lurton. Bien sûr !

Mme Sarah El Haïry. Il va de soi que le principe est important et qu'il faut le respecter mais certaines réalités territoriales nécessitent des adaptations. Il faut seulement se donner les moyens d'apporter la réponse la plus juste, donc la plus proche du territoire.

M. Gilles Lurton. Voilà des propos pleins de bon sens et d'humanisme.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ai bien compris le rappel de Mme El Haïry et sa légère pression pour que nous votions son amendement puisque le Gouvernement s'était montré favorable à l'article 21 B introduit par le Sénat. La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée a eu un avis différent, ce qui est permis, tout comme on peut avoir un avis convergent...

Vous mettez ici l'accent sur les installations à risque alors que votre amendement concerne les centres commerciaux, les hôtels... L'exception que vous proposez permettrait donc un détournement du cheminement à proximité des hôtels, restaurants, bases nautiques, centres de loisir, etc. Cette exception apparaît trop large et c'est pourquoi la commission a supprimé l'article 21 B – et je crois me souvenir que c'était à la quasi unanimité des groupes. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sarah El Haïry.

Mme Sarah El Haïry. J'entends bien que la ministre s'en remette à la sagesse des députés. Sachez, monsieur le rapporteur, que je n'exerce aucune pression... Je faisais seulement allusion à la teneur des débats, au sein de l'autre assemblée, sur un sujet sur lequel il n'y a pas de pure vérité. Vous mentionnez les centres commerciaux. Je vous invite dès lors à sous-amender mon amendement qui ne concerne pas les centres commerciaux. Par ailleurs, vous savez très bien la dangerosité des bases nautiques quand elles sont dépourvues de surveillance. J'évoquais en fait, dans mon intervention, des installations industrielles et artisanales qui peuvent être dangereuses pour les gens. L'amendement que je défends ici traduit une demande de mon territoire et il n'a pas vocation à remettre en cause le principe de la servitude de

marchepied – c'est pourquoi j'ai rappelé le vote de l'article 21 B par le Sénat après avis favorable du Gouvernement : je n'entendais certainement pas engager un quelconque rapport de force. Il importe d'avoir une lecture apaisée du principe de servitude de marchepied dès lors qu'il convient de l'adapter.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ce que vous demandez concernant les installations à risque est satisfait. J'ai le cas dans ma circonscription avec l'usine Total à Givors, au sud de Lyon, où une déviation est prévue et on avait, je crois, évoqué en commission un autre cas dans le Jura. Il a été, si je me souviens bien, question d'une usine Solvay. Ensuite, pour ce qui concerne les centres commerciaux, votre proposition est beaucoup trop large et son application risque d'aboutir à des abus. C'est pourquoi je maintiens mon avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Je pense, comme le rapporteur, qu'il faut garantir, à travers le détournement du cheminement à proximité d'installations à risque – établissements classés Seveso, centrales nucléaires... –, non seulement la sécurité des promeneurs mais aussi la sûreté de ces installations afin d'empêcher que des personnes n'y pénètrent. Je pense moi aussi que ces dispositions sont déjà prises. Ainsi, il n'est pas possible, chez moi, de suivre le canal de Tancarville en longeant la raffinerie Total – on est obligé de faire le tour et c'est bien ainsi ; on peut en revanche longer le canal sur la rive opposée et c'est d'ailleurs le chemin de halage qui le permet.

En revanche, affirmer que, pour la sûreté d'installations de loisir, il faudrait empêcher le cheminement des piétons ne va pas de soi pour moi. Tout dépend en effet de l'ampleur de ces installations. Si vous faites un détour de cent mètres, distance nécessaire pour mettre les bateaux à l'eau, vous pouvez le comprendre, mais il n'est pas acceptable de clôturer complètement car il faut que les installations en question libèrent un passage – or c'est faisable.

Une tolérance est envisageable mais, en ce qui concerne les centres commerciaux, je considère que la demande qui est faite est nulle et non avenue. De même en ce qui concerne les hôtels, de petite ou grande taille : ils doivent s'adapter pour laisser passer les piétons.

(L'amendement n° 512 n'est pas adopté.)

Après l'article 21 B

Mme la présidente. La parole est à Mme Sarah El Haïry, pour soutenir l'amendement n° 511.

Mme Sarah El Haïry. Je persiste à demander une adaptation quand elle est nécessaire. Le présent amendement vise ainsi à adapter les itinéraires inscrits au plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnées. Tous mes amendements vont dans le même sens : il s'agit d'adapter dans chaque territoire une règle qui, donc, ne serait pas appliquée strictement et, surtout, d'évaluer les lois votées quand leur mise en œuvre est difficile dans un territoire et provoque des dizaines de procès – ici parce que les randonneurs ne peuvent pas accéder à certains endroits ou parce qu'ils se retrouvent sur des chemins à l'intérieur de propriétés. Le plus important est de trouver des réponses et, je le répète, d'apaiser les différends.

Je n'entends pas susciter une polémique, madame la ministre, mais, dans le précédent amendement, et je souhaite par là rassurer notre collègue Lecoq, il n'était pas question des hôtels ou des centres commerciaux. Il s'agissait des bases nautiques commerciales.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'article L. 361-1 du code de l'environnement prévoit que « le département établit, après avis des communes intéressées, un plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée ». Ces itinéraires peuvent notamment concerner des chemins où se trouvent sur des servitudes de marchepied, le long des cours d'eau et des lacs. Or, dans le cadre du plan départemental, il est possible d'ouvrir ces itinéraires à d'autres usages, notamment le cyclisme et l'équitation. L'amendement, qui vise à revenir sur cette situation, ne me semble pas pertinent. Il est en effet préférable de laisser une certaine autonomie aux collectivités en la matière : il s'agit de questions locales, qui ont vocation à trouver des solutions au niveau local. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sarah El Haïry.

Mme Sarah El Haïry. Après avoir défendu une demi-douzaine d'amendements sur le même sujet, je constate que le Gouvernement donne systématiquement un avis de sagesse – son avis était même favorable au Sénat. Peut-être réussissons-nous finalement à les adopter ou en tout cas à clarifier la situation, en deuxième lecture, lorsque la pédagogie dont j'aurai fait preuve auprès de mes collègues s'agissant de la servitude de marchepied aura porté ses fruits. Monsieur le rapporteur, madame la présidente de la commission, je ne désespère pas de vous convaincre lorsque le texte reviendra en commission en deuxième lecture.

M. Gilles Lurton, M. Bertrand Pancher et M. Jean-Marie Sermier. Il n'y aura pas de deuxième lecture !

(L'amendement n° 511 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de sept amendements, n°s 1279, 2761, 237, 1278, 2346, 2794 et 2828, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 1279 et 2761 sont identiques, de même que les amendements n°s 237, 1278, 2346 et 2794.

La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 1279.

M. Gilles Lurton. Je regrette un peu l'ordre dans lequel sont appelés ces amendements, mais c'est ainsi. L'amendement n° 1279 entend apporter une réponse au problème de la responsabilité d'un gestionnaire d'espace, en l'espèce les chemins de halage, lorsque les cyclistes y accèdent – ce qui est une bonne chose, j'aurai l'occasion de le répéter.

Il convient de rappeler que la responsabilité du gestionnaire, qui se trouve être les Voies navigables de France – VNF –, ne peut être engagée par un usager que pour défaut d'entretien normal de l'ouvrage. En l'absence de toute disposition précise concernant les modalités d'entretien d'un chemin de halage pour les besoins particuliers des vélos, le droit en vigueur n'implique aucun entretien supplémentaire. Pourtant, nous savons parfaitement que le passage fréquent de vélos sur ces chemins les dégrade davantage

que la simple circulation des piétons ou de ceux qui viennent pêcher le long des berges. Aucun entretien n'est donc obligatoire au-delà de celui qui l'est déjà afin de veiller à la sécurité des piétons et des pêcheurs.

C'est pourquoi l'amendement tend à ajouter les chemins de halage à la liste des espaces naturels ayant fait l'objet d'aménagements limités dans le but de conservation des milieux.

Et puisque j'ai la parole, madame la ministre, j'en profite pour vous demander de nous indiquer s'il y a aura ou non une deuxième lecture. *(Sourires.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme Pascale Boyer, pour soutenir l'amendement n° 2761.

Mme Pascale Boyer. Il vise à répondre aux préoccupations concernant la responsabilité civile des gestionnaires et exploitants du domaine public, en ajoutant les chemins de halage à la liste des « espaces naturels ayant fait l'objet d'aménagements limités dans le but de conservation des milieux », définis à l'article L. 365-1 du code de l'environnement.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 237.

M. Jean-Marie Sermier. Les cyclistes doivent pouvoir utiliser les chemins de halage, qui sont souvent des chemins de caractère, permettant de profiter de paysages très intéressants.

Dans ma circonscription, où coule le canal Freycinet Rhin-Rhône, nous avons construit, avec tous les partenaires de Nantes à Budapest, l'EuroVelo 6. Grâce à cette route des fleuves, on peut aller de la circonscription de Mme El Haïry à la mienne, avant de pousser jusqu'à Budapest. Pour l'aménager sur mon territoire, nous avons utilisé les chemins de halage, qui sont particulièrement appréciés. Utiliser ces infrastructures relativement bien entretenues me semble être de bonne intelligence. Il serait dommage que les pêcheurs soient les seuls à en profiter.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 1278.

M. Gilles Lurton. Je suis d'autant plus d'accord avec ce que vient de dire M. Jean-Marie Sermier que, sur la plupart des chemins de halage, vous voyez déjà circuler des vélos. Il me semble donc préférable de légaliser cette pratique.

Alors que mon amendement n° 1279 visait à prévoir l'entretien de ces chemins en cas de circulation des vélos, celui-là est relatif à l'autorisation de cette circulation.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Coquerel, pour soutenir l'amendement n° 2346.

M. Éric Coquerel. Il vise aussi à ouvrir les chemins de halage aux cyclistes. Des amendements identiques venant de tous les bancs ayant été déposés sur ce sujet, j'imagine qu'ils seront acceptés. Ils sont d'un bon sens évident.

Mme la présidente. La parole est à Mme Pascale Boyer, pour soutenir l'amendement n° 2794.

Mme Pascale Boyer. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement n° 2828.

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Il va dans le même sens que les précédents, en répondant à la demande forte des cyclistes, qui souhaitent pouvoir circuler sur les chemins de halage. Cependant, à la différence des autres amendements, le mien vise à généraliser la circulation des cyclistes sur les chemins de halage que VNF considère comme praticables, afin de résoudre le problème de la responsabilité de cet établissement public.

Lorsque le chemin de halage n'est pas jugé praticable par l'exploitant, l'amendement prévoit un système qui permet à ce dernier d'être déchargé de sa responsabilité. Grâce à cette solution similaire à celle qui existe déjà dans le code de l'environnement pour la servitude de marchepied, la responsabilité de l'exploitant ne peut être engagée que s'il a commis un acte fautif ayant provoqué l'accident d'un cycliste. Vous voyez que nous essayons de trouver des solutions pour avancer !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur cette série d'amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, *rapporteur*. En gros, ils visent à atténuer la responsabilité du gestionnaire, en l'occurrence VNF, en cas d'accident sur les chemins de halage, en s'inspirant des clauses exonératoires de responsabilité applicables aux chemins qui traversent des parcs naturels ou des réserves naturelles. Toutefois, les deux situations ne sont pas identiques : dans les parcs et les réserves naturelles, l'absence d'aménagement est justifiée par la volonté de préserver les milieux naturels ; au contraire, les chemins de halage sont précisément aménagés pour permettre leur exploitation.

Je comprends bien votre volonté de rendre ces chemins accessibles aux cyclistes. Il me semble néanmoins que les trois amendements identiques suivants permettront à la fois d'autoriser cet accès et de régler la question de la responsabilité du gestionnaire, qui reste pendante. En conséquence, mon avis sur l'ensemble des amendements en discussion commune est défavorable, au bénéfice des amendements identiques suivants, plus complets, sur lesquels j'émettrai un avis favorable. J'espère avoir été clair.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Il est défavorable. Je partage totalement l'avis de M. le rapporteur.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Mon amendement n° 1279, appelé au début de la discussion commune, résout le problème de la responsabilité que vient d'évoquer M. le rapporteur. Je l'ai expliqué : en l'état du droit en vigueur, la responsabilité de Voies navigables de France ne peut pas être engagée, sauf en cas de défaut d'entretien normal ; elle n'a aucune obligation d'entretien liée au passage des vélos. C'est pourquoi je vous ai proposé d'ajouter les chemins de halage à la liste des espaces naturels ayant fait l'objet d'aménagements limités dans le but de conservation des milieux, sur lesquels la responsabilité de l'opérateur s'applique. Je ne comprends pas que vous n'acceptiez pas cet amendement qui résoudrait tous nos problèmes.

J'ai bien vu que les trois amendements identiques que vous préférez aux nôtres permettront de passer des conventions.

M. Jean-Luc Fugit, *rapporteur*. Voilà !

M. Gilles Lurton. Cela fait toutefois courir le risque, si les conventions ne sont finalement pas signées, que les vélos ne puissent pas circuler partout.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Luc Fugit, *rapporteur*. Je n'ai peut-être pas été suffisamment clair – vous voudrez bien mettre cela sur le compte de mon inexpérience. Les conventions prévues par les trois amendements à venir apportent les réponses que nous attendons, d'autant qu'elles seront négociées localement. Il me semble objectivement que nous allons pouvoir construire ainsi des solutions positives pour tout le monde. Il s'agit d'une alternative qui me paraît beaucoup plus équilibrée au regard de l'objectif poursuivi.

Peut-être aurais-je dû m'exprimer de façon plus nuancée sur les amendements en discussion commune : plutôt qu'émettre un avis défavorable, j'aurais dû demander leur retrait au bénéfice des trois amendements identiques suivants, qui résolvent le problème de manière plus équilibrée et sans doute plus efficace localement.

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. J'ai personnellement une petite tendresse pour les chemins de halage car, au tout début du siècle dernier, mon arrière-grand-père, qui était haleur, conduisait les chevaux qui tiraient les péniches sur le canal de la Sambre à l'Oise, au bord duquel serpente maintenant l'EuroVelo 3. (*Exclamations.*)

Maintenant, pour ma part, je cours et je marche le long des chemins de halage du canal du Nord, où l'on voit circuler de nombreux cyclistes, bien qu'ils n'y soient pas autorisés. Si les amendements qui suivent permettent de gérer tout cela, ce sera une très bonne chose.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Il est évident que nous voterons pour les amendements identiques suivants ; ce sera un moindre mal. Cependant, que se passera-t-il si une convention relative à un chemin de halage donné n'aboutit pas ? Voies navigables de France risque de ne pas réussir à tomber d'accord avec une collectivité locale – par exemple un conseil départemental – à propos d'un secteur donné, parce que sa responsabilité sera en jeu.

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Nous allons vous expliquer !

M. Gilles Lurton. En tout cas, je pose la question.

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Je retire mon amendement.

(*L'amendement n° 2828 est retiré.*)

Mme la présidente. Les auteurs des autres amendements en discussion commune désirent-ils les retirer ?

M. Gilles Lurton. Je maintiens les miens.

M. Jean-Marie Sermier. Mme Valérie Beauvais étant le premier signataire de l'amendement n° 237, je ne le retire pas.

(*Les amendements identiques n°s 1279 et 2761 ne sont pas adoptés.*)

(Les amendements identiques n^{os} 237, 1278, 2346 et 2794 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements identiques, n^{os} 2509 rectifié, 2826 rectifié et 2971 rectifié.

La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n^o 2509 rectifié.

M. Jean-Marc Zulesi. Je constate que nous voulons unanimement voir exploités et rendus accessibles les chemins de halage. Nous proposons là de renforcer les missions de Voies navigables de France afin que la promotion de l'usage du vélo sur le réseau dont il a la charge, en particulier les chemins de halage, constitue une priorité.

Mme la présidente. La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement n^o 2826 rectifié.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il est identique à celui que M. Zulesi vient de défendre. Il s'agit de sécuriser tous les acteurs afin que les vélos puissent enfin circuler sur les chemins de halage. Monsieur Lurton, vous posiez une question fondée : que se passera-t-il si VNF n'est pas d'accord ? La réponse se trouve dans l'amendement, qui précise bien que cela doit être fait « sauf impossibilité technique avérée » ; autrement dit, il faudra prouver que cette impossibilité technique est bien réelle. Je pense que les associations de cyclistes seront très attentives et qu'elles vérifieront la réalité de telles impossibilités. Les amendements permettront à la collectivité de passer un accord avec VNF, qui sera ainsi déchargé de sa responsabilité. Tout le monde sera content, et les vélos pourront enfin circuler en toute sécurité sur les chemins de halage.

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l'amendement n^o 2971 rectifié.

Mme Aude Luquet. En commission, Mme la ministre nous avait fait part des préoccupations de VNF s'agissant, d'une part, des moyens à mettre en place pour assurer la sécurité des cyclistes sur les chemins de halage et, d'autre part, de sa responsabilité en cas d'accident.

Les présents amendements identiques répondent à ces deux sujets d'inquiétude. Il deviendra possible, grâce à ces conventions, de promouvoir l'usage du vélo. En effet, grâce à elles, les personnes publiques intéressées mettront les chemins de halage à disposition des cyclistes. Je pense que c'est aussi une bonne chose pour l'attrait touristique de notre pays.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements identiques ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je serai bref car il n'y a pas de suspens, compte tenu de ce que je viens de dire : j'y suis favorable. Je voudrais simplement rappeler que lundi, dans la discussion générale, j'ai expliqué que nous avions retravaillé, avec les membres de différents groupes, le texte issu des travaux de la commission, et le sujet dont nous débattons a été traité dans ce cadre. Il s'agit bien d'une ouverture progressive et concertée. Je le précise notamment pour M. Lurton, qui avait manifesté des inquiétudes – j'aurais fait pareil à sa place. Seule l'existence d'une « impossibilité technique avérée » pouvant empêcher le conventionnement, cela veut dire qu'il faudra vraiment des raisons objectives.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces amendements visent à répondre à la volonté, fortement exprimée en commission et maintenant en séance publique, d'ouvrir les chemins de halage aux cyclistes. Cette ouverture ne peut se faire de manière systématique et immédiate, en raison des aménagements nécessaires pour les rendre praticables dans de bonnes conditions de sécurité. Par ces amendements, non seulement l'objectif de l'ouverture est maintenu, mais l'ensemble de l'action de Voies navigables de France en matière de développement du vélo le long des voies navigables est reconnue et encouragée : je pense, par exemple, à l'ouverture de maisons éclusières, au label accueil vélo dans les ports de plaisance ou encore à l'intégration dans le schéma national vélo. L'outil privilégié est celui du conventionnement avec les collectivités. En effet, VNF n'est pas un aménageur de pistes cyclables, n'a pas de compétence en matière de voirie ni les moyens de proposer les aménagements et le niveau d'entretien attendus – pour une véloroute européenne par exemple –, et il lui reviendra de contacter les collectivités, de manière très active, pour conclure de telles conventions. Par conséquent, je pense que c'est une bonne solution.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Mme la ministre a répondu à ma question : ce sera donc aux collectivités de trouver les financements nécessaires à ces aménagements.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce n'est pas la mission de VNF.

M. Gilles Lurton. Soit ; pourquoi pas.

(Les amendements identiques n^{os} 2509 rectifié, 2826 rectifié et 2971 rectifié sont adoptés.)

Article 21

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. L'article 21 est important au titre de l'encouragement au développement des mobilités actives. Je donnerai seulement deux chiffres : seuls 4 % à 5 % des Français utilisent quotidiennement ce mode de déplacement contre 36 % aux Pays-Bas. Il y a donc encore de nombreux freins à lever dans notre pays. Les principaux sont le vol, la difficulté à trouver des places de stationnement sécurisées ou encore l'impossibilité de pouvoir prendre les transports en commun avec son cycle. Les dispositions proposées visent à en finir avec plusieurs de ces freins, notamment par l'identification des cycles, la création de stationnements sécurisés aux abords des gares ainsi que dans les bâtiments constituant un lieu de travail, ou encore l'obligation de prévoir des emplacements réservés aux cyclistes dans les autocars et les trains.

Quelques observations cependant : il s'avère que le développement des mobilités suppose des infrastructures sécurisées – nous en avons parlé ce matin, de même que du port d'un casque – mais aussi des parcours continus de manière à pouvoir se déplacer sur l'ensemble des territoires ; il faut en outre multiplier les possibilités de garer les vélos en toute sécurité, aux abords des gares mais aussi ailleurs, dans toutes les communes, parce qu'on ne circule pas seulement autour des gares.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n^o 2240.

Mme Laurianne Rossi. Il est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le changement de verbe proposé vise à obliger le maire à prévoir des règles locales pour la circulation des engins de déplacement personnel. Cela obligerait près de 35 000 maires à adopter des arrêtés portant sur la circulation de ces engins. Ce ne serait donc pas une mesure de simplification, et même ceux qui ne se considéreraient pas concernés ou qui ne le souhaiteraient pas y seraient obligés. Je demande tout simplement le retrait de cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Madame Rossi, retirez-vous votre amendement ?

Mme Laurianne Rossi. Oui.

(L'amendement n° 2240 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pacôme Rupin, pour soutenir l'amendement n° 2044.

M. Pacôme Rupin. Cet article important fait écho aux nombreux débats que nous avons eus précédemment sur les trottinettes et autres engins de déplacement personnel. Il va permettre aux maires de s'adapter – et c'est très bien de leur faire confiance –, en les autorisant à fixer des règles spécifiques à la circulation de ces engins.

Cela dit, je trouve la portée du dispositif proposé un peu trop large puisque l'adaptation du code de la route s'appliquerait aussi aux dépendances des voies, ce qui inclut les trottoirs. Je considère en effet que les trottoirs doivent absolument être sanctuarisés pour les piétons. On s'aperçoit en effet, jour après jour, depuis que ces engins sont arrivés dans nos villes, que beaucoup de piétons ne peuvent plus circuler tranquillement, sereinement.

L'amendement vise donc à supprimer à l'alinéa 2 les mots : « ainsi que sur leurs dépendances », excluant ainsi les trottoirs des modifications que pourraient apporter les maires au code de la route.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement empêche-rail en effet un maire de déroger aux règles concernant la circulation des EDP – les engins de déplacement personnel – sur les trottoirs.

Un décret, vous le savez, est en préparation à ce sujet pour le 1^{er} septembre prochain. Je rappelle les règles qui s'appliqueront à ces engins : comme pour les vélos, ils ne pourront pas circuler sur les trottoirs, sauf à la vitesse du pas et tenus à la main, mais une tolérance continuera d'exister pour les engins de déplacement personnel non motorisés, comme les rollers, les skateboards ou les trottinettes non électriques.

La question est donc la suivante : souhaitons-nous permettre aux maires, dans certaines conditions, d'autoriser la circulation des trottinettes électriques sur les trottoirs ? Je pense aux cas particuliers où les trottoirs sont particulièrement larges ou bien encore aux contre-allées, qui peuvent justifier de donner cette faculté au maire – je précise que cette dérogation se ferait toujours sous la responsabilité du maire.

Je serais donc enclin à demander le retrait de l'amendement. Même si je comprends bien que vous n'admettiez aucune dérogation possible en la matière, les cas particuliers que je viens de mentionner – trottoirs particulièrement larges ou contre-allées – justifieraient des exceptions localement. Mais je ne voudrais pas que mes propos soient mal interprétés.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme on l'a expliqué ce matin, nous souhaitons interdire la circulation des engins de déplacement personnel motorisés sur les trottoirs. Ce principe est posé de façon très forte,...

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Exactement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...et je pense que c'est ce qu'attendent aussi les autres usagers des trottoirs.

On ne peut pas pour autant exclure certaines configurations particulières sur le territoire, que M. le rapporteur a évoquées : des communes sans piste cyclable, avec des trottoirs particulièrement larges ou des contre-allées. Dans de tels cas, il paraît raisonnable de ne pas empêcher le maire d'adapter les règles, sachant qu'il s'agirait alors d'autoriser à circuler à 6 kilomètres à l'heure au maximum sur les trottoirs. Il s'agit d'en laisser la possibilité, conformément à l'esprit du projet de loi : quand on éprouve des difficultés à poser des règles applicables de façon uniforme sur tout le territoire, il faut prendre en compte des situations qui justifieront une adaptation, sous la responsabilité du maire. Mais en ce cas, je le répète, ce sera dans la limite d'une circulation à 6 kilomètres à l'heure.

Mme la présidente. La parole est à M. Pacôme Rupin.

M. Pacôme Rupin. Je salue votre décision d'interdire par décret la circulation des trottinettes sur les trottoirs au-delà de 6 kilomètres à l'heure – c'était déjà le cas dans les faits, mais cela permet de clarifier les choses. Mais ce qui m'inquiète, et M. le rapporteur ne m'a pas rassuré, c'est qu'il soit tout de même possible d'utiliser une partie des trottoirs pour la circulation des trottinettes. Je vois quotidiennement les conséquences assez catastrophiques de l'aménagement de pistes cyclables au milieu du trottoir : ni les cyclistes ni les piétons ne savent s'ils ont le droit de s'y déplacer ; le partage se fait souvent plutôt mal, en général au détriment des piétons malheureusement.

C'est pourquoi je maintiens cet amendement. Je veux absolument être sûr que le maire ne pourra pas adopter ce genre de dérogation car il faut que, partout dans notre pays, le piéton qui se trouve sur un trottoir sache qu'il peut y être tranquille et serein.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement rejoint celui que j'ai déposé à l'article 31 afin de proposer une définition du trottoir. En effet, si celui-ci est mentionné dans le code de la route, il n'a pas de définition juridique et aucun texte ne précise qu'il est réservé aux piétons.

Je soutiens l'amendement de notre collègue Pacôme Rupin car il me paraît essentiel de poser des règles claires. C'est ce que la majorité entend à travers le décret de Mme la ministre et ce texte d'orientation. Concernant en particulier la circulation des engins de déplacement personnel sur les trottoirs, il faut être très clair. Or accorder aux maires le droit d'accorder des dérogations permettant à ces engins de rouler

à 6 kilomètres à l'heure ne va pas dans ce sens. Qui d'ailleurs pourra vérifier que cette limitation de vitesse est respectée ? Personne. Il faut donc tout simplement interdire la circulation de ces engins sur nos trottoirs et avancer vite sur les pistes cyclables. C'est bien le fond du sujet car à défaut, ils circuleront sur la chaussée ; alors avançons en mettant en place des infrastructures sécurisées de pistes cyclables dans chacune de nos villes. Je regrette à nouveau l'absence de schéma directeur en la matière !

(L'amendement n° 2044 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pacôme Rupin, pour soutenir l'amendement n° 2047.

M. Pacôme Rupin. Cet amendement de repli vise à préciser que, si le maire pourra déroger au code de la route « sur tout ou partie des voies sur lesquelles il exerce son pouvoir de police ainsi que sur leurs dépendances », comme le prévoit l'alinéa 2, ce doit être à l'exception « des espaces destinés à la circulation des piétons ». S'il y a dérogation, tout aura été fait pour s'assurer que la circulation piétonne est bien respectée.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement me semble comporter une contradiction : il vise à autoriser la circulation des engins de déplacement personnel sur les trottoirs, mais uniquement là où les piétons ne peuvent pas circuler, c'est-à-dire certainement sur des parties non aménagées, ce qui ne permet pas une circulation en sécurité. Je donne donc un avis très défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends totalement votre préoccupation, monsieur Rupin : édicter des règles claires pour protéger les piétons sur les trottoirs. Mais nombre d'exemples montrent qu'en ayant voulu poser des règles claires et générales, l'État a été confronté à la réaction suivante de la part des élus locaux ou d'autres citoyens : « Mais vous voyez bien que chez moi, ce que vous avez décidé depuis Paris ne marche pas. » Il faut admettre que les situations locales peuvent différer les unes des autres, et on doit faire confiance aux élus locaux, leur donner une latitude pour adapter des règles générales. Je pense qu'on peut compter sur les associations comme sur les citoyens pour aller se plaindre chez leur maire si les gens ne se sentent plus en sécurité sur les trottoirs.

Je pense que cette méthode, consistant à formuler des règles claires, est vraiment la bonne. Mais nous donnons aussi la possibilité au maire de les adapter en fonction des circonstances locales, sous le contrôle, dirais-je, de ses électeurs.

Mme la présidente. La parole est à M. Pacôme Rupin.

M. Pacôme Rupin. Il m'a été répondu à plusieurs reprises qu'il ne fallait pas parler uniquement de Paris. Mais cet amendement ne concerne pas seulement Paris, soyez tous rassurés ! Je me bats pour la vision suivante : que tous les piétons de toutes les villes, dans tout notre pays, puissent circuler sereinement dans les espaces qui leur sont dédiés, sans que la circulation d'engins divers perturbe leur marche. Je rappelle que la marche reste le moyen de déplacement le plus simple, le plus écologique, le meilleur pour la santé et le plus utilisé. C'est pour cela que je défends ces amendements,

et non parce que ces engins créent de nombreux problèmes sur les trottoirs de Paris. Ces problèmes n'existent pas qu'à Paris !

(L'amendement n° 2047 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gabriel Serville, pour soutenir l'amendement n° 3315.

M. Gabriel Serville. Il a souvent été souligné dans cet hémicycle que la diminution du trafic routier aurait pour conséquence une forte réduction des émissions de gaz à effet de serre. Tel est l'objectif de cet amendement, qui vise à donner aux maires la possibilité de réserver des voies de circulation au covoiturage. Nous proposons ainsi de compléter le deuxième alinéa par la phrase suivante : « À ce titre, [le maire] peut réserver la circulation sur tout ou partie des voies sur lesquelles il exerce son pouvoir de police aux véhicules à occupation multiple. » Les voies de circulation réservées ont prouvé leur efficacité dans plusieurs grandes métropoles mondiales. Il serait intéressant de les expérimenter également sur le territoire français.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement me semble satisfait par le titre II, notamment l'article 16. Mme la rapporteure Couillard pourrait le confirmer.

Je voudrais cependant être certain d'avoir compris votre amendement. Il y est question de « véhicules à occupation multiple ». J'imagine que vous vouliez parler du covoiturage. La notion d'« occupation multiple » d'un véhicule a en effet de nombreux sens, que je ne développerai pas ici, pour peu qu'on laisse aller son imagination... *(Sourires.)*

M. Jean-Paul Lecoq. Vous attisez notre curiosité !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je vous demande de retirer l'amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je tiens à saluer votre adhésion au covoiturage, car je pense, moi aussi, qu'il est question de cela dans l'amendement. J'ai cependant le plaisir de vous dire qu'il est satisfait, notamment par les articles 15 et 16 du projet de loi.

Mme la présidente. La parole est à M. Gabriel Serville.

M. Gabriel Serville. Je veux bien faire confiance à Mme la ministre et à M. le rapporteur, et je retire donc cet amendement. J'irai cependant relire les articles 15 et 16, pour en examiner la rédaction.

(L'amendement n° 3315 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Florence Provendier, pour soutenir l'amendement n° 1870.

Mme Florence Provendier. Il vise à permettre aux engins de déplacement personnel électriques que sont les gyropodes, qui roulent à la vitesse du pas, de circuler sur les trottoirs, sur autorisation du maire, lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre d'activités touristiques. Les engins de déplacement personnel électriques sont en effet souvent utilisés par les touristes pour visiter les villes de manière plus ludique. Ces engins, je le répète, se déplacent à la vitesse du pas ; les faire circuler sur les pistes cyclables ou sur la voie publique serait dangereux, car

ils ne roulent pas assez vite. J'ajoute que cette activité étant encadrée par des professionnels, elle est sécurisée et ne comporte pas, a priori, de danger pour les piétons.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Mme la ministre pourra confirmer que le décret actuellement en préparation qui sera publié le 1^{er} septembre prochain satisfait pleinement votre amendement, madame Provendier. En effet, le projet de décret et le dossier de presse qui l'accompagne reprennent les éléments de l'amendement.

Je vous demande donc de le retirer ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable. Je laisse Mme la ministre vous apporter des précisions.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le décret, en phase de consultation depuis quelques semaines, sera effectivement publié à la rentrée car il doit préalablement être notifié à la Commission européenne. Je confirme qu'il précise que « par dérogation, les maires pourront autoriser les engins de déplacement personnel à circuler sur les trottoirs à la vitesse du pas ».

(L'amendement n° 1870 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Béatrice Piron, pour soutenir l'amendement n° 2018.

Mme Béatrice Piron. Il concerne également les engins de déplacement personnel motorisés, mais il ne concerne pas Paris, qui a fait l'objet de la plupart de nos débats sur ce sujet.

Ma circonscription, bien que située en Île-de-France, est relativement rurale. J'y ai été interpellée par certains de mes concitoyens qui avaient investi dans un monoroué, qu'ils utilisent quotidiennement pour se rendre dans les gares ou parfois sur leur lieu de travail en circulant de banlieue à banlieue, les transports en commun ne proposant pas ce type de trajet dans ma circonscription. Ces personnes sont ainsi amenées à traverser plusieurs communes. Nous avons bien compris que les utilisateurs de ces engins ne doivent pas rouler sur les trottoirs et que les maires peuvent prendre des dérogations exceptionnelles.

Je propose donc la mise en place d'une signalisation spécifique informant ces utilisateurs des règles dérogatoires qui pourraient être fixées par les maires. En effet, il est difficile de prendre à l'avance connaissance sur internet de la réglementation des communes traversées ; il faudrait qu'elle soit indiquée à l'entrée de la ville.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je comprends l'intention mais la mesure relève du niveau réglementaire. Je demande par conséquent le retrait de l'amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme que la mesure relève du niveau réglementaire et qu'un arrêté sur la signalisation spécifique pour ces engins de déplacement personnel sera pris prochainement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Béatrice Piron.

Mme Béatrice Piron. Je n'avais pas trouvé, dans la presse, d'information allant dans ce sens. Je retire l'amendement.

(L'amendement n° 2018 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pacôme Rupin, pour soutenir l'amendement n° 2056.

M. Pacôme Rupin. Je profite de ce que j'ai la parole pour saluer cette décision, car nous avons besoin d'une telle signalétique ; elle est d'autant plus importante qu'elle permettra de sensibiliser les usagers au respect des règles.

Ce nouvel amendement de repli vise à ce que les dérogations ne puissent en aucun cas être moins restrictives que les dispositions prévues par le code de la route. En d'autres termes, si des dispositions sont prises par les maires concernant la circulation de ces engins, elles doivent être plus dures que celles du code de la route, afin d'éviter les comportements dangereux.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je crois me rappeler que cet amendement avait déjà été déposé en commission. Il est satisfait par le droit existant en matière de pouvoir d'adaptation des maires. C'est en effet un principe général du droit : les maires peuvent diminuer la vitesse de circulation autorisée, non l'augmenter – je ne reviendrai pas sur le débat d'hier soir. Ainsi, une maire a le droit de diminuer dans sa commune la vitesse autorisée de 50 à 30 kilomètres à l'heure en créant des zones 30. Comme il a été dit en commission, ce droit remonte à une décision plus que centenaire du Conseil d'État – elle date du 28 avril 1902 – concernant la commune de Nérès-les-Bains, que je vous invite tous, d'ailleurs, à visiter ! Par ailleurs, je vous rappelle que les maires ne pourront pas déroger à toutes les règles du code de la route, mais seulement à certaines règles de circulation. Je donne donc un avis défavorable à cet amendement, qui a déjà reçu un avis semblable en commission.

(L'amendement n° 2056, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Béatrice Piron, pour soutenir l'amendement n° 1920.

Mme Béatrice Piron. Dans ma circonscription, de nombreuses personnes circulent en monoroué également hors agglomération. Nous avons bien compris que les maires peuvent accorder des dérogations dans leur commune. Hors agglomération, toutefois, les utilisateurs d'engins de déplacement individuel ne seront plus autorisés à circuler sur les routes dépourvues d'une bande ou d'une piste cyclable. Or de nombreuses routes hors agglomération empruntées quotidiennement par ces utilisateurs sont encore dans ce cas. Ainsi, le code de la route pourrait entraver la circulation de ces engins propres et pousser leurs utilisateurs à reprendre leurs voitures pour effectuer ces trajets.

L'amendement tend donc à permettre aux présidents des conseils départementaux de fixer des règles dérogatoires également pour la circulation des engins de déplacement personnel sur les routes sur lesquelles ils exercent leur pouvoir de police.

Certains utilisateurs de ma circonscription ont, pour leurs déplacements quotidiens, déjà réalisé plus de 100 000 kilomètres en monoroué, en partie hors agglomération. Une grande partie de leur trajet se fait sur des pistes cyclables mais, pour

les secteurs se situant entre ces pistes, ils sont obligés d'emprunter les routes départementales. Ils ne sont pas plus dangereux que les cyclistes ou les joggers utilisant également ces routes car ils ne roulent pas très vite et sont prudents, comme le montre le fait qu'ils n'aient pas eu d'accident.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement est satisfait par le décret en préparation, qui prévoit notamment que leur vitesse soit limitée à 25 kilomètres à l'heure et que leur circulation ne soit autorisée que sur les voies où la vitesse ne peut dépasser 50 kilomètres à l'heure. Le décret et la mise en œuvre des articles adoptés hier répondant à votre souhait, je demande le retrait de l'amendement, faute de quoi l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Des présidents de conseils départementaux ou d'EPCI – établissements publics de coopération intercommunale – souhaitent en effet pouvoir accorder des dérogations autorisant la circulation sur des voies hors agglomération. Ces décisions devront être explicites et prises en fonction de la configuration de la voie. Le décret permettra en effet de telles dérogations au cas par cas, c'est-à-dire voie par voie, en évitant qu'elles soient trop étendues, car cela nuirait à la sécurité.

Mme la présidente. La parole est à Mme Béatrice Piron.

Mme Béatrice Piron. M. le rapporteur a déclaré que la circulation de ces engins serait seulement autorisée sur les routes où la vitesse maximale autorisée est de 50 kilomètres à l'heure. Or la vitesse sur les routes départementales hors agglomération est souvent limitée à 70 ou 80 kilomètres à l'heure.

M. Gilles Lurton. Et même à 90 kilomètres à l'heure, grâce à nous !

Mme Béatrice Piron. La mesure est-elle limitée aux routes où la vitesse est limitée à 50 kilomètres à l'heure ou pas ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ponctuellement, hors agglomération, le président du conseil départemental ou de l'EPCI pourra déroger à la règle d'interdiction, pour permettre la circulation de ces engins sur certaines voies, y compris sur celles où la vitesse n'est pas limitée à 50 kilomètres à l'heure.

Mme Béatrice Piron. Je retire l'amendement.

(L'amendement n° 1920 est retiré.)

(L'article 21 est adopté.)

Après l'article 21

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 529 et 531, portant article additionnel après l'article 21, qui peuvent être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Béatrice Piron, pour soutenir l'amendement n° 529.

Mme Béatrice Piron. Sur la route, le cycliste est particulièrement vulnérable : depuis 2010, le nombre de cyclistes tués sur les routes croît en moyenne 1,6 % par an, alors que toutes les autres catégories de morts sur les routes connaissent une diminution.

La loi d'orientation des mobilités a pour ambition de renforcer la protection des usagers les plus vulnérables et de faire évoluer les comportements mettant les cyclistes en danger. À cet effet, l'aménagement d'espaces plus sûrs pour le cyclisme, avec la construction de pistes cyclables séparées de haute qualité, doit être privilégié.

Dans plus de 70 % des cas, la responsabilité des cyclistes impliqués dans des accidents n'est pas en cause. La prévention doit demeurer un pivot de l'action en matière de sécurité routière. Ainsi, le port d'un gilet rétro réfléchissant...

M. Jean-Paul Lecoq. Un gilet jaune ? N'ayez pas peur de le dire !

Mme Béatrice Piron. ...a été rendu obligatoire en 2008 pour le conducteur et le passager d'une bicyclette circulant hors agglomération la nuit ou lorsque la visibilité est insuffisante.

M. Gilles Lurton. Il y a des gilets jaunes partout !

Mme Béatrice Piron. Or sept cyclistes blessés sur dix ont été renversés dans une agglomération. Il est donc essentiel d'étendre à tous les cyclistes circulant de jour comme de nuit, en agglomération et hors agglomération, l'obligation de porter un gilet rétro réfléchissant.

M. Pacôme Rupin. Nous aimons les gilets jaunes, vous voyez !

Mme la présidente. Madame Béatrice Piron, vous garder la parole pour soutenir l'amendement n° 531.

Mme Béatrice Piron. Il s'agit d'un amendement de repli qui ne concerne que la circulation de nuit.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je procéderai à l'envers.

L'amendement n° 531 est satisfait par le code de la route : le port du gilet rétro réfléchissant certifié est obligatoire pour tout cycliste circulant de nuit hors agglomération. Cette obligation me semble pertinente et suffisante à ce stade : il ne me semble objectivement pas opportun de faire peser une contrainte supplémentaire sur la pratique du vélo, alors que nous souhaitons la voir se développer. C'est en tout cas ce que j'ai compris de l'ensemble des débats que nous avons eus jusqu'à présent, notamment en commission ; compte tenu du nombre d'amendements déposés sur les articles portant sur le vélo, cette assemblée pourrait s'appeler la France unie pour la bicyclette, ou FUB, comme la Fédération française des usagers de la bicyclette ! Le vélo suscite donc beaucoup d'intérêt, et c'est très bien.

Toutefois, si on impose trop de contraintes, on risque de produire un effet contraire à celui que l'on recherche, à savoir le développement de son usage. Il ne me semble pas qu'il ait été démontré que le port d'un gilet rétro réfléchissant – aussi appelé « gilet jaune » –, en pleine journée, renforce la sécurité des cyclistes. Je n'en suis pas certain, pas certain du tout.

La logique du projet de loi est plutôt, selon moi – et beaucoup d’entre vous seront du même avis –, de permettre à tous les cyclistes de se déplacer en sécurité. Or, pour cela, la première condition consiste à développer les itinéraires cyclables sécurisés.

Je demande donc le retrait de l’amendement n° 529 ; à défaut, la commission y serait défavorable.

Quant à l’amendement n° 531, comme je le disais tout à l’heure, je considère qu’il est satisfait par le code de la route en vigueur.

Mme la présidente. Quel est l’avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à Mme Béatrice Piron.

Mme Béatrice Piron. L’obligation du port du gilet ne s’applique qu’hors agglomération. Or 70 % des accidents surviennent dans les agglomérations.

M. Jean-Paul Lecoq. Les gilets jaunes ne les empêchent donc pas d’être blessés ? (*Sourires.*)

M. Gilles Lurton. Il vaut mieux mettre un bonnet rouge !

Mme Béatrice Piron. Il n’est pas obligatoire, même la nuit, de porter un gilet rétroréfléchissant lorsqu’on circule dans une agglomération, alors que c’est là que les accidents se produisent.

Je maintiens donc les deux amendements, dont je ne suis d’ailleurs pas la première signataire.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Il faut entendre ce que dit notre collègue : on estime que le port du gilet n’est pas obligatoire la nuit, en agglomération, en raison de l’éclairage public. Or, comme la présidente de la commission du développement durable – enfin j’espère que c’est toujours le cas –, je milite pour que l’on s’efforce de réduire le plus possible, voire d’éteindre, l’éclairage public la nuit dans nos villes.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l’aménagement du territoire. Tout à fait : nous en reparlerons dans la loi énergie.

M. Jean-Paul Lecoq. Cela veut dire que, la nuit, les conditions de visibilité des villes deviendront identiques à celles des campagnes ; il faudra donc que les conditions de circulation des vélos soient les mêmes. En effet, on ne peut pas, d’un côté, demander de baisser voire, dans certains espaces urbains, d’éteindre l’éclairage, pour faire des économies d’énergie et pour que vivent les chauves-souris, et, de l’autre, considérer qu’une règle de circulation différente doit s’appliquer par rapport aux campagnes. Cette contradiction me pose un petit problème.

(*Les amendements n° 529 et 531, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

Article 21 bis

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 165 et 3461, tendant à supprimer l’article 21 bis.

La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l’amendement n° 165.

M. Gilles Lurton. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l’amendement n° 3461.

M. Jean-Marie Sermier. Il tend effectivement à supprimer l’article 21 bis, qui empêchera l’aménagement de places de stationnement 5 mètres en amont des passages piétons.

Si, au regard d’une certaine sécurité, l’on peut comprendre la nécessité de cette mesure, force est de constater que très peu d’accidents surviennent sur les passages piétons.

Ce qui est sûr, c’est que vous allez complexifier la vie du maire, après avoir appelé tout à l’heure les habitants à se rendre chez lui pour se plaindre. Vous allez la complexifier car vous savez que le stationnement est un des problèmes majeurs des centres-villes de notre pays, dont vous savez aussi qu’ils se trouvent en difficulté. Autant il faut assurer la sécurité et développer toutes les mobilités douces – nous sommes parfaitement d’accord sur ces points –, autant supprimer des places de stationnement tout près des passages piétons nous semble de nature à poser des problèmes dans les centres-villes.

Je pense qu’il peut exister des solutions alternatives, notamment des balises ou des dispositifs lumineux activés la nuit, signalant bien l’emplacement du passage piéton afin de le mettre en évidence et de le sécuriser.

La suppression des emplacements à moins de 5 mètres en amont des passages piétons, en revanche, nous semble de nature à handicaper encore plus les centres-villes, notamment ceux bénéficiant d’une certaine renommée, dont on connaît bien les difficultés actuelles.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l’aménagement du territoire. Oh ! Mais non !

Mme la présidente. Quel est l’avis de la commission sur ces deux amendements de suppression ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je ne vois pas les choses comme vous, je l’avoue, monsieur Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. C’est normal.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je vais essayer d’expliquer clairement ce qu’il en est. J’ai trouvé que l’amendement à l’origine de cet article, qui a été introduit par le sénateur Didier Mandelli, rapporteur au Sénat, allait dans le bon sens. J’ai d’ailleurs souhaité, en commission, raccourcir le délai de mise en application de la disposition. Pourquoi ?

Premièrement, pour une raison tenant à la sécurité. Qu’on le veuille ou non, on l’a tous vécu, en traversant sur un passage piéton ou en circulant en voiture à l’approche d’un passage piéton : le véhicule garé juste à gauche gêne la vue, plus particulièrement celle des personnes à mobilité réduite ou d’un certain âge, ou encore celle des enfants, dont la taille peut poser problème ; la visibilité est tout de même moins bonne dans ce cas, il faut l’avouer.

Deuxièmement, au-delà de la sécurité, j’ai trouvé très intéressante l’utilisation qui peut être faite de l’espace ainsi libéré, même s’il est vrai que, concrètement, cette disposition va faire perdre des places de parking – même s’il s’agit non pas de la totalité d’entre elles mais d’une seule, à côté du passage piéton. Que va-t-on pouvoir mettre à la place ? On va pouvoir aménager des places de stationnement pour les vélos

ou pour des EDP. Dans une rue commerçante d'un centre-ville de commune moyenne – je pense en particulier à des petits bourgs de ma circonscription car je ne suis pas un citadin, je vis en zone rurale –, il est assez pratique de pouvoir garer cinq ou six vélos au lieu d'une voiture, pas loin du boulanger, du boucher ou de la pharmacie, pour renforcer un peu l'activité commerciale.

Par conséquent, pour des motifs de sécurité et relance du commerce local, j'ai trouvé qu'il s'agissait d'une bonne idée.

Je note une contradiction, je le dis en toute amitié, chez certains de vos collègues, monsieur Sermier : ils ont cosigné cet amendement, qui vise donc à supprimer une place de stationnement, alors que, plus loin dans le texte, ils en ont également signé ou cosigné d'autres qui tendent à ramener de dix à deux ans la mise en œuvre de la mesure. J'y vois un problème de cohérence, je le signale simplement.

Je crois qu'il ne faut pas revenir sur cette disposition : sincèrement, il s'agit d'une avancée en matière de sécurité, puisque 475 piétons ont été tués en 2018 à cause de l'absence de visibilité lors de la traversée de la chaussée. Ce n'est donc pas négligeable, puisque cela correspond en moyenne à un plus d'un décès par jour.

Ne serait-ce que pour toutes ces raisons, je suis défavorable aux amendements de suppression et je vous invite à les rejeter.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais rappeler que 30 % des accidents impliquant des piétons ont lieu à proximité des passages piétons. On voit bien que les voitures voire les camionnettes stationnées à proximité de ces derniers peuvent masquer un enfant qui s'apprête à traverser. Cela pose donc un vrai problème de sécurité routière. C'est pourquoi cette mesure avait été retenue par le comité interministériel de la sécurité routière.

Je voudrais saluer le fait que Didier Mandelli, rapporteur du projet de loi au Sénat, l'ait introduite dans le projet de loi, ce qui était nécessaire puisqu'une disposition législative est requise.

L'interdiction prévue, qui revient, comme l'a dit M. le rapporteur, à supprimer une place de stationnement,...

M. Gilles Lurton. Une seule ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...rendue disponible pour garer des vélos, est une disposition très importante, me semble-t-il.

Et elle ne conduira pas du tout à dévitaliser nos centres-villes : elle va au contraire contribuer à les rendre plus accueillants pour ceux qui utilisent des mobilités douces.

Cette disposition est donc très positive, et j'invite les auteurs des amendements de suppression à les retirer.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. J'entends bien l'argument de la sécurité, mais sincèrement, je ne pense pas que ce soit le seul et qu'il soit totalement valable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Si.

Mme Valérie Lacroute. Premier point, on roule souvent moins vite en centre-ville, où des zones 30 ont souvent été aménagées. La problématique de sécurité et de vitesse n'y est donc pas du tout la même que sur les autres routes.

Deuxième point, sur ce projet de loi, vous dites souvent qu'il faut laisser faire les maires, les laisser décider de l'aménagement de leur territoire. Or, en l'occurrence, on les prive totalement de la décision d'aménager le centre-ville comme ils le souhaitent. Ayant été maire d'une commune de 13 000 habitants, je peux vous dire que si une mesure ou un aménagement met en danger les piétons ou les habitants, ils ne se gênent pas pour aller voir le maire et lui signaler le risque d'accident.

Troisième point, je crains que certains passages piétons ne soient supprimés ou déplacés, de façon à ne pas subir cette contrainte – c'est peut-être caricatural mais, vivant dans une ville historique, je me sens contrainte d'évoquer cette éventualité.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Ce n'est pas votre genre...

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il ne s'agit que d'une place, madame Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Certes, mais vous savez, dans un centre-ville historique ancien – je vous invite à venir à Nemours –, on ne peut pas aménager de parking partout et on compte les places de stationnement une par une, on réfléchit à la place près. En revanche, je vous assure que quand on en a besoin d'aménager des places de stationnement pour les vélos, on sait trouver l'espace nécessaire.

Monsieur le rapporteur, vous parlez de cohérence. Mais, sur les différents sujets de ce projet de loi, on l'a vu en commission et on le voit maintenant dans l'hémicycle, vous n'êtes pas tous d'accord au sein de votre groupe.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Certes.

Mme Valérie Lacroute. Vous êtes donc mal placé pour reprocher aux membres de notre groupe d'avoir présenté des amendements différents.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le problème, c'est quand le même député signe deux amendements contradictoires !

Mme Valérie Lacroute. On va évacuer cet argument, puisque le fait de ne pas être tous d'accord fait la richesse et la démocratie de nos débats, même au sein d'un groupe politique.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je visais les collègues qui ont signé des amendements.

Mme Valérie Lacroute. L'élément essentiel à retenir, sincèrement, c'est que, dans les cœurs de ville, la vitesse est généralement limitée à 30 kilomètres à l'heure ; je ne vois donc pas en quoi vous faites ici avancer la sécurité des piétons.

Et je vous répète que, si les aménagements réalisés ne sont pas sécurisés, les habitants de la commune se chargent rapidement d'aller voir le maire ou son adjoint responsable pour leur en signifier le caractère accidentogène. Laissons donc les maires faire ce qu'ils souhaitent dans leur commune !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le rapporteur, vos attaques systématiques commencent à bien faire. Vous donnez des leçons en permanence...

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Pas du tout.

M. Jean-Marie Sermier. ...sur la cohérence de certains collègues, qui auraient déposé deux amendements de nature un peu différente. D'abord, très peu de nos amendements étant adoptés, j'imagine que les collègues en question ont déposé un amendement de repli car ils étaient déjà à peu près sûrs de ne pas obtenir satisfaction sur le premier.

Les leçons, ça va bien. Tout à l'heure, une rapporteure nous a donné des leçons sur la présence en commission de certains collègues...

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cela ne venait pas de moi.

M. Jean-Marie Sermier. ...– je constate d'ailleurs qu'elle n'est plus là, qu'elle est partie une fois achevé l'examen du titre dont elle est chargée. Ça va bien : nous sommes là non pas pour recevoir des leçons mais pour bâtir un texte de loi !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Tout à fait d'accord.

M. Jean-Marie Sermier. Il serait plutôt de bon augure que le Gouvernement s'appuie sur les maires plutôt que de leur refuser systématiquement sa confiance.

(Les amendements identiques n^{os} 165 et 3461 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n^o 1280.

M. Gilles Lurton. Il est retiré.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je m'apprêtais pourtant à donner un avis favorable !

(L'amendement n^o 1280 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir l'amendement n^o 3002.

Mme Zivka Park. J'ai bien entendu les explications de notre rapporteur. J'ai également entendu ce que nous disait M. Sermier et je ne reviendrai pas sur ses propos.

Je vous propose, pour ma part, d'aménager un peu ce dispositif, en pensant aux zones périurbaines, où il est déjà très compliqué de se garer – j'en parle sincèrement, puisque c'est le cas de certaines villes de ma circonscription, où il n'y a pas de places de parking, comme Mme Lacroute le disait à l'instant au sujet de Nemours, notamment pour ceux qui doivent déposer des enfants à l'école. Je propose donc que l'interdiction d'aménager des places de stationnement ne s'applique pas aux véhicules de transport de personnes dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je voudrais commencer par répondre à M. Sermier – je suis vraiment gêné qu'il ne soit plus là. Sincèrement, je ne me pose pas du tout en donneur de leçons, ce n'est pas mon style. Il n'en reste pas moins que, quand je souhaite expliquer certaines choses, je le fais ; ce n'est pas donner une leçon, c'est prendre le temps d'expliquer. Je ne prends pas souvent la parole dans l'hémicycle ; en tout cas, pas pour ne rien dire. Je ne vise personne en disant

cela, je dis simplement que, vous l'aurez remarqué, je suis assez discret, y compris lorsque j'entends – comme ces jours-ci – des propos un peu étonnants, sur des questions que nous aborderons aux articles 27 et 28 du titre III, notamment. Je verrai M. Sermier pour lui dire en face ce que je pense. C'est un peu dommage qu'il prenne les choses ainsi.

Ma remarque de tout à l'heure exprimait ma surprise – Mme Lacroute n'a pas bien écouté ce que j'ai dit –, quand une même personne cosigne un amendement de suppression d'un article puis demande qu'il soit appliqué le plus vite possible, d'ici à deux ans plutôt que d'ici à dix ans. Voilà ce qui m'a surpris, c'est tout ce que je voulais dire.

Mme Valérie Lacroute. Il ne faut pas pour autant en faire une généralité.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je n'en fais pas une généralité ; ça m'a surpris, c'est tout.

Madame Park, j'aurais pu préciser, au sujet de l'amendement présenté tout à l'heure, que le problème des passages piétons et des places de stationnement qui les encadrent est ancien. La suppression de ces places, ou leur aménagement de manière à ce qu'elles ne soient pas utilisées par des automobiles, est une recommandation qui remonte aux années 1990. Et j'ai oublié de dire que certaines villes ont déjà commencé à l'appliquer.

Mme Valérie Lacroute. Justement, laissons-les faire !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le sénateur Mandelli a jugé qu'il fallait le faire partout, pour que ce soit cohérent, voilà tout. La commission, à mon initiative, a complété cette disposition en déterminant une date butoir, que nous avons fixée à la fin de l'année 2026. Vous verrez que d'autres amendements, venant de tous les bancs, visent à aller beaucoup plus vite et à appliquer la mesure d'ici à deux ou quatre ans ; j'y suis opposé car j'estime que ce serait vouloir aller trop vite.

Je maintiens notre proposition de le faire d'ici à 2026, de manière à ce que les équipes disposent du prochain mandat municipal, à quelques mois près, pour réaliser cet aménagement. Ce délai leur permettra de le planifier, y compris sur le plan financier, et d'avoir le temps de réaliser le marquage au sol et, si elles le souhaitent, d'ajouter des arceaux pour créer du stationnement pour les vélos, par exemple.

Quant à l'exception que vous proposez, madame Park, elle pose problème, à mon avis, parce qu'elle concerne, comme vous le dites, des véhicules de transport de personnes. Or ce sont souvent, justement, des véhicules un peu plus massifs que les autres et qui gênent donc davantage la visibilité des piétons qui s'engagent sur un passage. C'est la raison pour laquelle je vous demande de retirer votre amendement, faute de quoi mon avis sera défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à Mme Zivka Park.

Mme Zivka Park. Mon amendement précise qu'auront le droit de se garer les véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes, donc pas les gros camions, justement, qui gênent la visibilité. Cela dit, je comprends bien les arguments de sécurité que vous avez avancés. Ce que je voulais souligner, c'est que tout ne peut pas s'appliquer partout, et que, dans certaines zones, encore une fois, il n'y a pas assez de places de stationnement.

Si cette mesure est appliquée, certains maires supprimeront tout simplement des passages piétons, sous peine que leurs administrés ne sachent plus où se garer. Par respect pour le rapporteur, je retire mon amendement mais je n'ai pas été convaincue.

(L'amendement n° 3002 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 1281.

M. Gilles Lurton. Il est retiré.

(L'amendement n° 1281 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l'amendement n° 2070.

Mme Aude Luquet. Je ne comprends pas bien pourquoi il est placé à cet endroit, parce qu'on revient à la discussion de tout à l'heure sur les problèmes de sécurité et la distance de 5 mètres à respecter de part et d'autre des passages protégés.

Nous avons discuté en commission de la date limite à laquelle cet aménagement devait être réalisé. Elle est pour l'instant fixée à 2026, mais je souhaite proposer 2024, vus les faibles coûts d'adaptation. Le premier horizon me paraît beaucoup trop lointain, d'abord parce que vous n'êtes pas sans savoir qu'en 2024 auront lieu les Jeux olympiques, donc des déplacements plus denses, ensuite à cause des problèmes de sécurité, surtout dans les villes. Je vois, dans ma commune, beaucoup d'endroits extrêmement dangereux, où les voitures stationnent très près des passages protégés et empêchent de voir les enfants. La sécurité doit primer sur tout autre aspect ; l'échéance de 2024 me semble raisonnable.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ai souhaité fixer l'échéance au 31 décembre 2026 pour que de tels aménagements puissent être planifiés sur la durée du prochain mandat municipal. Vous nous dites qu'il vaudrait mieux le faire d'ici à 2024, notamment dans des villes concernées par les Jeux olympiques. Mais personne n'empêche ces municipalités de le faire d'ici à 2024, 2026 n'est que l'année limite ; si vraiment elles veulent le faire, il n'y a aucun souci.

En revanche, imposer 2024 à toutes les communes de France m'inciterait à rejoindre Mme Lacroute, qui, je pense, sera d'accord avec moi : ce serait excessif, compte tenu, surtout si c'est parce qu'on a les Jeux olympiques en tête. Ce sera certes un événement extraordinaire, que nous apprécierons tous, mais n'oubliez pas qu'un an auparavant, il y aura encore mieux en France : la Coupe du monde de rugby !

Je le répète, il n'est pas opportun d'imposer cette mesure à toutes les communes d'ici à 2024. Celles qui souhaiteront vraiment le faire dans ce délai pourront le faire, bien entendu, mais je pense que 2026 est une échéance raisonnable, parce qu'elle correspond, encore une fois, au terme du prochain mandat municipal. Les conseils municipaux pourront ainsi programmer les travaux de manière progressive, sur l'ensemble de leur mandat, et ne pas les laisser aux suivants.

L'avis est défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ayant entendu Mme Lacroute, je suis un peu surprise, et je voudrais insister. Cette mesure est attendue par les associations qui agissent dans le domaine de la sécurité routière. Elle a été introduite, je le rappelle, par le rapporteur au Sénat, qui, je pense, ne méconnaît pas les problématiques des villes moyennes et des zones périurbaines – je pense que les sénateurs qui ont voté pour les connaissent également. Nous avons choisi de fixer un calendrier très progressif, en effet, pour laisser le temps aux maires d'aménager leurs espaces. Je rappelle que, dans le même temps, on veut tripler la part du vélo ; la mesure contribuera aussi à atteindre cet objectif en dégageant des stationnements pour vélos.

Je pense donc qu'il ne faut pas caricaturer ce qui est proposé dans l'article. C'est une mesure attendue, recommandée très fortement par tous ceux qui agissent dans le domaine de la sécurité routière, et pour laquelle on prévoit un calendrier très progressif. En revanche, il ne faut pas vouloir en accélérer l'application.

J'émetts donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Si je puis me permettre, je vous renvoie l'argument, madame la ministre : ne caricaturons pas non plus les maires et leurs adjoints chargés de la voirie ; ce sont des élus responsables, qui n'ont pas pour habitude de faire n'importe quoi et de mettre leurs concitoyens en danger. J'en reviens donc à l'argument essentiel : laissons les élus des collectivités aménager leur territoire ; ce sont des gens responsables, qui savent tout à fait ce qu'ils font. Et je vous répète, pour avoir été maire, que nos concitoyens viennent régulièrement nous solliciter s'il y a des situations accidentogènes dans nos rues – j'ai moi-même été régulièrement sollicitée pour l'installation de dos d'âne et de passages piétons surélevés. Rassurez-vous donc : au-delà des associations qui demandent cette mesure, je peux vous dire que les citoyens des communes savent interpellier le maire s'ils identifient des situations accidentogènes.

J'étais donc favorable à ce qu'on laisse les élus locaux aménager eux-mêmes leur commune en fonction de leurs contraintes financières ; même si les aménagements n'engendrent pas de coûts financiers importants, ils doivent être programmés sur un mandat municipal. Le souhait du rapporteur de reporter la date limite à 2026 me semble plus sage que la proposition de Mme Luquet, mais je répète tout de même que l'on prive les maires et les adjoints à la voirie de définir eux-mêmes les aménagements de leur commune. Il n'appartient pourtant pas au législateur de décider, sur ce sujet mineur, à la place du maire : c'est priver le maire et son adjoint de leurs prérogatives.

Mme Élisabeth Borne, ministre. En l'occurrence, c'est prévu par le code de la route.

Mme Valérie Lacroute. À titre de recommandation !

(L'amendement n° 2070 est retiré.)

(L'article 21 bis est adopté.)

Article 22

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. L'examen du titre III de la loi d'orientation des mobilités a bien commencé, mais il s'ouvre sur un sujet essentiel : le vélo. Nous savons tous les bienfaits de la pratique du vélo pour la santé et surtout pour la mobilité propre. C'est pourquoi nous nous engageons en faveur de cette mobilité active.

Je souhaiterais surtout mettre en avant le plan vélo, que nous avons déployé sur le territoire, avec 350 millions d'euros d'investissements dans les infrastructures. Si je prends la parole, c'est avant tout pour sensibiliser l'ensemble de nos collectivités, puisque le plan vélo est avant tout un plan vélo pour les territoires, pour les élus, pour nos concitoyens.

Outre le plan vélo, nous sommes très fiers, vous l'avez compris, de défendre le projet de loi d'orientation des mobilités. Je souhaiterais mettre en avant les avancées du Sénat, dont nous pouvons saluer le travail ambitieux. Nos travaux, conduits en complémentarité avec ceux du Sénat, ont redonné au vélo toute sa place dans les gares, les trains et les bus, afin de renforcer les usages multimodaux, mais aussi à l'école, en l'inscrivant dans le plan Savoir rouler à vélo, lancé par le Gouvernement.

Pour favoriser l'usage du vélo, nous souhaitons aussi lutter contre ce fléau qu'est le vol. L'article 22 comprend des mesures fortes en ce sens, puisqu'il prévoit un dispositif de marquage. Plus de 400 000 vélos sont en effet volés chaque année ; 150 000 d'entre eux sont retrouvés mais on ne sait pas les remettre à leur propriétaire.

Vous l'avez compris, je suis très fier du travail collectif que nous avons accompli. J'ai l'intime conviction que ces mesures renforceront rapidement et concrètement l'envie de faire du vélo, et faciliteront la vie des cyclistes.

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Je me fais ici la porte-parole de notre collègue Jimmy Pahun, qui a dû s'absenter. L'article 22 garantit des places pour les vélos dans les autocars et les trains ; nous nous interrogeons sur la mesure similaire qui pourrait être prise pour les bateaux-bus : le ministère des transports a-t-il l'intention de travailler sur ce sujet ? Je pense notamment aux navettes transrads ou littorales de Bretagne et du reste de la façade atlantique.

Nous n'avons pas déposé d'amendement car, contrairement aux autocars et aux trains, les navires relèvent pour partie d'une réglementation internationale, qui encadre notamment la sécurité à bord. Notre collègue Jimmy Pahun s'intéresse de près à ce sujet, en lien avec la direction des affaires maritimes, et notre groupe continuera de suivre le dossier.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sandrine Mörch.

Mme Sandrine Mörch. Je ne comptais pas prendre la parole mais j'ai vraiment envie de témoigner. J'ai regretté, en tant que citoyenne, de ne jamais avoir pu mettre mes enfants sur un vélo, alors que j'habite un village : impossible, trop dangereux, alors qu'il aurait seulement fallu une piste cyclable longue d'1,5 kilomètre à travers champs pour qu'ils rejoignent l'école à 300 mètres, le collège à 1 kilomètre, le lycée à 1,5 kilomètre. Maintenant, nos maires des communes périurbaines, plutôt âgés, voyant leur femme à la retraite désirant enfourcher une bicyclette, lui disent : « Oh là là, non, c'est beaucoup trop dangereux ! » Et voilà que les pistes cyclables se matérialisent ! (*Sourires.*)

C'est une question de culture : tant que l'on n'a pas enfourché une bicyclette, on ne sait pas le bien que cela peut faire à notre tête et à notre psychisme, à nos jambes et à nos rondeurs.

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.* A tout !

Mme Sandrine Mörch. C'est comme les trottinettes : tant qu'on n'en a pas pris une, on ne se rend pas compte à quel point il est jubilatoire d'avancer cheveux au vent – ou bien avec un casque, notamment pour les enfants, car les parents doivent être intraitables sur ce point ! Mais c'est bien par le plaisir, par la culture, que nous ferons changer les mobilités. Ce projet de loi nous fera accomplir un immense pas en avant : il faut donner envie de tester, d'empoigner toutes les nouvelles mobilités pour retrouver le contrôle sur nos corps.

La volonté politique est là, donc les budgets aussi : je me félicite de l'action forte du Gouvernement et du groupe majoritaire en faveur des pistes cyclables ; le mouvement est lancé. Je salue ce tournant de notre société, qui a pris beaucoup de temps, mais qui est maintenant bien visible.

Il n'y a pas de raison que nous ne puissions pas aller encore plus loin : la bicyclette est, nous le savons bien, l'un des antidotes à l'obésité infantile. Combien de plans anti-obésité avons-nous vu passer dans les écoles ? Cela n'a pas de sens ! La bicyclette constitue aussi une réponse à la surexcitation de nos élèves, qui, de nos jours, n'ont plus qu'un paillason comme espace vital. Comment les enfants peuvent-ils retrouver de la liberté, de l'indépendance ? Comment peuvent-ils être à nouveau des êtres avec un corps, qui doit s'exprimer ? L'urbanisation galopante doit aussi nous conduire à aménager les pistes cyclables, pour revenir à un mode de vie plus sain. Il est vital que nos enfants disposent d'espaces dont ils peuvent s'emparer tout seuls !

Je voudrais enfin rendre compte d'une petite satisfaction, d'un petit miracle, pourrais-je même dire. Le prochain Tour de France va passer à Toulouse. La bicyclette n'est pas le sport le plus classique dans les quartiers de la politique de la ville. Pourtant, dans l'un de ces quartiers, des jeunes, au lieu de faire du foot, se sont emparés de ce sport et ont suivi l'événement pendant dix ans. Et voilà que cette année, le Tour passera au pied de leurs tours. C'est une victoire des jeunes des banlieues, une victoire de la bicyclette et, pour tout dire, une victoire de la citoyenneté ! Bravo ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures vingt, est reprise à dix-sept heures quarante.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

La parole est à M. Joachim Son-Forget, pour soutenir l'amendement n° 1170.

M. Joachim Son-Forget. Il vise à supprimer la section 2, qui instaure une immatriculation des vélocipèdes, car celle-ci aura un effet contreproductif vis-à-vis de l'élan de promotion des modes de transport alternatifs à la voiture. Cette section rendrait l'accès à des moyens de transport durables difficile et

coûteux. Le vélo étant un moyen de locomotion utilisé par les jeunes enfants, notamment dans le cadre d'une activité sportive, une immatriculation pourrait avoir un effet dissuasif sur les parents. Enfin, je considère que les coûts engendrés par leur immatriculation ne sont pas utiles.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le fichier créé vise à lutter contre les vols de vélos, l'un des principaux freins à l'usage de ce mode de transport. De mémoire, 400 000 vélos sont volés chaque année en France.

M. Jean-Marc Zulesi. C'est exact !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le coût de ce marquage reste raisonnable.

Par ailleurs, la gestion du fichier est entourée de nombreuses garanties visant à préserver la vie privée des intéressés. Le décret qui le régira sera notamment pris après avis de la CNIL, la Commission nationale de l'informatique et des libertés.

La généralisation du marquage du vélo m'apparaît donc comme une très bonne mesure. C'est pourquoi je vous suggère de retirer votre amendement ; à défaut, j'y serai défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est le même.

Je voudrais revenir sur l'importance de l'article 22, qui rassemble les mesures législatives accompagnant le plan vélo. Je me réjouis de constater que les mentalités ont beaucoup évolué ces derniers mois : qui aurait pensé que le vélo susciterait autant d'enthousiasme, sur tous les bancs du Sénat ou de l'Assemblée ? Cela crédibilise l'objectif que nous nous sommes fixé de tripler la part du vélo d'ici à 2024.

Personne ne peut se satisfaire que la part des déplacements à vélo soit tombée de 10 % dans les années 1970 à seulement 3 % aujourd'hui. Il faut vraiment arriver à la tripler. Jean-Marc Zulesi l'a dit tout à l'heure, nous avons un plan inédit et très complet.

Il prévoit notamment la réalisation d'itinéraires sécurisés – un des leviers majeurs pour assurer le développement du vélo – et des financements, avec les 500 millions d'euros de la dotation de soutien à l'investissement local prévus sur le quinquennat et les 350 millions d'euros du fonds mobilités active-continuités cyclables que nous instituerons pour accompagner les collectivités.

S'y ajoutent les mesures de l'article 22 bis traitant du schéma national des véloroutes et voies vertes. Le vélo a également été introduit dans les plans mobilité. Nous adaptons en outre le code de la route, avec les sas vélos. Quant à l'article 22 bis AA, dont il sera question tout à l'heure, il prévoit un meilleur signalisation des angles morts, à propos desquels des évolutions sont déjà prévues dans la réglementation européenne.

Le plan vélo vise en outre à lutter contre les vols, avec le développement des garages sécurisés, mentionnés à l'article 22. Des programmes de certification d'économies d'énergie seront lancés, notamment le programme ALVEOLE – apprentissage et local vélo pour offrir une liberté de mobilité économe en énergie –, pour accompagner le développement de ces garages sécurisés.

Je suis convaincue que les dispositions sur le marquage des vélos sont indispensables si l'on veut développer la pratique de ce mode de transport. Tous les acteurs – associations et professionnels – le réclament. Par ailleurs, vous avez pu constater que la FUB et l'Union Sport & Cycle ont signé un accord afin de gérer le fichier prévu. Tout le monde est donc mobilisé pour avancer.

D'autres mesures portent sur l'intermodalité, le stationnement en gare ou la possibilité d'embarquer des vélos dans les trains et les cars.

Avec le forfait mobilités durables, dont nous parlerons à l'article 26, nous reconnaissons le vélo comme un mode de transport à part entière.

En outre, nous introduisons celui-ci dans le barème fiscal.

Nous devons accompagner tous les acteurs pour qu'ils se saisissent du sujet et entrent dans la dynamique du vélo. C'est notamment l'objet de l'article 22 bis A, qui traite de la généralisation du savoir-rouler à l'entrée au collège. Nous accompagnons ainsi 900 écoles et des collectivités locales pour qu'elles définissent leur stratégie pour le vélo dans le cadre des programmes de certificats d'économies d'énergie ; 102 collectivités, sélectionnées au terme d'un appel à projets, sont déjà accompagnées par l'ADEME – l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie –, et nous annoncerons prochainement les noms des 124 collectivités supplémentaires qui seront accompagnées.

Parce qu'il me semble important de casser quelques idées reçues, je précise que des territoires très variés ont été choisis – ruraux et périurbains, de l'Hexagone et des outre-mer. Cette diversité illustre combien l'ensemble des acteurs est en train de se saisir de la dynamique du vélo, ce dont nous pouvons nous réjouir.

Mme la présidente. La parole est à M. Joachim Son-Forget.

M. Joachim Son-Forget. Après les explications motivées de M. le rapporteur et de Mme la ministre, qui n'a pas dissimulé son enthousiasme, je retire volontiers mon amendement et les remercie tous deux pour leurs éclaircissements.

(L'amendement n° 1170 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Pascale Boyer, pour soutenir l'amendement n° 2498.

Mme Pascale Boyer. Les trottinettes sont également une nouvelle forme de mobilité en plein essor. Afin de contrôler leur prolifération et d'éviter les dégradations ainsi que les vols, l'amendement vise à rendre obligatoire le marquage de ces engins.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La commission a émis un avis défavorable. Il est peu fréquent de laisser son engin de déplacement personnel stationner dans la rue. En règle générale, puisqu'il est plus maniable et moins encombrant qu'un vélo, il est entreposé sur le lieu de travail ou au domicile. Les vols sont donc moins fréquents.

Contrairement aux vélos, nous ne disposons pas, pour ce type d'engins, de statistiques montrant un nombre important de vols. Je vous demande donc de retirer l'amendement, sinon j'y serai défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. J'accepte de retirer l'amendement, mais je souhaite que des études soient menées pour évaluer l'importance des vols et des dégradations de trottinettes, personnelles ou appartenant à une flotte.

(L'amendement n° 2498 est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 372 de Mme Patricia Mirallès est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, *rapporteur*. Je demande le retrait de l'amendement. Il ne semble pas pertinent d'anticiper l'entrée en vigueur du marquage obligatoire sachant que certaines productions sont d'ores et déjà planifiées.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Même avis.

(L'amendement n° 372 est retiré.)

Mme la présidente. Les amendements n° 373 et 374 de Mme Patricia Mirallès sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, *rapporteur*. Demande de retrait pour les mêmes raisons que précédemment.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Même avis.

(Les amendements n° 373 et 374 sont retirés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 3168.

M. Jean-Luc Fugit, *rapporteur*. Cet amendement concerne les cycles identifiés par le marquage qui sont confiés à des professionnels en vue de leur réparation, recyclage ou destruction, mais dont le propriétaire n'est pas connu de ces professionnels – ce sont notamment les vélos abandonnés, volés ou mis en fourrière.

La loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés prévoit que les objets mobiliers confiés auxdits professionnels peuvent être vendus aux enchères publiques s'ils n'ont pas été retirés dans le délai d'un an, sur décision du juge du tribunal d'instance.

Ces dispositions applicables à tous les objets mobiliers ne sont pas adaptées aux cycles identifiés. En effet, le fichier national associé au marquage unique permettra d'informer les propriétaires qui y sont répertoriés que leur cycle a été retrouvé, à la suite d'un abandon ou d'un vol par exemple, et qu'ils disposent d'un délai de trois mois pour le reprendre. À défaut, ces cycles seront détruits ou revendus par le professionnel.

Ces règles plus simples que celles prévues par la loi précitée permettront de favoriser le réemploi et le recyclage des cycles.

L'amendement a été travaillé après la réunion de la commission, qui ne l'a donc pas examiné.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Outre le recyclage, il conviendrait de favoriser le don à des associations qui œuvrent dans le domaine de la solidarité internationale et de l'aide au développement. En effet, nombre de pays d'Afrique ont des besoins importants en bicyclettes. Au Havre, nous essayons de leur en envoyer des containers. Il serait bon d'aider les associations qui soutiennent des projets de cette nature.

(L'amendement n° 3168 est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n° 658, 1282, 3390, 659, 1283 et 3391, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 658, 1282 et 3390, d'une part, et 659, 1283 et 3391, d'autre part, sont identiques.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 658.

M. Jean-Marie Sermier. Le marquage des vélos est une mesure importante. L'amendement, dont Mme Bazin-Malgras est la première signataire, vise à compléter la liste des éléments que le décret déterminant ses modalités d'application devra préciser.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 1282.

M. Gilles Lurton. L'amendement prévoit que la collecte de données concerne également les lieux de survenance des infractions liées aux cycles, en s'appuyant notamment sur les données de géolocalisation des cycles, les pré-plaintes en ligne ainsi que sur les plaintes déposées par les cyclistes.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3390.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit, par ces amendements identiques, d'envoyer des signaux positifs à tous nos concitoyens qui font l'acquisition d'un vélo. Madame la ministre, vous avez signalé la chute de l'usage du vélo. Donnons donc à nos concitoyens l'assurance que leur outil de déplacement sera préservé.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 659.

M. Jean-Marie Sermier. Dans cet amendement de repli dont la première signataire est Mme Bazin-Malgras, la liste des éléments proposée dans l'amendement précédent est réduite.

Mme la présidente. Les amendements identiques n° 1283 de M. Gilles Lurton et 3391 de Mme Valérie Lacroute sont défendus.

Quel est l'avis de la commission sur l'ensemble des amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, *rapporteur*. Ces amendements identiques prévoient notamment la collecte des données de géolocalisation des vélos. Je n'adhère pas à leur philosophie pour deux raisons : d'une part, le marquage est tout aussi efficace pour lutter contre le vol ; une fois entré en vigueur, il devra

faire l'objet d'une évaluation avant d'être éventuellement modifié; il ne paraît pas nécessaire de collecter les données de géolocalisation de tous les cyclistes.

D'autre part, la collecte serait disproportionnée au regard de la jurisprudence constitutionnelle et des exigences de protection des libertés publiques. Une telle disposition motiverait certainement une censure du registre d'identification des cycles par le Conseil constitutionnel.

Je maintiens l'avis défavorable qu'avait émis la commission. Je vous invite à retirer ces amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je considère ces amendements comme des amendements d'appel. Je vous confirme que nombre des préoccupations qui y sont exprimées seront prises en compte dans le décret.

En revanche, comme l'a dit M. le rapporteur, la géolocalisation est une question très sensible. Le dispositif de marquage a donné lieu à un important travail associant les professionnels et les associations de cyclistes. Compte tenu des enjeux de protection des données personnelles, il ne me semble pas utile d'aller dans le sens que vous préconisez.

(Les amendements identiques n° 658, 1282 et 3390 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n° 659, 1283 et 3391 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3438.

M. Jean-Marie Sermier. Je vous ai souvent reproché de ne pas faire confiance aux maires et aux élus. En l'espèce, je propose de faire confiance au Gouvernement.

L'article 22 prévoit que la collecte, l'enregistrement et le traitement des données sont confiés à des opérateurs agréés par l'État. L'amendement propose de remplacer le mot : « sont » par les mots : « peuvent être » afin de donner plus de marge de manœuvre à l'État.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'intention de l'État est bien de confier la gestion du fichier à des opérateurs agréés. La modification que vous suggérez n'est donc pas utile. En outre, la rédaction laisse entendre que la gestion de ce fichier pourrait être confiée à un opérateur non agréé, ce qui me semble problématique et contraire à votre objectif. J'émet donc un avis défavorable.

(L'amendement n° 3438, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 1284.

M. Gilles Lurton. Cet amendement vise à ce que les gares et les pôles d'échanges multimodaux soient équipés d'emplacements sécurisés pour le stationnement des vélos en leur sein. Si l'emprise est insuffisante, de tels emplacements doivent être prévus à leurs abords immédiats, afin de les rendre accessibles et attractifs pour les usagers.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement procède à deux modifications : d'une part, il étend l'obligation de places pour les vélos à toutes les gares. Cette disposition ne me semble pas nécessaire dans la mesure où la liste des gares et pôles concernés sera précisée dans le décret – celui-ci exclura par exemple les gares désaffectées.

D'autre part, l'amendement prévoit la possibilité de construire ces emplacements sur des emprises extérieures aux gares. Cette demande est satisfaite par l'article L. 1272-4 du code général des collectivités territoriales tel que rédigé par l'article 22, aux termes duquel en cas d'emprises insuffisantes dans les gares, il appartiendra à SNCF Mobilités et à la RATP de dialoguer avec les autorités organisatrices de la mobilité pour trouver des emprises supplémentaires.

Je vous demande donc le retrait, à défaut, mon avis sera défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Je le retire.

(L'amendement n° 1284 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 1047.

M. Jean-Marie Sermier. Par cet amendement, M. Manuel souhaite assouplir un peu l'obligation faite aux gestionnaires de gares et de pôles d'échange multimodaux de les équiper de stationnements sécurisés pour les vélos, en précisant que l'on doit tenir compte de l'importance de la gare. Il m'est d'autant plus facile de défendre ce point de vue que, lorsque j'étais maire de Dole, nous avons installé, à la gare, un système automatique, qui s'est révélé tellement efficace qu'il a fallu rapidement en doubler le volume. Ces équipements sont effectivement très utiles; ils permettent de combiner le train et le vélo, ce qui est parfois plus simple que d'utiliser seulement le vélo. Toutefois, il existe de toutes petites gares, et nous devons veiller à ne pas obliger les collectivités ou petits villages concernés à se doter d'équipements disproportionnés.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement vise à préciser que l'ouverture de places sécurisées pour les vélos devra se faire en adéquation avec les besoins. Je comprends tout à fait l'intention, mais il me semble que cette précision n'est pas nécessaire. Dans la mesure où nous ne faisons pas figurer de chiffre uniforme dans la loi, il sera possible de moduler l'obligation en fonction des nécessités locales. Il me semble que l'amendement est satisfait par l'esprit du texte. Je demande donc son retrait.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense que l'amendement est effectivement satisfait, puisqu'il est précisé que la liste des gares et pôles multimodaux qui seront soumis à cette obligation sera « établie au regard des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale de l'intermodalité ». Je suggère moi aussi le retrait de l'amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Dans la mesure où je n'en suis pas le premier signataire, je maintiens l'amendement.

(L'amendement n° 1047 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 106.

M. Martial Saddier. Il renvoie à un vieux débat. Les textes successifs ont permis de préciser la situation juridique des gares, dont certaines sont devenues des pôles d'échange multimodaux. Mais il nous semble que le projet de loi ne clarifie pas suffisamment, à ce stade, les responsabilités respectives des communes et des autorités organisatrices de la mobilité en matière de développement du vélo. Tel est l'objet du présent amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement me semble largement satisfait, puisqu'un grand nombre de gares et de pôles d'échange multimodaux, notamment de la métropole du Grand Paris, sont déjà équipés ou seront concernés par les nouvelles obligations en matière d'équipement. Mme la Ministre l'a indiqué en commission, ces gares seront équipées de places sécurisées pour les vélos. Le dimensionnement des stationnements sécurisés a été défini en concertation avec les collectivités, au regard du plan de déplacements urbains d'Île-de-France. Je demande donc le retrait de l'amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à intégrer dans le dispositif les gares non soumises à l'obligation de s'équiper de stationnements sécurisés pour les vélos, afin que l'on puisse se prononcer sur la nécessité de les doter de tels stationnements. L'exposé sommaire indique que cela vise surtout les gares du Grand Paris Express. Or il ne semble pas nécessaire d'adopter une disposition législative pour ces gares, puisqu'un accord a d'ores et déjà été trouvé entre la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités sur le dimensionnement desdits stationnements. Je fais confiance à Île-de-France Mobilités. Je suggère donc le retrait de l'amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je vais moi aussi faire confiance à Île-de-France Mobilités, ainsi qu'à Mme la ministre et à M. le rapporteur. Je retire l'amendement.

(L'amendement n° 106 est retiré.)

Mme la présidente. Aucun des signataires n'est présent pour soutenir l'amendement n° 1894.

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

Mme la présidente. Il est donc défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'é mets un avis favorable sur cet amendement, dont nous avons déjà discuté. Je pensais pouvoir l'annoncer à son premier signataire, M. Pancher...

(L'amendement n° 1894, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 774 et 987.

L'amendement n° 774 de M. Jean-Pierre Vigier est défendu.

La parole est à Mme Martine Leguille-Balloy, pour soutenir l'amendement n° 987.

Mme Martine Leguille-Balloy. En vertu d'une résolution législative adoptée par le Parlement européen le 15 novembre 2018, les trains neufs et rénovés devront disposer de huit places pour les vélos dans les deux ans suivant l'adoption du règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Nous proposons que la France adopte une position volontariste et soit en avance de phase par rapport au droit européen pour soutenir les mobilités actives et l'intermodalité.

L'intermodalité train-vélo apparaît comme une véritable solution de mobilité, aussi bien pour les déplacements pendulaires que pour les loisirs ou le tourisme. L'embarquement des vélos dans les trains répond au besoin quotidien de nombreux cyclistes, notamment en milieu rural, où l'accès aux gares par transport public est déficient, voire inexistant. En milieu urbain, la combinaison du train et du vélo est particulièrement performante et susceptible de concurrencer la voiture.

Selon les conclusions du Comité national du tourisme à vélo, le tourisme à vélo est un véritable levier pour le développement économique des territoires, et la possibilité d'embarquer des vélos non démontés à bord des trains est essentielle pour le développement de nouveaux itinéraires interrégionaux. D'où le présent amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement vise à imposer la possibilité d'embarquer au moins huit vélos non démontés dans les trains neufs ou rénovés. Nous avons évoqué la question en commission, et je ne pense pas qu'il soit judicieux de fixer ainsi un nombre uniforme dans la loi. D'ailleurs, le Sénat s'était engagé dans cette voie en commission, avant de revenir, en séance publique, à un renvoi au pouvoir réglementaire.

Les besoins et les contraintes techniques sont différents selon les types de train et les lignes. Par exemple, le besoin est sans doute moindre dans les TGV que dans les TER, qui sont davantage des trains du quotidien. Je crois qu'il faut faire confiance au pouvoir réglementaire pour fixer des objectifs adaptés.

Par ailleurs, je rappelle que le parcours législatif du projet de règlement qui pourrait imposer au minimum huit places pour les vélos dans les trains – je parle au conditionnel – n'est pas achevé : il est encore en cours de négociation au sein des institutions européennes, et il est probable qu'il évolue, dans un sens que j'ignore. Dans tous les cas, le renvoi au pouvoir réglementaire permettra de conserver la capacité d'adaptation nécessaire. Je demande le retrait de l'amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je vous remercie, monsieur le rapporteur, de faire ainsi preuve de pragmatisme. Sur ces sujets, on ne peut pas prendre une décision unilatérale qui s'appliquerait partout de la même manière. En Île-de-France, par exemple, les trains sont souvent bondés. Dès lors, dans les espaces qui mêlent places assises et emplacements pour les vélos, il arrive que les gens ne puissent pas s'asseoir parce que des vélos sont accrochés. J'ai vécu cette situation la semaine dernière encore. Il est bon de faire preuve de pragmatisme et de procéder à un examen au cas par cas.

(L'amendement n° 987 est retiré.)

(L'amendement n° 774 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 1289.

M. Gilles Lurton. Il vise à atteindre le même résultat que les précédents. Je ne suis pas tout à fait du même avis que mes collègues du groupe LR, mais nous avons le droit, après tout, d'avoir des appréciations différentes. Selon moi, à un moment donné, il faut savoir ce que l'on veut. Lors des interventions liminaires sur l'article 22, nous nous sommes tous prononcés pour le développement du vélo, nous avons tous dit que le vélo était bon pour la santé et bénéfique au regard de l'urgence climatique. Qui plus est, la résolution adoptée par le Parlement européen prévoit que les trains neufs et rénovés devront disposer de huit places pour les vélos dans les deux ans suivant l'adoption du règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Par cet amendement, nous ne faisons que proposer d'adopter dès maintenant cette disposition.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je demande le retrait de l'amendement, pour les raisons que je viens d'évoquer.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. Gilles Lurton. Je maintiens l'amendement !

(L'amendement n° 1289 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n°s 1517, 1286 et 754, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 1517 de M. Vincent Rolland est défendu.

L'amendement n° 1286 de M. Gilles Lurton l'est également.

Il en va de même de l'amendement n° 754 de M. Sébastien Leclerc.

Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable, pour les mêmes raisons que précédemment.

(Les amendements n°s 1517, 1286 et 754, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 304 et 2805, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 304 de M. Gilles Lurton est défendu.

L'amendement n° 2805 de Mme Frédérique Lardet l'est également.

Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ils tendent l'un et l'autre à fixer une date d'entrée en vigueur pour l'obligation de prévoir des emplacements pour les vélos non démontés dans les trains. Je demande leur retrait, au profit d'un amendement qui sera appelé ultérieurement et qui vise à préciser que cette obligation s'appliquera aux matériels neufs pour lesquels un marché public aura été lancé après le 1^{er} juillet 2020. Il est nécessaire de clarifier les positions et d'harmoniser les choses en la matière.

(Les amendements n°s 304 et 2805, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie deux amendements identiques, n°s 5 et 3446.

L'amendement n° 5 de M. Gilles Lurton est défendu.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3446.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement a trait à l'obligation d'équipement des autocars en porte-vélos, qui peut poser des problèmes de sécurité et d'exploitation, ainsi qu'à aller à l'encontre de la libre administration des collectivités locales. On imposerait en effet aux collectivités et aux autorités organisatrices de la mobilité le nombre de porte-vélos devant équiper les cars. Il me semble qu'il appartient plutôt à ces autorités d'en juger.

Par ailleurs, qu'on le place à l'avant ou à l'arrière, l'emport de vélos peut poser des problèmes de sécurité. À l'arrière, les dimensions du car ne le permettent pas nécessairement. À l'avant, la réglementation actuelle ne l'autorise pas. Il nous semble donc nécessaire de supprimer les alinéas 27 à 29 et de travailler à une solution qui permettrait, dans certains cas, d'ajouter un porte-vélos sur les autocars.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements identiques ont pour objet de supprimer la disposition ajoutée par le Sénat, en vertu de laquelle les cars neufs devront être équipés, à partir du 1^{er} janvier 2021, d'un système permettant de transporter au moins cinq vélos non démontés. Or, cette mesure me semble aller dans le bon sens.

Je précise que l'obligation sera limitée, puisqu'elle ne concernera que les cars neufs et ne s'étendra pas aux lignes urbaines, qui sont soumises à des contraintes de cadencement. Par ailleurs, cela favorisera l'intermodalité. Enfin, l'obligation n'entrerait en vigueur que le 1^{er} janvier 2021. Certes, on peut envisager – tel sera l'objet d'un amendement que nous examinerons prochainement – d'introduire davantage de souplesse, mais la suppression pure et simple de cette mesure marquerait, à mes yeux, un recul trop important. Je suis donc défavorable à ces amendements. Nous discuterons dans quelques instants de dispositions visant à assouplir cette obligation. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. La possibilité d'accrocher des vélos sur les cars constitue une avancée importante introduite au Sénat. Il serait dommage de revenir sur cette disposition. En même temps, certains estiment – j'entends leurs inquiétudes – que, dans certaines situations, cette mesure ne serait pas adaptée.

C'est pourquoi un amendement que le Gouvernement a déposé tardivement – je vous prie de m'en excuser – tend à permettre aux autorités organisatrices d'ajuster cette obligation. Nous aurons l'occasion d'en discuter. Dans l'immédiat, je suis défavorable à la suppression pure et simple de cette disposition.

(L'amendement n° 5 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Pour appuyer le propos de Mme Lacroute, je prendrais l'exemple des stations de ski, qui recourent aux services d'un grand nombre d'autocars. Il ne me paraît pas indispensable que, pendant les six mois où l'on pratique les sports d'hiver, on utilise des cars disposant d'aménagements spécifiques pour les vélos. Afin d'adapter au mieux cette mesure, madame la ministre, il faut veiller à prendre en compte les spécificités géographiques, sans remettre en cause la nécessité du transport de vélos sur les bus.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Nous souhaitons tous favoriser l'utilisation du vélo. Il s'agit essentiellement d'un amendement d'appel, destiné à faire passer le message suivant : nous sommes d'accord sur le principe, mais il faut y travailler pour s'adapter aux situations. Le cas évoqué par M. Saddier est tout à fait pertinent : n'imposons pas, dans toutes les situations, des porte-vélos.

(L'amendement n° 3446 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n°s 3447, 3386, 6 et 2701, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3447.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit d'un amendement de repli par rapport à l'amendement n° 3446 qui a été défendu par ma collègue Valérie Lacroute. Il vise à préciser les conditions de l'export des vélos sur les autocars. Cela étant, j'ai pris note des avis du rapporteur et de la ministre sur la première série d'amendements, et je crains qu'ils ne demeurent constants.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3386.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit toujours du même sujet. Nous allons écouter avec attention les propositions du Gouvernement visant à adapter la mesure au contexte. Dans cette attente, je retire mon amendement. Il est toutefois regrettable que le Gouvernement nous ait communiqué son amendement à la dernière minute.

(Les amendements n°s 3447 et 3386 sont retirés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 6 de M. Jean-Marie Sermier est défendu.

L'amendement n° 2701 de Mme Pascale Boyer est également défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Comme l'a fait remarquer Mme Lacroute, nous pouvons tous nous entendre sur l'objectif du transport des vélos non démontés sur les autocars. Pour y parvenir, nous avons recherché des mesures pragmatiques, adaptées à toutes les situations, comme celle qui a été évoquée par M. Saddier. Aussi, je vous demande de retirer vos amendements au profit de l'amendement n° 3579 du Gouvernement, qui a été travaillé jusqu'au dernier moment et qui est parvenu, objectivement, à un point d'équilibre. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

(Les amendements n°s 6 et 2701, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, sont retirés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 3150 de M. le rapporteur est un amendement de précision rédactionnelle.

(L'amendement n° 3150, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 1353.

Mme Monica Michel. Cet amendement, que je présente au nom de mon collègue Jean-François Cesarini, vise à développer le transport des vélos, y compris dans les bus urbains. Cette possibilité technique existe et donne satisfaction, semble-t-il, dans d'autres pays.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'extension que vous proposez n'a pas semblé pertinente à la commission. Pour être extrêmement pragmatique, je vous propose qu'on mette en œuvre, dans un premier temps, cette mesure sur les cars interurbains. Avançons, tirons les enseignements de ces nouvelles dispositions, puis nous verrons, dans quelque temps, comment nous pourrions les étendre aux villes. Pour l'heure, je crains que cela ne freine le cadencement. Je suis donc défavorable à l'amendement, même si votre proposition sera peut-être applicable dans quelques années. Certes, nous examinons un projet de loi d'orientation, mais il me semble que, pour l'instant, cette extension est prématurée.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les lignes urbaines de bus présentent des caractéristiques spécifiques ; les arrêts peuvent se succéder tous les 500 mètres. Aussi le chargement et le déchargement des vélos peuvent-ils nuire à l'efficacité du transport public urbain. Il me paraît préférable, dans un premier temps, d'avancer sur le transport interurbain. Une fois que des systèmes très performants auront été développés, on pourra examiner comment ils pourraient s'appliquer aux transports urbains. Pour l'heure, la mesure me paraît prématurée. Avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Je soutiens cet amendement pour deux raisons. Premièrement, voilà vingt ans que je me bats pour que les maires qui se sont succédé au Havre – ville où j'ai élu domicile – autorisent les usagers à prendre le bus avec leur vélo, ce qui leur permettrait de franchir les quatre-vingts mètres de dénivelé séparant la ville basse de la ville haute. La

situation s'améliore, puisque les bus sont à présent accessibles aux fauteuils roulants et aux poussettes, mais on n'a pas conduit la démarche à son terme, en permettant aux voyageurs d'accrocher leurs vélos à l'arrière des bus. C'est regrettable.

Deuxièmement, on commence à améliorer les choses dans les villes qui ont la chance d'avoir des tramways. Souvent – quoique pas forcément aux heures de pointe – les tramways sont accessibles aux vélos, comme à Strasbourg, par exemple. D'autres villes n'ont pas souhaité investir dans le tramway, par exemple pour des raisons financières, et disposent seulement de réseaux de bus. Il serait dommage que l'on n'affirme pas ici que l'avenir consiste à pouvoir prendre le bus avec son vélo. C'est pourquoi cet amendement me paraît excellent. Il faut mener le raisonnement à son terme et considérer que les futurs bus urbains devront être construits avec un espace dédié aux vélos. J'ajoute que le fait de monter à bord d'un bus avec son vélo n'engendre aucune perte de temps.

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. J'ai déposé un amendement visant également à permettre l'emport de vélos sur les bus urbains – mais sans faire référence aux tramways –, qui sera examiné après celui du Gouvernement. Je me propose, si vous m'y autorisez, de le présenter dès maintenant.

Mme la présidente. S'il était adopté, l'amendement du Gouvernement ne ferait pas tomber le vôtre. Aussi, je vous propose de le présenter après l'examen de ce dernier.

Madame Michel, maintenez-vous l'amendement n° 1353 ?

Mme Monica Michel. Mon collègue Jean-François Cesarini souhaite le maintenir, madame la présidente.

(L'amendement n° 1353 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 646 de M. Ian Boucard est défendu.

(L'amendement n° 646, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Le Gouvernement ayant déposé un amendement après l'expiration du délai, un temps supplémentaire de dix minutes pour chaque groupe et de cinq minutes pour les députés non inscrits est attribué pour la discussion de l'article, en application de l'article 55, alinéa 6 du règlement.

M. Jean-Paul Lecoq. On ne peut pas capitaliser ?

Mme la présidente. Non, c'est uniquement pour l'article.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Bravo le communiste qui veut capitaliser !

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3579.

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'obligation d'emport de vélos pour les cars, introduite dans le texte par le Sénat, me semble une avancée importante. En même temps, nous entendons les craintes de certaines collectivités et les remarques pertinentes de certains députés...

M. Martial Saddier. De montagne !

Mme la présidente. Oui !

Mme Élisabeth Borne, ministre.... – de montagne ! – sur l'inadaptation potentielle de cette obligation. L'objet de cet amendement est de permettre aux autorités organisatrices de déroger à l'obligation, par une décision motivée, pour les services qu'elles organisent.

Par ailleurs, pour les services librement organisés, mentionnés par M. Saddier tout à l'heure, un décret pourrait octroyer une dispense de cette obligation dans certaines situations, par exemple pour les services saisonniers desservant les stations de ski.

Mme la présidente. Quel est votre avis, monsieur le rapporteur ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons recherché une convergence de vues offrant à la fois souplesse et pragmatisme, et l'avons trouvée. Je donne donc, en mon nom, un avis favorable à l'adoption de l'amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam.

M. Damien Adam. J'avais déposé un amendement traitant en partie le sujet, mais je l'ai retiré au profit de celui du Gouvernement, qui offre un compromis assez intéressant. L'obligation d'emport de vélos dans certains autocars peut parfois poser problème, si bien que prévoir des exceptions par décret permettra de résoudre les difficultés qui se présentent. Je suis donc extrêmement favorable à cet amendement, proposé un peu tardivement par le Gouvernement.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je vous remercie, madame la ministre : tous les députés Les Républicains présents ici sont intervenus pour soutenir la démarche du développement de l'emport des vélos dans les bus, tout en appelant à la prise en compte des spécificités.

Pour l'élaboration du décret, il serait opportun, madame la ministre, d'engager, d'ici à la fin de la navette parlementaire, un dialogue avec Régions de France, qui représente les grandes autorités organisatrices. Les spécificités seront si nombreuses qu'il faudra veiller à ne pas en oublier. Comme l'on dit, une fois que le décret sera signé, il sera signé : il serait donc constructif, dans l'esprit de votre amendement, de dialoguer avec les représentants des autorités organisatrices de mobilité.

Mme la présidente. 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. Je souhaite apporter une précision : nous avons beaucoup entendu parler de la navette. En tant que présidente de commission, je vous rappelle que le texte est examiné selon la procédure accélérée : une lecture a eu lieu au Sénat, l'Assemblée est en train d'étudier le texte. Si la commission mixte paritaire aboutit, son texte sera adopté et l'étape parlementaire s'achèvera.

M. Martial Saddier. Et si elle échoue ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. On voit dans quelle disposition d'esprit vous vous trouvez, monsieur Saddier !

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il n'y aura de nouvelle lecture que si la CMP échoue.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Quand on me donne dix minutes de parole en plus, j'essaie de les utiliser !

Il y a deux saisons à la montagne, celle du ski et celle de l'été. Pendant l'hiver, ne pas imposer l'emport de vélos se comprend, car on ne les utilise pas. En revanche, moi qui vais à la montagne l'été, je sais qu'il peut être utile d'emporter son vélo dans les cars, souvent les mêmes que ceux roulant l'hiver d'ailleurs.

Il faudrait éviter que ceux qui veulent pratiquer du VTT dans les stations en partant de la vallée, et qui sont parvenus jusqu'à Grenoble, par exemple, ne puissent pas prendre leur vélo dans la navette reliant Grenoble à Villard-de-Lans. Il faudrait parvenir, dans le dialogue, à intégrer toutes ces dimensions.

Mme la présidente. Vous n'avez pas parlé dix minutes, monsieur Lecoq, mais c'est très bien.

M. Jean-Paul Lecoq. Si vous insistez, je peux le faire !

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Pour une fois que nous parlons de la montagne, nous n'allons pas nous en priver, surtout avec dix minutes de plus !

Nous disons tous la même chose. Dans les stations de ski, les transports sont des transports urbains. Les skieurs y voyagent debout l'hiver, ces bus étant également utilisés pour un autre type de transport l'été.

Suivant le texte voté et sans amendement ni décret du Gouvernement, nous pourrions nous retrouver avec des bus fabriqués en série contenant des équipements pour vélos fixes, vendus en tant que tels, qui occuperont inutilement de la place en hiver.

Le décret est indispensable pour que les équipementiers mettent sur le marché des bus adaptés à l'hiver et à l'été.

M. Jean-Paul Lecoq. Oui, des bus à géométrie variable !

M. Martial Saddier. Il est nécessaire d'assouplir le texte voté par le Sénat. Les amendements d'appel que nous avons tous déposés et défendus, auxquels répondent l'amendement et le décret du Gouvernement, sont indispensables, mais il faut prendre le temps d'examiner la spécificité de chaque territoire. Je suis moins spécialiste de la plage, mais j'imagine qu'il y a des vélos et des manières spécifiques de transporter les gens dans les stations balnéaires l'été. Nous avons intérêt à laisser toute la souplesse nécessaire.

(L'amendement n° 3579 est adopté à l'unanimité. En conséquence, l'amendement n° 3362 tombe.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l'amendement n° 2085.

Mme Aude Luquet. Je reviens sur mes propos de tout à l'heure sur l'accueil de vélos à l'avant ou à l'arrière des bus urbains. À l'étranger, de nombreuses villes possèdent de tels bus, sans que le cadencement, comme le disait M. le rapporteur, ni la sécurité en souffrent. Ma question est donc simple : pourquoi ce qui se fait à l'étranger n'est-il pas possible en France ? J'aimerais connaître les arguments empêchant de mettre de tels bus en circulation chez nous.

Sans forcément rendre ces équipements obligatoires, cet amendement a pour ambition d'ouvrir, par décret, une simple expérimentation de tels dispositifs pour des services urbains, afin d'apprécier la possibilité de pérenniser le transport de vélos dans des bus du quotidien. De nombreux cyclistes peuvent emporter leur vélo dans les bus et dans d'autres transports urbains, combinant ainsi deux moyens de déplacement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je ne m'oppose pas à cette idée, mais on n'a pas besoin d'inscrire une disposition dans la loi pour expérimenter de tels équipements. D'ailleurs, certaines villes le font déjà. Je vous demande de retirer l'amendement ; à défaut, j'émettrais un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Elisabeth Borne, ministre. Je suis certaine qu'il n'y a pas de blocage législatif et je ne pense pas qu'il y en ait en raison d'une norme réglementaire. On peut le vérifier. Il n'y a pas de doute que la loi n'empêche pas de procéder à ces expérimentations, le seul problème pouvant venir des normes imposées aux bus, qui relèvent du domaine réglementaire. Si des porteurs de projet souhaitant conduire de telles expérimentations ont identifié des blocages, nous travaillerons avec eux pour les lever. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Nous devons prendre des décisions pour le long terme. Si nous voulons des bus accessibles aux vélos, il faut agir maintenant. On ne peut pas imposer aux bus en circulation de posséder les équipements permettant d'accueillir des vélos, mais nous devons décider maintenant d'imposer aux bus urbains qui seront livrés dans deux ans d'avoir ces équipements. Si nous voulons développer l'utilisation à long terme du vélo, nous devons arrêter cette décision aujourd'hui, car les constructeurs devront redessiner les futurs bus.

Madame la ministre, vous dites que vous allez vérifier la compatibilité des normes réglementaires actuelles avec l'installation de ces équipements dans les bus : je vous invite à le faire ! Je ne prends que les transports en commun dans les villes – je gare ma voiture ou je descends du train, et je prends le bus tout le temps –, mais je n'ai jamais croisé de vélo dans le bus, dans aucune ville. J'ai vu des vélos dans le tramway et dans les transports en site propre, mais jamais dans le bus. Le député Adam a l'habitude de prendre comme moi le TEOR – transport est-ouest rouennais – : je crois que nous n'y avons jamais vu de vélo, alors qu'il s'agit d'un bus double en site propre. Il y a donc peut-être un problème réglementaire.

Comme vous proposez de le vérifier, faites-le ! Je suis preneur de la réponse, afin de pouvoir demander à nos autorités organisatrices de transports d'expérimenter la présence des vélos dans les bus.

Les vélos deviennent des obstacles plus dangereux que les poussettes dans les tramways aux heures de pointe, si bien que les autorités organisatrices de transports demandent de ne pas prendre les vélos à ces heures-là, mais il faut libérer l'accès aux vélos à d'autres moments de la journée.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous allons effectivement nous assurer qu'aucun obstacle réglementaire n'empêche d'accrocher des vélos derrière les bus urbains. L'emport, possible lorsque le plancher des tramways est bas, relève d'une décision des autorités organisatrices de transport.

Faut-il généraliser l'emport des vélos ou leur accroche dans les bus urbains? Cette question mérite que nous prenions le temps de la réflexion. Le Trans-Val-de-Marne est une ligne de bus cadencés avec de nombreux arrêts, qui transporte 100 000 voyageurs par jour: s'il était possible d'accrocher et de décrocher des vélos, ce serait un progrès en un certain sens, mais le cadencement serait fortement réduit, donc la capacité d'emport de ce service très important.

Mme la présidente. Sur l'article 22, je suis saisie par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Jean François Mbaye.

M. Jean François Mbaye. Madame la ministre, vous avez cité l'exemple des bus du Trans-Val-de-Marne que j'aurais voulu évoquer lors de l'examen du précédent amendement. Dans ces bus, des passagers montent aujourd'hui avec des vélos pliables, des trottinettes pliables, des poussettes et des fauteuils roulants pour nos concitoyens en situation de handicap. Il y a de la place, mais pas à toutes les heures, car on peut s'y retrouver entassés comme des sardines, ces bus étant utilisés par l'ensemble de nos concitoyens val-de-marnais et par des habitants de l'ouest parisien. D'où la nécessité de procéder à une expérimentation pour voir comment les vélos non pliables, qui sont parfois très encombrants, peuvent être accrochés.

Ce serait une bonne idée de lancer l'expérimentation dans notre département. Vous pourrez compter sur les députés val-de-marnais: l'un d'entre eux, qui vient de Vincennes et qui utilise souvent le vélo, sera sûrement ravi de faire cette expérimentation. C'est une vraie question en tout cas!

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam.

M. Damien Adam. J'aimerais répondre à notre collègue Lecoq, en prenant l'exemple du réseau Astuce, qui exploite les transports en commun de la métropole de Rouen. Les vélos sont autorisés dans les bus en semaine, avant 7 heures du matin et après 19 heures.

M. Jean-Paul Lecoq. Ce ne sont pas mes heures! (*Sourires.*)

M. Damien Adam. Ce n'est pas idéal, mais ils ne sont pas complètement interdits.

Quoi qu'il en soit, il faut se demander s'il incombe à l'État central et aux parlementaires de décider que tous les bus de ce pays doivent accepter les vélos.

Il faut, me semble-t-il, que les autorités organisatrices de la mobilité se saisissent du sujet, en ciblant notamment les lignes de bus présentant un dénivelé significatif, que rien n'empêche d'organiser un peu différemment des autres. Les autorités organisatrices de la mobilité pourraient décider que les vélos, sur ces lignes, sont autorisés dans les bus.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Faisons confiance aux maires et aux territoires!

M. Damien Adam. Ce n'est pas à nous qu'il appartient d'en décider. Chaque collectivité locale doit réfléchir au sujet, en vue de développer l'usage du vélo dans les métropoles et dans les territoires ruraux, dans le cadre de l'intermodalité.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je remercie le Gouvernement de laisser aux autorités organisatrices de la mobilité le soin d'agir sur leurs territoires respectifs, en fonction du contexte local.

M. Bertrand Pancher. Cela semble évident!

Mme Valérie Lacroute. Les débats que nous avons cet après-midi – vous l'avez rappelé, monsieur Adam – visent à déterminer si l'autorité organisatrice de la mobilité doit ou non ouvrir aux usagers la possibilité d'emprunter les véhicules de transport en commun avec un vélo ou une poussette – le cas des personnes handicapées étant à part.

Laissons les autorités organisatrices de la mobilité en décider! Au demeurant, rien ne nous empêche, en tant que parlementaires, de saisir une autorité organisatrice de la mobilité pour qu'elle examine la question. Nous poursuivons tous le même objectif: le développement de la multimodalité, qui suppose de favoriser le recours successif au vélo, au bus et à la marche.

Il faut que l'autorité organisatrice de la mobilité en décide. Le reste est affaire d'homologation des cars, laquelle fait l'objet d'une réglementation très précise. J'invite nos collègues élus de territoires où la multimodalité est insuffisamment développée à saisir l'autorité organisatrice de la mobilité concernée.

M. Bertrand Pancher. Excellent!

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Comme il me restait encore sept minutes de temps de parole supplémentaire grâce l'amendement du Gouvernement, je les utilise!

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Capitaliste! (*Sourires.*)

M. Jean-Paul Lecoq. Il faut envoyer un message. Lorsque je me rends dans certains pays, je sais qu'ils sont accueillants pour les cyclistes. Aux Pays-Bas, par exemple, je sais que je trouverai, à Breda comme à Amsterdam et à Rotterdam, des espaces dédiés au vélo et une structuration du pays adéquate.

La logique de l'amendement vise à ce que la France dans son ensemble – et non à l'échelle de chaque autorité organisatrice de la mobilité – devienne un pays où le vélo est roi.

Il faut donc envoyer des messages forts, notamment à l'attention des constructeurs, ce qui permettra également d'abaisser les coûts supportés par les autorités organisatrices de la mobilité. En effet, si les constructeurs dessinent des bus adaptés aux vélos, car ils ont été prévenus que nous voulons rendre le pays aussi accessible que possible aux cyclistes, dans tous les domaines et avec tous les outils, tout est plus facile.

Telle est l'idée qui sous-tend l'amendement. Il s'agit d'envoyer un message. Qu'on dise que les véhicules existants sont comme ils sont et que l'on n'y peut rien, soit; mais envoyer un message pour l'avenir a du sens. Tel est l'objet de l'amendement, que je vous encourage à soutenir, chers collègues.

Il s'agit d'un sujet d'envergure nationale. Je m'imagine partir du Havre en vélo, traverser Paris, rejoindre Lyon puis prendre le train jusqu'à Grenoble avant de poursuivre vers les Alpes. Si j'arrive alors dans une ville où il est interdit de prendre les transports en commun avec un vélo, c'est ballot !

Ou alors, il faudrait imaginer une cartographie des villes où les transports en commun sont accessibles aux usagers ayant un vélo, ce qui n'est guère envisageable. Il faut agir à l'échelle du pays, sous peine de commettre un non-sens.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je suis un peu gêné : nous n'allons tout de même pas défendre le Gouvernement plus que d'autres !

Mme Élisabeth Borne, ministre. N'hésitez pas ! (*Sourires.*)

M. Martial Saddier. Il est vrai que le dépôt de l'amendement du Gouvernement nous a offert dix minutes de temps de parole supplémentaire !

J'aimerais répondre à notre collègue Lecoq. Afin de lever toute ambiguïté, je rappelle que l'hémicycle, cet après-midi, ne compte que des défenseurs du vélo.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Absolument !

M. Martial Saddier. Si nous débattons autant, cela signifie que les modalités d'application du dispositif méritent d'être précisées par décret.

Enfin, la situation que vous venez de décrire, monsieur Lecoq, ne peut se produire. L'amendement n° 3579 du Gouvernement, que nous venons d'adopter, prévoit que les autorités organisatrices de la mobilité ne peuvent déroger à leurs obligations en la matière sans en motiver les raisons.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Je reconnais bien là l'ADN centralisateur de notre collègue Lecoq !

Les autorités organisatrices de la mobilité consentent énormément d'efforts. Des déploiements sur tout le territoire auront lieu, conformément aux engagements de la loi visant à développer partout les nouvelles mobilités. Il ne faut pas fixer des contraintes telles qu'elles entraîneront des surcoûts et, surtout, empêcheront toute adaptation au contexte local.

Dans certaines villes, où l'on compte énormément de bicyclettes, il est nécessaire d'installer des équipements. D'autres évoluent tranquillement, et s'équiperont progressivement, en fonction des bus qui seront acquis et des systèmes de transport en commun.

Nous devons être très attentifs, si nous ne voulons pas que l'on dise demain, dans les collectivités territoriales, en lisant la loi : « Ils sont devenus complètement barjots, avec leur réglementation et leur sens effrayant du détail ! »

Madame la ministre, je suis très satisfait de l'amendement du Gouvernement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Compte tenu des propos de Mme la ministre, je retire l'amendement.

(*L'amendement n° 2085 est retiré.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Pascale Boyer, pour soutenir l'amendement n° 2549.

Mme Pascale Boyer. Il vise à faire en sorte que les établissements scolaires où l'on dispense l'apprentissage du vélo soient accessibles à vélo pour les enfants qui y sont scolarisés, ce qui semble tomber sous le sens.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Au risque de vous décevoir, chère collègue, je vous fais observer que votre amendement se contente d'énoncer une possibilité. Il n'est pas nécessaire de recourir à la loi pour prévoir un tel dispositif.

Ce qui me gêne davantage, c'est qu'on a le sentiment, à la lecture de votre amendement, qu'il ne s'applique qu'aux établissements dispensant l'apprentissage du vélo. Il me semble trop ciblé. « Et les autres ? », serait-on tenté de demander.

En outre, une telle compétence peut d'ores et déjà être mise en œuvre par les collectivités territoriales, sans qu'il soit nécessaire de recourir à la loi. Demande de retrait ou avis défavorable.

(*L'amendement n° 2549, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Pascale Boyer, pour soutenir l'amendement n° 2857.

Mme Pascale Boyer. L'alinéa 41 de l'article 22 vise à équiper « les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail » d'infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos avant le 1^{er} janvier 2020. Ce délai semble relativement court. L'amendement vise à le proroger au 1^{er} janvier 2021.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'alinéa que vous évoquez, chère collègue, porte uniquement sur l'application de la loi à Mayotte. Je ne suis pas certain qu'il soit nécessaire de laisser une année supplémentaire pour ce département d'outre-mer, sans y être hostile si cela s'avère nécessaire.

Toutefois, un problème subsiste. L'exposé sommaire de l'amendement ne fait aucune mention de ce département d'outre-mer. Peut-être y a-t-il un décalage entre la rédaction et votre intention. Demande de retrait ou avis défavorable.

(*L'amendement n° 2857, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements, n°s 300, 1288, 2306 et 773, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 300, 1288 et 2306 sont identiques.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 300.

M. Martial Saddier. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 1288.

M. Gilles Lurton. Nous sommes tous d'accord qu'il faut tout faire pour faciliter l'usage du vélo dans nos villes. L'amendement vise à fixer un nombre de places de station-

nement pour les vélos au moins équivalent au nombre de places pour les véhicules motorisés, et ce dans les immeubles d'habitation et de bureaux.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 2306.

M. Bertrand Pancher. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 773.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement, dont M. Jean-Pierre Vigier est le premier signataire, est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements m'ont amené à étudier en détail la disposition proposée, qui semblait intéressante de prime abord.

Toutefois, un examen approfondi des règles en vigueur, notamment de l'article R. 111-14-4 du code de la construction et de l'habitation, démontre que les nouveaux immeubles résidentiels doivent obligatoirement être pourvus d'un local à vélos couvert et sécurisé.

De surcroît, l'arrêté du 13 juillet 2016 fixe à 0,75 m² par logement – pour les logements ayant au plus deux pièces principales – et 1,5 m² par logement – pour les autres – la superficie minimale dédiée au stationnement des vélos, en garantissant une superficie minimale de 3 m².

Si vous vous amusez à faire le calcul, chers collègues, vous constaterez que cette obligation aboutit à des surfaces assez intéressantes. Ces exigences permettent d'avoir au moins une à deux places par habitation.

S'agissant des immeubles de bureaux, l'arrêté fixe à 1,5 % de la surface totale de plancher la surface minimale réservée au local à vélo. Les amendements prévoient une proportion similaire. Ainsi, il n'est pas nécessaire de renforcer les règles en vigueur.

Je suggère donc le retrait des amendements et émettrai à défaut un avis défavorable

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Par correction, je précise que l'amendement n° 300 a été déposé par notre collègue Brun. Compte tenu des propos de M. le rapporteur, je ne pense pas qu'il m'en voudra si je le retire.

(L'amendement n° 300 est retiré.)

Mme la présidente. Maintenez-vous l'amendement, monsieur Lurton ?

M. Gilles Lurton. Je le retire, madame la présidente.

(L'amendement n° 1288 est retiré.)

Mme la présidente. Maintenez-vous le vôtre, monsieur Pancher ?

M. Bertrand Pancher. Je le retire également.

(L'amendement n° 2306 est retiré.)

Mme la présidente. Monsieur Sermier, retirez-vous également l'amendement n° 773 ?

M. Jean-Marie Sermier. Oui, madame la présidente.

(L'amendement n° 773 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 2829 et 3154.

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° 2829.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il s'agit d'avancer la date limite de mise en œuvre de l'obligation de prévoir des emplacements permettant le transport de vélos non démontés dans les trains neufs et rénovés.

Cette mesure est excellente pour développer les mobilités actives, notamment l'intermodalité train-vélo, dont les potentialités sont énormes, pour les trajets pendulaires mais aussi pour le tourisme et les loisirs. Lorsque nous avons examiné le texte en commission, la date initialement envisagée – le 31 décembre 2021, sauf erreur de ma part – s'est avérée mal adaptée.

L'amendement tend à viser les marchés de matériels neufs, pour lesquels l'avis de marché a été publié après l'entrée en vigueur de l'obligation le 1^{er} juillet 2020. L'obligation s'applique également aux matériels dont la rénovation est engagée ou fait l'objet d'un avis de marché à compter de cette même date.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 3154.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il est identique au précédent. Nous avons évoqué le sujet lors de nos débats en commission et conclu à la nécessité de retravailler certains points.

Les amendements sont le fruit de notre travail. Ils permettent d'avancer la date d'entrée en vigueur de l'obligation susmentionnée pour les marchés publics.

(Les amendements identiques n°s 2829 et 3154, acceptés par la commission et le Gouvernement, sont adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 22, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	39
Nombre de suffrages exprimés	37
Majorité absolue	19
Pour l'adoption	37
contre	0

(L'article 22, amendé, est adopté.) (Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODÈM.)

M. Bruno Millienne, rapporteur. Excellent !

Après l'article 22

Mme la présidente. Je suis saisie d'une série d'amendements portant article additionnel après l'article 22.

Nous commençons par quatre amendements identiques, n^{os} 206, 311, 660 et 3396.

La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n^o 206.

M. Gilles Lurton. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n^o 311.

M. Martial Saddier. Cet amendement, dont mon collègue Fabrice Brun est le premier signataire, vise à faciliter le stationnement des vélos dans les parties communes des immeubles.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 660.

M. Jean-Marie Sermier. Si l'on veut développer l'usage du vélo, notamment dans les centres-villes, il importe de favoriser le développement de parkings à vélo dans les immeubles. Tel est l'objet du présent amendement, qui a été déposé à l'initiative de ma collègue Valérie Bazin-Malgras.

Nous insistions tout à l'heure sur la nécessité de ne pas supprimer de places de stationnement pour les véhicules dans les centres-villes. Ce n'est pas le choix que vous avez fait, mais, pour le coup, il serait bon de créer des places de stationnement pour les vélos, notamment dans les immeubles. Il me semble que ce serait de nature à encourager la mobilité à vélo.

Mme la présidente. L'amendement n^o 3396 de Mme Valérie Lacroute est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur ces amendements identiques ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ces amendements visent à créer un droit à local à vélo, comme il existe un droit à la prise, dans les copropriétés. Il est évident que je partage l'objectif du développement des places de stationnement pour les vélos dans les copropriétés. Toutefois, ces amendements portent atteinte de manière non négligeable à l'utilisation des parties communes d'un immeuble. En commission, nous avons déjà eu une discussion sur ce thème, qui avait conduit au retrait des amendements sur le sujet. Depuis, une réflexion a été menée – je n'entre pas dans les détails – et nous allons proposer, avec M. Pancher, des amendements, les amendements identiques n^{os} 2263 rectifié et 3167 rectifié, qui tendent à assouplir les règles de majorité pour ce genre de décision, afin que les travaux de ce type puissent être votés à la majorité des présents, et non plus à la majorité absolue. Ce sera une avancée importante.

Demande de retrait au profit des amendements identiques n^{os} 2263 rectifié et 3167 rectifié.

M. Bertrand Pancher. Très bien !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends l'intention des auteurs des amendements : il faut pouvoir accélérer le développement des parkings à vélo sécurisés dans les copro-

priétés. Toutefois, je ne pense pas que l'on puisse raisonner par analogie avec le droit à la prise, dans la mesure où, dans ce dernier cas de figure, il s'agit de permettre l'installation d'une installation individuelle dans un parking individuel. Là, l'objet est d'installer des équipements dans les parties communes : cela pourrait aboutir au développement anarchique d'installations individuelles dans un espace collectif.

Il faut donc aller vers un assouplissement des règles en vigueur. À cet égard, l'amendement de M. Pancher constitue une solution équilibrée, qui me semble plus satisfaisante.

Demande de retrait au profit des amendements identiques n^{os} 2263 rectifié et 3167 rectifié.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agissait d'amendements d'appel, et nous acceptons de les retirer au profit de celui de M. Pancher, mais je crois que vous sous-estimez la possibilité de récupérer des surfaces dans les immeubles des centres-villes historiques. Vous savez, de nombreux cœurs de ville rencontrent des difficultés pour réaffecter les anciennes parties commerciales. Ces commerces sont fermés depuis des décennies, on se trouve en pied d'immeuble, avec une dizaine de logements au-dessus, et rien ne se passe. Une solution serait d'affecter ces locaux inutilisés au stockage des vélos. À cet effet, je vous invite, madame la ministre, à vous rapprocher de votre collègue Jacqueline Gourault. Il me semble que, dans le cadre du programme « Action cœur de ville », on pourrait trouver des moyens pour encourager une telle évolution.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Je vous remercie, madame la ministre, monsieur le rapporteur, d'accepter mon amendement. Celui-ci n'émane pas, bien entendu, de ma simple réflexion ; il m'a été soumis par les associations d'utilisateurs de bicyclettes, qui souhaitent que l'on agisse de manière pragmatique, en concertation avec les copropriétaires.

Des copropriétés, tout le monde ici en connaît. Elles peuvent être très diverses. Des travaux de ce type peuvent être réalisés dans certains endroits bien plus facilement que dans d'autres. Il est en effet difficile de les imposer lorsque l'équilibre financier est menacé. En revanche, assouplir les règles en vigueur en permettant de prendre une décision en fonction du nombre de copropriétaires présents lors de l'assemblée générale permettra véritablement d'accélérer le rythme de réalisation de locaux à vélo dans toutes les copropriétés. Cela répond à une demande réelle. Une bonne partie de nos concitoyens vivent dans des copropriétés, surtout présentes en milieu urbain, où l'on utilise le vélo encore plus qu'ailleurs. Je pense que tout cela va dans le bon sens et contribuera à développer la pratique du vélo.

(Les amendements identiques n^{os} 206, 311, 660 et 3396 sont retirés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n^{os} 310, 661, 1290, 3397, 2263 rectifié et 3167 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 310, 661, 1290, 3397 sont identiques entre eux, ainsi que les amendements n^{os} 2263 rectifié et 3167 rectifié.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n^o 310.

M. Martial Saddier. Il s'agit là encore d'un amendement déposé à l'initiative de mon collègue Brun et qui est rédigé dans le même esprit. L'engagement de Fabrice Brun dans ces matières est très fort, j'y insiste. Toutefois, je pense que l'amendement de notre collègue Pancher permettra de régler la question.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 661.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement, dont notre collègue Bazin-Malgras est la première signataire, vise à faciliter la prise de décision en vue de réaliser des locaux à vélo dans les copropriétés, notamment en révisant les règles de vote.

Mme la présidente. L'amendement n° 1290 de M. Gilles Lurton est défendu.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3397.

Mme Valérie Lacroute. Il est identique aux précédents. Après avoir traité du transport des vélos dans les cars tout à l'heure, il me semble important de poursuivre l'incitation à l'usage du vélo en faisant en sorte qu'un espace y soit consacré dans les immeubles, et que l'on modifie les règles de prise de décision dans le cadre des copropriétés pour que l'on puisse avancer dans ce domaine. Il y a en effet, dans certaines copropriétés, des personnes réfractaires à une telle évolution. Si l'on pouvait les inciter à aller de l'avant, ce serait bien.

Mme la présidente. Nous en venons à l'autre série d'amendements identiques.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 2263 rectifié.

M. Bertrand Pancher. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir l'amendement n° 3167 rectifié.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Étant identique à celui de M. Pancher, lui aussi est défendu.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je demande le retrait de la première série d'amendements identiques au profit des amendements n°s 2263 rectifié et 3167 rectifié.

L'idée est d'avancer sur la question du droit au local à vélo, que nous venons d'évoquer, sans toutefois trop bouleverser les règles de majorité qui régissent les copropriétés. Le vote à la majorité absolue est actuellement de règle pour les travaux qui affectent les parties communes. Les dérogations possibles à cette règle concernent les travaux de mise aux normes pour des raisons de sécurité. Je propose que, sans bouleverser cet équilibre, on fasse en sorte qu'on puisse prendre ce type de décision à la majorité des présents, les demandeurs du local à vélo s'engageant à financer l'installation des places sécurisées. Cela permettrait d'aller dans le bon sens, et que celles et ceux qui se sentent concernés assument la charge des travaux après avoir voté en leur faveur.

M. Bertrand Pancher. Très bien !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Tel est l'objet de l'amendement n° 3167 rectifié et de l'amendement identique n° 2263 rectifié, et c'est pourquoi je demande le retrait des autres amendements en discussion commune.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Demande de retrait de la première série d'amendements identiques au profit des amendements n°s 2263 rectifié et 3167 rectifié.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Les amendements en discussion commune ont été rédigés différemment, mais, sur le fond, ils vont tous dans le même sens. Nous sommes quelques-uns ici à avoir présenté des amendements qui sont tous dans le même esprit, et qui seront satisfaits par l'adoption de celui de notre collègue Pancher.

J'ajoute, parce que cela n'a pas été encore dit, qu'il s'agit aussi de résoudre le problème du vol de 400 000 vélos par an dans notre pays. Un quart des personnes qui se font voler leur vélo n'en rachètent pas, pour des raisons financières notamment. Il s'agit d'un *business* parallèle, auquel le Parlement se doit de mettre fin ou, tout au moins, de freiner. C'est donc une avancée importante que nous faisons ce soir.

(Les amendements identiques n°s 310, 661, 1290 et 3397 sont retirés.)

(Les amendements identiques n°s 2263 rectifié et 3167 rectifié sont adoptés.)

Article 22 bis AA

Mme la présidente. Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article 22 bis AA.

La parole est d'abord à M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Il y a plus d'un an, Armelle Cizeron, la collaboratrice de notre collègue Jeanine Dubié, perdait la vie, fauchée par un camion à quelques mètres d'ici. Ce drame nous a ouvert les yeux sur la réalité des risques liés aux angles morts des poids lourds. À la suite de ce drame, un travail a été engagé avec les parents d'Armelle pour sensibiliser les élus à ces risques et proposer des mesures concrètes, efficaces et simples à appliquer.

Je souhaite, au nom du groupe La République en marche, les remercier de nous avoir sensibilisés à cette question.

L'engagement de ces parents a trouvé un large écho au sein de notre assemblée. Sur leur proposition, un très grand nombre de députés, sur tous les bancs, ont plaidé pour la généralisation obligatoire d'autocollants permettant de matérialiser les angles morts sur les poids lourds. C'est une mesure simple, de bon sens et qui sauvera des vies.

Il me semblait important, à l'heure où nous entamons l'examen de cet article, de rappeler ces faits. Je salue et remercie tous les membres de la famille d'Armelle pour le travail qu'ils ont mené avec l'ensemble des parlementaires. *(Applaudissements sur de nombreux bancs.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Juste un mot, car je vais devoir vous quitter. Je vous remercie, d'ailleurs, de m'avoir accueilli pendant toute la semaine bien que je ne sois pas membre de la commission du développement durable et n'y aie pas travaillé pendant cinquante et une heures. Ce travail accompli ensemble m'a passionné, il m'a vraiment donné l'impression de jouer mon rôle de parlementaire. Dans ma circonscription, où je rentrerai ce soir pour passer le week-end, je pourrai expliquer à nos concitoyens ce que nous avons décidé sur le sujet. Cette seule raison justifiait à mes yeux ma présence.

D'autre part, j'ai cosigné l'amendement de M. Orphelin. La chose n'est pas si courante, car beaucoup d'amendements de la majorité ne peuvent être cosignés par des membres de l'opposition en raison de l'antagonisme politique, ce qui est très regrettable. L'amendement de M. Orphelin est un très bon amendement, et, même si je ne puis être présent pour le voter, je l'approuve sans réserve. *(M. Matthieu Orphelin et M. Guillaume Gouffier-Cha applaudissent.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. C'est également avec beaucoup d'émotion que je prends la parole sur cet article. Je le fais aussi au nom de ma collègue Jeanine Dubié, membre comme moi du groupe Libertés et territoires, et dont j'occupe désormais le bureau à l'Assemblée. Elle tient beaucoup à l'évolution dont nous parlons, et figure parmi les premiers signataires de l'amendement qui sera défendu pour la mettre en œuvre.

Vous le savez, il y a un peu plus d'un an, Armelle Cizeron, sa collaboratrice, décédait après avoir été percutée par un camion alors qu'elle se rendait au Palais Bourbon à vélo. Au-delà de l'immense douleur qui a affligé sa famille et ses proches, au-delà de l'émotion qui a traversé toute notre institution, un travail en commun réunissant députés et associations, parmi lesquelles la Fédération française des usagers de la bicyclette, s'est engagé pour améliorer la protection des cyclistes en ville.

Ce drame, qui s'est déroulé à deux pas d'ici, est en effet loin d'être isolé. On l'a dit maintes fois, et ici encore dans les interventions précédentes, à Paris, un accident mortel de cycliste sur deux résulte d'une collision avec un poids lourd.

La mobilisation transpartisane a abouti, en commission, à l'adoption d'un premier amendement visant à rendre obligatoire, à compter du 1^{er} juillet 2020, la matérialisation des angles morts sur les poids lourds, afin de les rendre visibles par les autres usagers, et ce par la pose d'autocollants ou de zones peintes.

Nous avons l'opportunité, aujourd'hui, d'aller plus loin en donnant la possibilité aux maires de restreindre la circulation des poids lourds dépourvus de ces dispositifs de détection des usagers vulnérables. Ces dispositifs, qui équipent déjà certains véhicules, avertissent le conducteur, par un signal lumineux ou sonore, d'une présence dans son angle mort.

Cette possibilité ne se substitue pas, évidemment, à l'impératif de multiplier les voies cyclables, de préférence en site propre, ou d'installer des sas au niveau des carrefours. L'amendement n° 1798 subordonne d'ailleurs la faculté donnée au maire d'interdire les poids lourds non équipés de tels dispositifs à la réalisation – ou au projet – de pistes cyclables.

Nous devons repenser la ville afin de la rendre moins hostile pour les cyclistes. Or, favoriser les mobilités actives, selon l'ambition de ce projet de loi d'orientation, nous impose de sécuriser les déplacements des cyclistes. C'est pourquoi nous appelons, bien sûr, à l'adoption des amendements dont je viens de parler.

Mme la présidente. Sur l'article 22 bis AA, je suis saisie par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Je serai très bref. Je remercie l'ensemble des collègues ayant travaillé à l'amendement adopté en commission et aux deux amendements qui seront présentés par M. Gouffier-Cha. Merci aux 200 députés signataires qui, issus de tous les bancs, ont travaillé avec les associations, les acteurs de terrain et, évidemment, la famille d'Armelle Cizeron pour aboutir à ces amendements rassembleurs, qui sont une réelle avancée.

M. Jean-Paul Lecoq et M. Bertrand Pancher. Bravo !

Mme la présidente. Nous en venons à l'amendement n° 3131 de M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement est rédactionnel.

(L'amendement n° 3131, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 22 bis AA, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	34
Nombre de suffrages exprimés	34
Majorité absolue	18
Pour l'adoption	34
contre	0

(L'article 22 bis AA, amendé, est adopté.) (Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)

Après l'article 22 bis AA

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 1410 et 1798, portant article additionnel après l'article 22 bis AA.

Ces deux amendements peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Guillaume Gouffier-Cha, pour les soutenir.

M. Guillaume Gouffier-Cha. Je m'associe bien entendu aux propos tenus par mes collègues, et j'ai une pensée pour Armelle Cizeron et sa famille. Je remercie les collègues, tous groupes confondus, à commencer par Matthieu Orphelin, avec lesquels nous avons travaillé, de façon transpartisane, sur ces deux amendements. Ceux-ci visent à renforcer la protection des cyclistes sur la voie publique.

L'amendement n° 1410 permet aux maires de restreindre, à certaines heures et dans certaines zones, la circulation des poids lourds lorsqu'ils ne sont pas équipés d'un détecteur des usagers vulnérables dans les angles morts de leur véhicule. Cette mesure importante permettrait, nous semble-t-il, de limiter le risque d'accident.

L'amendement n° 1798 est de repli. Il rend facultative la présence de ces détecteurs sur les routes équipées de pistes cyclables.

L'amendement n° 1410, je tiens à le préciser, a été signé par plus de 200 collègues. Ses dispositions complètent l'amendement adopté en commission pour rendre obligatoire, d'ici au 1^{er} juillet 2020, la présence d'autocollants signalant les angles morts sur les poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. On ne peut que partager l'objectif visé, surtout lorsque l'on connaît certains des drames qui en ont motivé la rédaction. Toutefois, contrairement à l'amendement adopté en commission, relativement à l'apposition d'une signalisation sur les camions, ils ne me semblent pas pouvoir être adoptés tels quels. Je vais essayer d'expliquer pourquoi.

En premier lieu, ces amendements exigeraient d'équiper, dès à présent, tous les camions qui entrent dans les centres-villes ; or cela prendra forcément du temps.

M. Bertrand Pancher. C'est vrai.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. D'autre part, un règlement européen a été adopté, qui prévoit d'installer ces systèmes d'alerte anti-collision sur tous les véhicules homologués à partir de 2022, et sur tous les véhicules neufs à partir de 2024.

Troisième point : l'exemple de Londres, qui a expérimenté ce dispositif, montre que celui-ci est long à mettre en place – environ cinq ans. Surtout, je le dis même si ce n'est pas une réponse suffisante, la protection des cyclistes passe bien entendu par la création d'itinéraires sécurisés. Nous allons bientôt examiner les obligations prévues en la matière. Le nerf de la guerre pour la sécurité des cyclistes, ce sont en effet les itinéraires sécurisés.

À ce stade, sauf erreur de ma part, les amendements en discussion n'ont fait l'objet d'aucune concertation poussée avec les collectivités territoriales. Cette concertation me paraît nécessaire ; je propose d'ailleurs d'y associer l'organisation France urbaine. Mme la ministre pourra nous en dire plus sur la façon d'avancer.

À ce stade, même si cela nous coûte, je suggère donc le retrait de ces amendements. Travaillons pour progresser sur le sujet dans les années qui viennent, au vu des engagements européens qui pourront être pris.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Matthieu Orphelin n'était pas parmi nous lorsque j'ai rappelé, au début de l'examen de l'article 22, l'engagement déterminé et, je crois qu'on peut le dire, inédit du Gouvernement et des deux assemblées en faveur du vélo.

Je suis pleinement convaincue qu'il faut développer l'usage du vélo dans nos villes comme dans les zones rurales et les petites villes. Comme je l'annonçais tout à l'heure, nous accompagnerons 124 nouvelles collectivités dans le cadre de la stratégie « Vélo et territoires », en plus des 102 collectivités qui y sont déjà engagées.

Le vélo, si l'on veut en développer l'usage, doit pouvoir être pratiqué en toute sécurité. J'ai d'ailleurs assisté, avec nombre d'entre vous, à la cérémonie de commémoration du décès d'Armelle Cizeron, un an après celui-ci, aux côtés de ses parents dont je salue à mon tour l'engagement remarquable dans la sensibilisation aux risques, insupportables, courus par les cyclistes faute d'itinéraires correctement aménagés dans nos villes. C'est donc avec conviction que je défends l'impérieuse nécessité de permettre le développement du vélo en toute sécurité, partout dans notre pays.

Cela passe d'abord, j'en suis convaincue aussi, par une stratégie vélo – avec les 226 collectivités que nous accompagnerons – et par la mise en place d'itinéraires sécurisés. Éviter que les vélos soient pris dans la circulation au milieu de véhicules beaucoup plus lourds qu'eux, cela me paraît être la base, car le moindre choc est alors une menace pour la vie des cyclistes.

Nous développons donc des stratégies d'accompagnement, et allouons 100 millions d'euros par an à la DSIL – dotation de soutien à l'investissement local – pour l'aménagement d'itinéraires cyclables. Pour la première fois, nous avons aussi ouvert un fonds vélo, en vue d'assurer la continuité des itinéraires cyclables. Ce sont d'abord des mesures de ce genre, j'en suis convaincue, qu'il nous faut prendre.

Je me réjouis aussi de l'adoption d'un règlement qui apporte une réponse au problème des angles morts sur les véhicules lourds. Pour autant, comme je l'ai dit en commission, les amendements présentés ici me laissent assez perplexe.

La rédaction proposée permet qu'à côté de villes qui s'engagent fortement pour développer des itinéraires sécurisés, des élus qui ne font rien et n'ont rien concrétisé puissent reporter le problème sur d'autres. Des maires pourront ainsi s'engager résolument dans le développement d'itinéraires sécurisés – les garages sécurisés répondant, quant à eux, aux enjeux de la lutte contre le vol –, tandis que d'autres pourront ne pas s'engager et ne pas réaliser de ces itinéraires, tout en interdisant à des professionnels d'entrer dans les centres-villes. Je souscris évidemment à l'idée qu'il faut revoir notre logistique du dernier kilomètre, mais c'est un autre sujet. Ces maires pourraient ainsi faire peser une obligation sur des professionnels et les fragiliser, ou du moins rendre impossible l'accès au centre-ville à ceux d'entre eux qui n'auront pas les moyens d'équiper leurs véhicules en « retrofit » avec de tels dispositifs.

Sur ces questions, au-delà de l'engagement dont font preuve les collectivités pour réaliser des itinéraires cyclables – qu'il faut soutenir, accompagner et stimuler –, il faut mener un travail du même type que celui que nous avons réalisé à propos des zones à faible émission et regarder comment les villes s'attachent, en prenant des engagements réciproques, à faire progresser la sécurisation des vélos. Cette question doit être travaillée avec France urbaine ou avec des villes plus petites qui souhaitent mettre en place de tels dispositifs, afin de parvenir à une proposition robuste d'engagements réciproques au bénéfice de la sécurité des cyclistes.

En l'état, la mesure proposée ne me paraît toutefois pas opérante ni susceptible de promouvoir un engagement équilibré des collectivités et des autres parties prenantes autour de la sécurité des cyclistes, enjeu qui doit nous mobiliser. Je propose donc le retrait de ces dispositions, afin qu'elles puissent être retravaillées.

Mme la présidente. La parole est à M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Madame la ministre, pour répondre à la dernière partie de votre argumentation, dont nous avons eu le plaisir de discuter en commission, l'amendement de repli présenté par M. Gouffier-Cha me semble répondre en totalité à l'argument selon lequel il n'y a pas lieu de favoriser les collectivités qui ne font pas d'efforts pour la sécurité des cyclistes.

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Madame la ministre, votre explication est très claire et je suis convaincu par votre argumentation. Cet amendement pourrait, comme vous venez du reste de le reconnaître, cher monsieur Orphelin, aller à l'encontre de ce que nous recherchons. Cette question relève en effet la responsabilité des collectivités et des organismes compétents.

Mme la présidente. 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. Permettez-moi, car je ne l'ai pas encore fait, d'évoquer moi aussi Armelle Cizeron. J'ai rencontré à plusieurs reprises sa famille et j'ai été très touchée par la dignité de ses parents, ainsi que par leur volonté d'être utiles après ce qui s'est passé. Ce qu'ils ont fait auprès de nous a certainement permis qu'au-delà de ces deux amendements, cette loi aille encore plus loin dans le sens de la protection des cyclistes et du développement de leur pratique.

Je dois cependant faire état d'une divergence d'interprétation sur cet amendement. En effet, il est vrai, tout d'abord, que l'amendement de repli présenté par Guillaume Gouffier-Cha permet de répondre à une objection soulevée en commission : doit-on donner aux maires qui ne font rien cette possibilité, qui leur permettrait de s'exonérer de leurs obligations ? L'amendement de nos collègues permet de prévoir que les maires ne pourraient y avoir accès que s'ils ont réalisé des aménagements ou s'ils ont élaboré un plan de mobilité et que ce plan fait l'objet d'une programmation. Le maire serait alors obligé de prendre des engagements.

Ce qui m'inquiète, c'est que l'installation de vrais aménagements cyclables – il ne s'agit pas seulement de peinture ! – prend du temps et qu'en attendant, les cyclistes restent vulnérables. Je suis opposée à l'obligation du port du casque, que nous évoquions ce matin, car le danger principal pour un cycliste est d'être happé par un autre véhicule, et ce danger existe même dans des communes désireuses de faire des efforts.

La possibilité d'interdire la circulation de certains véhicules n'est pas illimitée : elle s'applique selon la situation locale et à certaines heures, par exemple aux heures de sortie d'école. Elle peut n'être imposée que dans certains quartiers, sans qu'il soit nécessaire de le faire dans toute la ville – ce pourrait être, par exemple, uniquement dans les quartiers proches des écoles. Du reste, cette mesure serait mise en œuvre surtout aux heures de pointe. Or, les transporteurs ne m'ont jamais dit qu'ils préféreraient circuler au milieu des

embouteillages ! Ils préfèrent avoir accès aux villes tôt le matin, le soir ou aux heures creuses, parce qu'ils peuvent circuler plus vite et perdent moins de temps.

L'amendement tend à créer une possibilité, dont les maires peuvent discuter avec les transporteurs et les entreprises de chez eux. Je connais très bien la situation d'Amiens. Tous les maires ont très envie que leurs entreprises puissent fonctionner, et nullement de leur poser des problèmes.

Se pose enfin la question des nouvelles mobilités, avec les EDP, les engins de déplacement personnels, comme les trottinettes et autres véhicules du même genre, qui se développent et vont mettre de plus en plus de monde sur la chaussée, puisque c'est là qu'ils circuleront. Il faut donc des itinéraires, mais ces engins sont déjà là.

Cette solution, qui pourrait être une solution de transition, a le mérite d'offrir une possibilité. Je le répète, en effet : personne n'est obligé d'appliquer la mesure. Du reste, j'imagine mal qu'un maire puisse se mettre en mauvais termes avec les industriels et les transporteurs de sa commune et ne procède pas à un minimum de concertation locale. Il s'agit donc d'une possibilité, qui aurait le mérite d'apporter des solutions dans certains endroits où se posent des problèmes.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean François Mbaye.

M. Jean François Mbaye. Avant toute chose, je voudrais m'associer moi aussi à l'hommage qui a été rendu à Armelle Cizeron et avoir une pensée pour sa famille. Ce drame nous a malheureusement tous beaucoup bouleversés.

Pour rester dans l'esprit de votre démonstration, madame la ministre, il ne s'agit pas de dispenser certains maires de se doter d'un schéma de direction pour les vélos, destiné à favoriser cette mobilité. Si nous en restons aux arguments que vous nous avez exposés, et qui sont pleinement convainquants, l'amendement de repli n° 1798 de M. Gouffier-Cha va dans le bon sens. En effet, il ne tend qu'à permettre de restreindre la circulation à certaines heures, à condition qu'il existe des pistes aménagées pour les vélos. On peut donc le voter sans difficulté, avec des avis favorables.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. L'adoption en commission de l'amendement obligeant à la matérialisation des angles morts sur les poids lourds par la pose d'autocollants ou de zones peintes, afin de les rendre visibles pour les autres usagers, est une belle avancée. Les collectivités et tous les acteurs s'engageront certainement dans ce sens. Les collectivités ont des responsabilités et je pense qu'elles feront leur travail dans ce domaine.

Quant à savoir s'il faut aller plus loin en donnant aux maires la possibilité d'interdire aux véhicules qui ne seraient pas équipés système d'alarme de traverser leurs collectivités, pourquoi pas ? J'appelle cependant votre attention sur le fait qu'il sera difficile de coordonner tout cela entre les collectivités. Pour avoir été maire de la ville de Bar-le-Duc, où nous étions obligés de faire passer des poids lourds dans la ville, malgré de nombreuses de nombreuses pétitions, je sais que, bien qu'ayant toujours la possibilité d'interdire le passage de ces poids lourds, on se trouve face à une profession qui nous explique qu'il n'y a pas d'autre solution et on se rend bien compte qu'il existe des moments et des itinéraires pour ce passage.

Ainsi, je ne suis pas certain que la souplesse proposée par l'amendement, si intelligente puisse-t-elle paraître, soit très opérationnelle. Il faut garder cela à l'esprit. On se fait plaisir, ou du moins a-t-on l'impression de répondre à une question de bon sens, mais il faudrait peut-être que de telles mesures soient prises en concertation avec les fédérations d'élus locaux et avec les professionnels. Je pense que tout le monde va s'y mettre progressivement, et même que le projet de loi, tel qu'il est présenté, apporte de grandes avancées dans ce domaine.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gouffier-Cha.

M. Guillaume Gouffier-Cha. Madame la ministre, nous entendons vos arguments et je vous propose de retirer l'amendement n° 1410. En revanche, je maintiendrai l'amendement n° 1798, qui a précisément été construit à partir des objections que vous aviez formulées, à très juste titre me semble-t-il, lors de l'examen du texte en commission.

Ces deux amendements ne forcent aucunement les collectivités : ils leur donnent une possibilité, en y adjoignant la condition que des pistes cyclables soient réalisées ou prévues dans le plan mobilité. Peut-être l'amendement n° 1798, qui prend en compte vos objections, recevra-t-il un avis favorable – pourquoi pas ?

(L'amendement n° 1410 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Béragère Abba.

Mme Béragère Abba. Je sais que nous ne devons pas prendre ici de décisions sous l'effet de l'émotion et à partir de situations personnelles qui ne concerneraient pas toute la population. Je me joins évidemment à mes collègues qui ont une pensée émue pour la collaboratrice qui a perdu la vie ici. Je voudrais aussi avoir une pensée pour Saskia, une amie qui, voilà quelques années, a été littéralement coupée en deux par un poids-lourd qui reculait et dont le conducteur ne l'avait pas vue. Ce sont autant de vies brisées – car ce conducteur portera lui aussi cela toute sa vie.

Par ailleurs, les propos tenus tout à l'heure par notre collègue Sandrine Mörch ont éveillé en moi un écho. Voilà quelques semaines, en effet, j'ai dû émettre un avis défavorable à mes enfants qui souhaitaient se rendre à l'école à vélo. Je n'ai pas pu accéder à leur demande car, là où nous vivons, la circulation présente de vrais dangers et je ne peux pas me résoudre à vivre chaque jour avec ce risque.

J'apprécie beaucoup le retrait de l'amendement n° 1410, sachant que l'amendement n° 1798 laisse une possibilité, sous réserve évidemment de concertation. De fait, on ne connaît pas de maires qui veuillent envisager de tels dispositifs en bouleversant l'activité économique et les flux de circulation de leur ville sans le faire en bonne intelligence et dans la concertation.

Nous devons donc offrir cette possibilité aux maires et aux élus, et proposer cette réflexion aux habitants de ces villes, ainsi qu'aux familles qui souhaiteraient habiter dans des villes qui prennent de telles responsabilités.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Nous évoquons-là un sujet sensible. Nous pensons avec émotion au cas de notre collègue Jeanine Dubié mais aussi à Frédérique Tuffnell,

membre de notre groupe, un car de ramassage scolaire ayant été, dans sa circonscription, fauché par un camion, drame qui a endeuillé de nombreuses familles.

Des avancées ont été réalisées en commission, notre collègue Pancher l'a rappelé. J'appelle néanmoins votre attention sur le fait que, si l'intention de cet amendement est louable, son adoption entraînerait des effets difficiles à maîtriser.

Certains traversent, sinon toute la France, du moins plusieurs régions, par conséquent de très nombreuses communes ayant chacune un règlement différent. Le chauffeur routier qui, dans la journée, devra traverser 150 communes devra-t-il se renseigner sur les règlements de chacune d'elles pour savoir s'il doit les contourner ou non ?

Pensons également à la logique d'évitement : certaines communes pourraient décider de prendre un arrêté tel que prévu par l'amendement, en espérant un contournement massif de camions, ce qui provoquerait un transfert de flux vers les communes voisines, donc d'éventuels conflits.

Aussi l'amendement, qui part d'une bonne intention, mérite-t-il sans doute d'être retravaillé afin que nous trouvions une solution permettant d'aboutir à un consensus et d'éviter tout effet pervers.

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'émotion est palpable, ce qui est normal : nous avons tous vécu ce drame au plus profond de nous-mêmes, ce qui a conduit M. Orphelin et M. Gouffier-Cha à présenter ces deux amendements. Je tiens toutefois à vous mettre en garde sur la nécessité de voter des amendements applicables. Votre proposition est vraiment excellente, je la partage complètement, mais je rejoins notre collègue Colas-Roy pour considérer qu'il faut la retravailler, notamment avec les associations d'élus, afin qu'elle soit opérationnelle.

Pour la petite histoire, j'ai vécu une même émotion à l'occasion d'un accident de la route subi par la nièce d'un ami. Je ne sais si vous vous en souvenez : il s'agissait de cet homme qui, ayant perdu le contrôle de son véhicule, a tué une jeune femme qui, sur le trottoir, était en train de monter sur son scooter. L'émotion de la famille était très forte. Celle-ci s'est battue pour qu'on interdise la conduite automobile au-delà d'un certain âge.

Sur le coup, avant d'y avoir réfléchi, nous pouvons tous nous dire que c'est une bonne idée. Puis, en mesurant toute la complexité d'une telle disposition, tout ce qu'elle implique, nous convenons qu'il ne s'agit pas forcément de la meilleure solution. Or les solutions de ce type sont, d'une certaine manière, terribles : elles reposent sur l'émotion, alors que nous devons, ici, nous montrer le plus raisonnables possible puisque nous devons prendre des mesures pérennes pour tout le monde.

Notre collègue Colas-Roy a donc raison, j'y insiste : nous devons retravailler le dispositif proposé afin qu'il soit d'une efficacité redoutable. Et, honnêtement, je n'imagine pas un instant que le Gouvernement, qui s'est engagé à examiner la question, ne s'y prête pas.

Je ne donnerai pas de consigne de vote. Je vous livre simplement mon avis : je ne suis pas persuadé que la solution que vous proposez soit la meilleure possible.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous partageons tous la même émotion et nous souhaitons tous proposer des solutions rapides et efficaces. Je salue le travail que vous avez réalisé depuis nos échanges en commission pour éviter qu'un maire puisse se croiser les bras avant de prendre une mesure forte qui lui permettrait de prétendre qu'il a réglé le problème. Au reste, je ne suis pas persuadée que nous ne laissions pas la possibilité à un maire de définir un beau plan de mobilité plein de belles promesses pour que, in fine, il ne passe rien.

Ayons tous à l'esprit que la mesure dont il est ici question est en projet à Londres depuis qu'on y a considéré les aménagements cyclables comme mal conçus et mal sécurisés. Dans ce contexte, l'idée a émergé de définir rapidement des dispositifs destinés à protéger les cyclistes, dispositifs qui ne seront pas mis en œuvre avant quatre ou cinq ans.

Cela signifie que la ville, pour un temps, sera interdite aux véhicules non équipés de dispositifs permettant de détecter les angles morts. Mais comment distinguer les camions équipés de ceux qui ne le sont pas ? Il faut donc réfléchir à une sorte de certification – pourquoi pas sur le modèle du dispositif Crit'Air –, mesurant la qualité de votre dispositif de recul. Il faudra ensuite créer un fichier, le diffuser, mettre en place les systèmes de contrôle...

Je vous avoue ma très grande perplexité. Je souhaite en tout cas appeler votre attention sur un point : si jamais certains criaient : « Victoire, nous avons trouvé la solution pour assurer la sécurité des cyclistes en ville ! », ce serait une fausse promesse.

Mme la présidente. Pouvez-vous nous rappeler votre avis sur l'amendement n° 1798, monsieur le rapporteur ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'en demande le retrait. Tout me semble avoir été dit.

(L'amendement n° 1798 n'est pas adopté.)

Article 22 bis AB

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 309 et 662.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 309.

M. Martial Saddier. Nous venons d'évoquer longuement le vélo, d'inscrire dans la loi des mesures spécifiques relatives à l'identification des cycles. Nous sommes revenus sur la possibilité de garer les vélos, d'en faciliter l'usage... Aussi, compte tenu du nombre de vols de vélos chaque année et du fait, je l'ai mentionné tout à l'heure, qu'un quart des personnes auxquelles on a volé leur vélo n'ont pas les moyens d'en racheter, il paraît important d'assurer le suivi de la politique que nous mettons en place. C'est pourquoi nous souhaitons, par le biais du présent amendement, que le Gouvernement suive l'évolution de l'incidence de la loi d'orientation des mobilités à travers la remise d'un rapport au Parlement tous les cinq ans.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 662.

M. Jean-Marie Sermier. La loi d'orientation des mobilités va améliorer la politique en faveur du vélo. Or le problème du vol n'est pas le moins important. Nous devons donc nous assurer que le texte que nous allons voter sera suffisant. C'est pourquoi un rapport tous les cinq ans – surtout le premier d'entre eux – permettra de faire le point et de prendre éventuellement les mesures qui s'imposent pour aller plus loin dans la protection des vélos.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La commission a introduit dans le texte l'article 22 bis AB qui dispose : « Le Gouvernement transmet au Parlement un rapport annuel sur la progression du marquage des vélos et sur l'évolution des vols de vélos. » Nous verrons si le développement du marquage permet de lutter efficacement contre le vol. On compte en moyenne quelque 400 000 vols annuels. Puisque ces amendements identiques sont satisfaits, j'en demande le retrait, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Retirez-vous vos amendements, messieurs ?

La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Notre demande allait un peu plus loin : pour progresser, nous demandons, en plus du bilan, que le Gouvernement fasse des propositions. La ministre va peut-être nous préciser que c'est bien dans cet esprit que la commission a introduit l'article 22 bis AB.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme que, sur la base de son rapport annuel, le Gouvernement formulera des propositions.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Le rapport annuel du Gouvernement, aux termes de l'article 22 bis AB, porte sur le marquage des vélos et sur l'évolution des vols de vélos. Or si le Gouvernement s'engage à faire des propositions chaque année, il n'est pas utile qu'il remette un rapport tous les cinq ans. Par conséquent je retire mon amendement.

(L'amendement n° 662 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Cette discussion n'était pas inutile : le Gouvernement aurait pu en effet s'en tenir à établir des statistiques annuelles. Nous savons désormais que, en fonction de ces dernières, il avancera des propositions. Cette précision figurant dans le compte rendu des débats, je retire mon amendement.

(L'amendement n° 309 est retiré.)

(L'article 22 bis AB est adopté.)

Mme la présidente. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

3**ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE**

Mme la présidente. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures.)

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

SERGE EZDRA