

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Suite de l'examen du projet de loi-cadre, adopté par le Sénat, après engagement de la procédure accélérée, relatif au développement des transports (n° 2740) (*Mme Olga Givernet, rapporteure*)..... 2

Jeudi 2 juillet 2026
Séance de 9 heures

Compte rendu n° 62

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2025-2026

**Présidence de
Mme Sandrine Le Feur,
Présidente**



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen du projet de loi-cadre, adopté par le Sénat, après engagement de la procédure accélérée, relatif au développement des transports (n° 2740) (*Mme Olga Givernet, rapporteure*).

Après l'article 12

Amendement CD424 de M. Sylvain Carrière, amendements identiques CD318 de M. Sylvain Carrière et CD416 de M. Nicolas Bonnet, amendements CD32 de M. Fabrice Roussel et CD151 de M. Peio Dufau (discussion commune)

M. Sylvain Carrière (LFI-NFP). Afin de soutenir le développement de mobilités durables accessibles à tous, l'amendement CD424 vise à doubler les plafonds du versement mobilité. L'amendement de repli CD318, propose d'augmenter significativement les capacités de financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Le versement mobilité constitue la principale source de financement des transports publics locaux. Dans certaines métropoles, il représente près de la moitié du budget des transports. Le besoin de financement est immense : les travaux de planification des mobilités nécessitent plusieurs milliards d'euros supplémentaires par an, or les budgets adoptés ces dernières années réduisent les capacités d'autofinancement des collectivités. L'augmentation des plafonds du versement mobilité est une solution alternative à la hausse des prix proposée par le gouvernement, que nous avons rejetée hier soir.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Chaque AOM est libre de choisir le montant du versement mobilité prélevé pour financer ses transports en commun et les alternatives durables à la voiture individuelle, dans le respect du plafond. Or celui-ci atteint 3,2 % en Île-de-France, contre seulement 2 % dans les autres territoires, qui connaissent pourtant eux aussi de plus en plus de difficultés pour financer les mobilités.

Dans un souci d'équité, l'amendement CD416 propose d'augmenter le plafond applicable hors Île-de-France de 0,6 %, soit la moitié de la différence entre le plafond en l'Île-de-France et celui dans les autres territoires.

M. Gérard Leseul (SOC). Les amendements CD32 et CD151 visent à augmenter l'ensemble des plafonds du versement mobilité, respectivement de 0,5 % et 0,15 %.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le financement des mobilités du quotidien est une question centrale, que nous avons largement abordée lors des auditions.

Je considère que la loi-cadre doit fixer des principes et orientations, sans entrer dans le détail des outils fiscaux, qui relèvent des lois de finances et des lois de programmation. Le versement mobilité est un levier de financement important, mais les évolutions que vous proposez doivent être appréciées dans un cadre budgétaire global, prenant en compte l'équilibre d'ensemble entre le financement des AOM et l'effet pour les entreprises.

L'adoption d'un de ces amendements faisant tomber les autres, je vous propose de débattre globalement, sans entrer dans le détail de chacun, afin de déterminer quel amendement vous semble le plus approprié.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). L'amendement CD416 est de loin le meilleur – non pas parce que je l'ai cosigné, mais parce qu'il est soutenu par France Urbaine. Si cette association, qui regroupe de nombreuses agglomérations et métropoles de notre pays – si ce n'est toutes –, estime que c'est ce dont les collectivités locales ont besoin pour aller plus loin, c'est le meilleur compromis.

Vous nous renvoyez aux discussions budgétaires, mais depuis deux ans, le gouvernement fait ce qu'il veut en passant par le 49.3. Il pourrait retenir certaines des propositions discutées dans l'hémicycle, mais il ne le fait pas. Si nous attendons les discussions budgétaires, je ne sais pas ce qu'il adviendra du versement mobilité.

Le renforcement de l'offre est très attendu, mais ce sera difficile sans augmenter les recettes. Grâce à la suppression de l'article 12, la tarification reste aux mains des collectivités, mais le versement mobilité, lui, est plafonné par l'État. Dans un souci d'équité, il est donc logique de relever le plafond en vigueur dans les territoires pour se rapprocher de celui applicable à l'Île-de-France.

M. Gérard Leseul (SOC). La préférence de mon groupe va à l'amendement CD32 – un relèvement du plafond d'un demi-point.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Pour les raisons que j'ai expliquées, je suis défavorable à une évolution du plafond.

*La commission **rejette** successivement l'amendement CD424 et les amendements CD318 et CD416.*

*Elle **adopte** l'amendement CD32.*

*En conséquence, l'amendement CD151 **tombe**.*

Amendement CD31 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). L'amendement tend à permettre aux AOM qui ont instauré la gratuité des transports collectifs de majorer le taux du versement mobilité de 0,3 point.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je comprends la logique, mais je suis défavorable à cet amendement. Introduire un mécanisme incitatif créerait une inégalité entre les AOM et pourrait encourager certaines collectivités à instaurer la gratuité des transports non en raison de leur stratégie de mobilité, mais pour bénéficier d'une ressource fiscale supplémentaire.

En outre, la gratuité ne fait pas consensus. Les auditions ont montré que ses effets sur la fréquentation, l'équité et le financement restent très variables selon les territoires.

Enfin, je souhaite que les AOM restent libres de leur politique tarifaire. Votre proposition risquerait par un effet de bord d'en inciter certaines à rendre les transports gratuits, ce qui reviendrait à orienter directement des choix locaux grâce à un levier fiscal national.

Je vous demande donc de bien vouloir retirer l'amendement.

L'amendement est retiré.

Amendement CD152 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). Cet amendement tend à permettre aux AOM souhaitant développer un Serm, un service express régional métropolitain, de majorer le taux du versement mobilité de 0,15 point.

Je comprends la logique qui vous a conduit à demander le retrait de l'amendement précédent, mais celui-ci est important pour dynamiser la construction des Serm.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je suis évidemment favorable à ce que nous avançons au sujet des Serm. Nous avons adopté hier le principe d'une conférence de financement. Cela pourrait donner l'impression que nous cherchons à retarder la recherche de financements concrets, mais votre proposition reviendrait à privilégier les AOM ayant prévu de créer des Serm, et serait donc source d'iniquité avec celles qui ne font pas partie d'une agglomération et n'auraient pas vocation à développer un Serm, au risque de les encourager à se faire labelliser pour bénéficier de l'avantage fiscal associé. Ce serait contre-productif.

Les projets de Serm sont déjà plus nombreux que prévu, certains couvrant tout un département, voire toute une région, alors que l'objectif est de créer des pôles multimodaux dans les territoires à moindre densité, afin de proposer un service public très ciblé.

M. Gérard Leseul (SOC). Le risque que vous pointez me semble faible. Toutes les intercommunalités qui souhaitent développer un Serm le font pour leurs concitoyens, non pour lever une redevance.

La conférence de financement sur les Serm aurait dû avoir lieu au plus tard en juillet 2024, elle a finalement été noyée dans Ambition France transports. Soit, cela nous a permis d'évoquer plus globalement les mobilités. Mais nous n'allons pas repousser indéfiniment la recherche de moyens spécifiques. Par cet amendement, je vous en propose un.

M. Peio Dufau (SOC). Je souscris à l'avis de M. Leseul : c'est à l'État d'arbitrer et de refuser un projet de Serm s'il considère que celui-ci ne répond pas aux critères. Nous savons bien qu'un Serm couvrant toute une région n'est pas cohérent. Il faut savoir résister aux pressions de certains territoires.

L'augmentation du versement mobilité en région parisienne n'est pas artificielle, elle est cohérente avec l'offre de transport du bassin d'emploi. Nous avons malheureusement besoin d'une manne financière.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Effectivement, il ne faut pas voir cette disposition comme un encouragement à développer un Serm alors qu'il n'était pas envisagé, mais comme

un moyen d'accompagner les AOM engagées dans cette démarche. Celles-ci ne le réalisent d'ailleurs pas seules, mais au moins avec la région, et les projets sont validés à différents niveaux : s'ils ne visent qu'à bénéficier d'une rehausse du plafond du versement mobilité, cela se verra et ils ne seront pas validés.

Dans l'absolu, nous avons tout intérêt à avoir un maximum de Serm.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD454 de M. Peio Dufau

M. Peio Dufau (SOC). En 2019, afin de lutter contre la fraude et de garantir le paiement du versement mobilité, la ministre des transports avait annoncé la transmission mensuelle des données afférentes aux autorités organisatrices de la mobilité à titre expérimental. Alors que nous sommes en mal de financement, lutter contre la fraude relève du bon sens. D'où cet amendement, qui nous a été suggéré par le groupement des autorités responsables de transport (Gart).

Mme Olga Givernet, rapporteure. Il faut améliorer les échanges de données entre les organismes de recouvrement du versement mobilité et les autorités organisatrices de la mobilité, mais le dispositif technique proposé présentant un caractère fiscal, je préfère, pour les raisons déjà expliquées, qu'il ne soit pas inscrit dans la loi-cadre. Avis défavorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendements CD170 et CD173 de M. Peio Dufau (discussion commune)

M. Peio Dufau (SOC). L'amendement CD170 tend à permettre aux autorités organisatrices de la mobilité d'instaurer une taxe additionnelle à la taxe de séjour, plafonnée à 20 %, dont le produit serait fléché vers les mobilités. L'amendement de repli CD173 fixe un taux de 10 %.

Cette taxe, qui existe déjà à Paris, doit pouvoir être également instaurée dans les territoires, notamment ceux contraints d'adapter leur offre de transport à un afflux touristique majeur. Dans certaines communes de mon territoire, la population triple durant l'été, et nous n'avons pas les moyens de faire face à cette augmentation ponctuelle.

C'est une mesure de bon sens : elle ne touche pas les entreprises et reste transparente pour les touristes, puisque la taxe de séjour est d'environ 2 euros par nuitée, mais elle rapporterait une manne financière intéressante pour adapter les transports en commun des territoires.

Mme Olga Givernet, rapporteure. C'est un outil intéressant pour répondre au besoin de diversification des financements des AOM. C'était d'ailleurs l'une des recommandations de la mission d'information du Sénat sur les modes de financement des AOM.

Un tel dispositif existe déjà en Île-de-France depuis la loi de finances pour 2024 – comme quoi il est possible de faire adopter une mesure dans le débat budgétaire ! De fait, il me semble préférable que cette mesure soit discutée dans le cadre du projet de loi de finances. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

M. Peio Dufau (SOC). Le problème, c'est que les derniers PLF ont tous été adoptés par 49.3, et qu'aucune des mesures que nous avons adoptées au cours du débat budgétaire n'y a été intégrée. Adopter un de ces amendements enverrait un signal.

*La commission **rejette** l'amendement CD170.*

*Elle **adopte** l'amendement CD173.*

Amendement CD255 de M. Peio Dufau

M. Peio Dufau (SOC). Cet amendement, qui nous vient de Bretagne, tend à permettre aux régions d'instaurer une taxe additionnelle à la taxe de séjour, plafonnée à 200 %.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Même avis que précédemment, pour les mêmes raisons.

*L'amendement est **retiré**.*

Amendement CD165 de Mme Constance de Pélichy

Mme Constance de Pélichy (LIOT). Régions de France nous a alertés sur l'usage de la notion d'« aire urbaine d'au moins 50 000 habitants », peu lisible et obsolète, qui entraîne des effets de bord. Cet amendement sémantique tend à la remplacer par les termes « autorité organisatrice de la mobilité ».

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je partage pleinement l'objectif de simplification. Malheureusement, l'amendement CD79, qui proposait une rédaction plus complète et juridiquement sécurisée, n'a pas été défendu.

Le vôtre supprime par erreur la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 5722-7 du code des transports, pourtant indispensable au fonctionnement du dispositif. En outre, il ne prévoit ni les coordinations nécessaires avec le reste du code, ni les dispositions transitoires indispensables pour une entrée en vigueur en 2028.

Je vous invite à le retirer et à le retravailler d'ici à la séance publique pour le faire converger avec la proposition faite à l'amendement CD79. J'émettrai alors un avis favorable.

*L'amendement est **retiré**.*

Amendement CD94 de M. Peio Dufau

M. Peio Dufau (SOC). Cet amendement demande un rapport sur la taxe spéciale d'équipement (TSE), mais puisque nous avons adopté plusieurs mesures sur le sujet, je le retire.

L'amendement est retiré.

Article 13 : *Modification de la composition du comité des partenaires des autorités organisatrices de la mobilité et clarification de la gouvernance et de l'information financière*

Amendement CD444 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Cet amendement vise à assurer une composition des comités des partenaires représentative de celles et ceux qui utilisent et font fonctionner les transports au quotidien.

Aux termes du code des transports, au moins 50 % des sièges y sont réservés aux représentants des organisations professionnelles d'employeurs. Cette répartition n'est plus adaptée. Les politiques de mobilité ne concernent pas uniquement les entreprises, mais aussi les salariés, les usagers du quotidien, les habitants et les associations qui relaient leurs attentes.

Nous ne remettons pas en cause la place des employeurs, qui conserveraient une représentation importante, à hauteur de 30 % des sièges. En revanche, nous proposons de reconnaître pleinement le rôle des organisations syndicales de salariés, qui disposeraient également de 30 % des sièges, afin de rétablir un véritable équilibre dans le dialogue.

Nous proposons également de renforcer la place des associations, qui disposent d'une expertise concernant l'usage des réseaux de transport, et d'introduire des habitants tirés au sort – une innovation démocratique qui permettrait d'associer directement les citoyens aux décisions qui structurent leur quotidien et leurs déplacements.

Enfin, nous laissons une marge de souplesse aux autorités organisatrices de la mobilité, qui conservent la possibilité de répartir librement les sièges restants en fonction des réalités locales.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Les entreprises financent à 46 % le versement mobilité, il est donc normal qu'elles soient représentées, tout comme les employés. Il est dans leur intérêt que l'argent versé permette de répondre aux besoins de leurs salariés.

Réduire ainsi la représentation des employeurs est d'autant moins correct que nous venons d'ouvrir la possibilité d'augmenter le plafond du versement mobilité. Il est raisonnable de maintenir leur représentation au sein des comités des partenaires. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD662 de Mme Olga Givernet, rapporteure.

Amendement CD59 de Mme Constance de Pélichy

Mme Constance de Pélichy (LIOT). Le vélo présente un potentiel pour couvrir le premier et le dernier kilomètre, et constitue à ce titre un élément essentiel de l'intermodalité. Cet amendement prévoit qu'un représentant des associations d'usagers du vélo siège dans les comités des partenaires.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le problème, c'est qu'ils n'ont pas forcément un représentant dans chaque territoire. Votre proposition pourrait donc les mettre en difficulté. Mais certains membres des comités des partenaires peuvent être sensibilisés au sujet, et pourraient y faire passer leur message.

Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

Mme Constance de Pélichy (LIOT). Cette rédaction n'est pas parfaite, mais nous devons nous assurer que la dimension cycliste est prise en compte chaque fois que possible, d'autant que tous les élus locaux ne sont pas nécessairement bienveillants à l'égard du vélo. Il y a un chemin à trouver. Je maintiens mon amendement, et je chercherai une nouvelle rédaction pour la séance.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Il est effectivement intéressant que les cyclistes soient représentés. Sagesse.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Je soutiendrai cet amendement. Il arrive que certains élus de bonne volonté fassent des erreurs en créant des aménagements, faute d'avoir consulté les associations locales. C'est un peu dommage, d'autant qu'il s'agit d'argent public.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD543 de M. Pierre Meurin

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cet amendement est inopérant. Avis défavorable.

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

Elle **adopte** les amendements rédactionnels CD663 et CD665 de Mme Olga Givernet, rapporteure.

*Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CD49 de M. Alexandre Dufosset.*

Amendements identiques CD182 de Mme Sandrine Le Feur, CD509 de Mme Anne Stambach-Terrenoir et CD155 de M. Gérard Leseul

Mme la présidente Sandrine Le Feur. L'article 13 impose aux AOM un rapport annuel sur les moyens dévolus à leur compétence mobilité, qui est transmis au comité des partenaires.

Ce rapport gagnerait à dépasser la simple présentation des recettes et des dépenses pour éclairer la performance de la dépense publique. Les auditions ont d'ailleurs pointé la multiplication de rapports dépourvus d'indicateurs partagés en matière d'efficacité économique et de report modal généré, ce qui prive les AOM comme les comités des partenaires des éléments nécessaires pour mesurer l'effet réel des investissements.

Afin d'arbitrer en faveur des modes les plus performants en y associant employeurs, usagers et habitants, cet amendement vise donc à compléter le rapport avec de tels indicateurs, dont le détail sera fixé par décret.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Considérons qu'il ne s'agit pas de demander un nouveau rapport, mais seulement d'y ajouter des indicateurs permettant de sortir d'une logique purement comptable. Avis favorable.

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

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD667 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

*Elle **adopte** l'article 13 **modifié**.*

Article 14 : *Conventions entre autorités organisatrices de la mobilité et États limitrophes pour l'organisation de services publics transfrontaliers de transport de personnes*

*Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CD371 de Mme Manon Bouquin.*

*Elle **adopte** l'article 14 **non modifié**.*

Article 14 bis : *Conventions de coopération entre autorités organisatrices de la mobilité pour l'organisation commune des services de mobilité*

Amendement CD468 de M. Peio Dufau

M. Peio Dufau (SOC). Actuellement, quand les responsables d'une AOM locale frontalière veulent coopérer avec leurs homologues étrangers pour des questions d'intérêt local, ils doivent passer par le sommet de la hiérarchie, afin d'obtenir une délégation de compétence de la région. Cela pose problème à la frontière avec la Suisse, mais aussi à la frontière franco-espagnole au Pays basque.

Notre amendement vise donc à réécrire l'article, pour créer un droit direct à la coopération entre AOM locales, de part et d'autre de la frontière. Nous gagnerons en flexibilité et en efficacité pour les usagers des transports en commun.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je suis attachée au rôle de chef de file des mobilités accordé à la région, tel qu'il résulte de la loi d'orientation des mobilités. En effet, il est essentiel de préserver la cohérence de l'organisation des services à l'échelle régionale.

Toutefois, je sais d'expérience que les conseils régionaux sont parfois étrangers aux considérations transfrontalières. Les auditions ont montré les besoins de coopération entre AOM limitrophes pour les mobilités du quotidien. Je m'en remets donc à la sagesse de la commission.

M. Peio Dufau (SOC). Il ne s'agit pas de court-circuiter qui que ce soit. Simplement, nous avons besoin d'un travail de proximité. Au Pays basque, nous rencontrons un problème transfrontalier et, malgré la volonté de la région, nous peinons à le traiter de manière efficace. Il est urgent de gagner en efficacité ; les zones frontalières sont souvent oubliées.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, les amendements CD544 et CD545 de M. Pierre Meurin, CD668 de Mme Olga Givernet et CD546 de M. Pierre Meurin **tombent**.*

Après l'article 14 bis

Amendements identiques CD308 de M. Sylvain Carrière et CD502 de Mme Marie Pochon

M. Sylvain Carrière (LFI-NFP). Le système de transports français repose largement sur la voiture individuelle. Certains essaient de présenter la voiture comme un moyen d'émancipation, la liberté ultime. Pourtant, elle exclut de nombreuses catégories de la population : les mineurs, les personnes sans permis, celles en situation de handicap et de

nombreuses personnes âgées. L'absence de solution alternative, notamment dans les territoires ruraux, les rend dépendants et les exclut de la vie sociale. Même pour ceux qui possèdent une voiture individuelle, celle-ci représente une charge majeure, encore alourdie par les crises pétrolières de plus en plus fréquentes.

Il est crucial de proposer un système alternatif de mobilité du quotidien accessible à toutes et à tous, partout sur le territoire. Pour cela, nous avons besoin de planification. Or l'éclatement des compétences entre les différents niveaux de collectivités rend impossible toute approche systémique.

Le présent amendement, travaillé avec le *think tank* Forum vies mobiles, prévoit un rapport gouvernemental sur la possibilité d'expérimenter ce système de mobilités alternatives et sur les modalités de sa mise en œuvre. De nombreuses collectivités sont déjà volontaires ; offrons-leur l'occasion de développer des mobilités durables et accessibles.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Oui, il faut remédier à la dépendance à la voiture individuelle dans certains territoires car elle exclut certains de la mobilité, et étudier les solutions de mobilité alternative, notamment dans les territoires ruraux, qu'il est plus compliqué de mailler avec des transports en commun. Le rapport demandé permettrait de prendre des décisions structurantes.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le rapport que vous demandez serait orienté sur une seule solution. Or selon moi, dans la ruralité, il faudra combiner l'ensemble des mobilités, dont la voiture, et la décarbonation devra passer par l'électrification de la voiture. D'ailleurs, certains ne se sentent pas dépendants à la voiture.

En outre, nous disposons déjà de données, notamment dans les travaux du Sénat. N'ajoutons pas un rapport. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Avec un tel rapport, il ne s'agit pas de s'opposer à l'achat de voitures électriques.

Par ailleurs, ce n'est pas parce que quelqu'un prétend ne pas être dépendant qu'il ne l'est pas. Pensons à tous ceux qui déclarent ne pas être dépendants au tabac ou à l'alcool... Notre société est fortement dépendante au pétrole et à la liberté que procure la voiture individuelle, si bien qu'elle oublie les impacts environnementaux de la voiture, mais aussi son caractère excluant – certains n'ont pas les moyens d'en acheter, ou alors doivent limiter son utilisation à cause du coût de l'essence.

Notre propos est de compléter l'offre, afin que tout le monde puisse se déplacer, avec l'impact le plus faible possible sur l'environnement – je pense notamment aux émissions de carbone.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Dans ce débat, il faut faire attention : la voiture et la route doivent aussi être intégrées dans les solutions de mobilité décarbonée, avec les transports en commun. Avis défavorable.

*La commission **rejette** les amendements.*

Article 15 : *Compétence des autorités organisatrices de la mobilité dans la planification et la création des gares routières*

Amendement CD547 de M. Pierre Meurin

M. Sébastien Humbert (RN). Le 4° de l'article L. 1214-2 du code des transports dispose que le plan de mobilité vise à assurer « la diminution du trafic automobile ». Cet objectif a peu de sens à l'heure où le transport routier représente plus de 80 % des transports de personnes et de marchandises. Arrêtons de taper systématiquement sur les automobilistes.

Si la voiture est le mode de transport privilégié dans la ruralité, c'est parce que les transports en commun n'y sont pas suffisamment développés – et ce n'est pas demain que cela changera. Ma circonscription compte 270 communes, qui ne seront jamais toutes reliées par les transports en commun.

En outre, les transports en commun ne sont pas forcément adaptés au mode de vie des habitants, qui dépendent fortement de la voiture. Sortons donc de l'idéologie anti-automobile.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Les plans de mobilité, qui ont été instaurés par la loi d'orientation des mobilités, visent à permettre une stratégie nationale cohérente de décarbonation des transports.

Ce n'est pas parce que la majorité des déplacements passent par la route qu'il faut renoncer à l'objectif d'électrification et favoriser le report modal. Avis défavorable.

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

*Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CD548 de M. Pierre Meurin.*

Amendements identiques CD446 de Mme Catherine Hervieu et CD562 de Mme Anne Stambach-Terrenoir, amendement CD266 de M. Gérard Leseul (discussion commune)

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). L'amendement CD562 vise à compléter les plans de mobilité, afin qu'ils prennent en compte les services de location de vélos mis à disposition des usagers par les autorités organisatrices de la mobilité. Certes, l'article 15 prévoit déjà d'intégrer un volet relatif aux capacités d'accueil des transports collectifs. Toutefois, cette avancée reste incomplète si l'on ne considère pas l'ensemble de la chaîne des déplacements.

Le vélo n'est plus un mode de transport marginal, il est devenu un maillon essentiel de l'intermodalité. Pour beaucoup de nos concitoyens, il permet d'effectuer le premier ou le dernier kilomètre entre leur domicile et une gare, un arrêt de bus ou de tramway. Il contribue ainsi directement à renforcer l'attractivité des transports publics.

Pourtant, ces services de location ne sont pas suffisamment intégrés dans la planification des mobilités. Les inclure dans les plans de mobilité permettra aux autorités organisatrices d'anticiper les besoins en stations, en flottes de vélos, en infrastructures et en articulation avec les réseaux de transports collectifs.

M. Gérard Leseul (SOC). L'amendement CD266 procède des mêmes intentions. Toutefois, sa rédaction diffère : il tend à ajouter une phrase à la fin de l'alinéa 5, plutôt que de modifier la première phrase de cet alinéa.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'article L. 1214-2 du code des transports prévoit déjà que les plans de mobilité doivent intégrer les « mobilités actives », donc le vélo. Toutefois, il ne mentionne pas les « services de location de vélo », qui n'étaient sans doute pas aussi développés lorsque l'article a été rédigé. Je m'en remets donc à la sagesse de la commission, sachant que la rédaction des amendements identiques me semble la meilleure.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Oui, les plans de mobilité doivent mentionner l'offre de location de vélos, que l'on trouve désormais dans la majorité des grandes villes, car elle complète l'offre de mobilité. On voit bien le rôle qu'elle joue dans l'intermodalité – ces services permettent notamment de rejoindre un arrêt de bus ou une gare routière.

M. Gérard Leseul (SOC). Je note une légère préférence de Mme la rapporteure pour les amendements identiques, dont l'un a été cosigné par Mme la présidente ; j'appelle donc à les voter.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. En effet, leur rédaction est plus adaptée.

*La commission **adopte** les amendements identiques CD446 et CD562.*

*En conséquence, l'amendement CD266 **tombe**.*

Amendement CD439 de Mme Catherine Hervieu

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Afin de favoriser l'intermodalité, le plan de mobilité doit également inclure une étude des « itinéraires cyclables sécurisés présents dans un périmètre de trois à cinq kilomètres à proximité d'une gare routière ».

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je comprenais bien la nécessité d'inscrire les services de location de vélos dans le texte, au vu de leur développement, mais la nécessité de cette précision m'échappe. Le plan de mobilité couvre déjà la question du vélo. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Si la Fédération française des usagers de la bicyclette et le Réseau vélo et marche – qui fédère un très grand nombre de collectivités locales – ont travaillé avec nous sur cet amendement, c'est parce qu'il est nécessaire, pour favoriser la desserte des gares routières par le vélo.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Pour ma part, même si je suis cosignataire de l'amendement, j'ai été convaincue par la rapporteure et ne le voterai donc pas.

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

Elle **adopte** les amendements rédactionnels CD669, CD670, CD679, CD671 et CD672 de Mme Olga Givernet, rapporteure.

Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CD549 de M. Pierre Meurin.

Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD673, CD674 et CD675 de Mme Olga Givernet, rapporteure.

Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CD550 de M. Pierre Meurin.

Elle **adopte** les amendements rédactionnels CD676 et CD677 de Mme Olga Givernet, rapporteure.

Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CD551 de M. Pierre Meurin.

La commission **adopte** l'article 15 **modifié**.

Après l'article 15

Amendements identiques CD33 de M. Gérard Leseul et CD492 de Mme Marie Pochon

M. Gérard Leseul (SOC). Nous proposons que dans les territoires non couverts par une offre de transport collectif régulière, les autorités organisatrices de la mobilité intègrent une solution d'autopartage dans leurs plans de mobilité simplifiés. Il faut développer ces solutions, qui sont souvent adoptées à l'initiative des citoyens ou des collectivités locales.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). L'autopartage permet à plusieurs usagers de partager des véhicules, soit après être entrés en lien direct, soit après avoir réservé la voiture auprès d'un prestataire. Ce système a pour première vertu de réduire grandement les émissions de carbone liées à la production de voitures – avec l'autopartage, il n'est plus nécessaire à chacun d'avoir une voiture, et l'usage des voitures existantes est maximisé. C'est en outre un outil

indispensable d'accès à l'automobile pour ceux qui n'ont pas les moyens d'acheter une voiture, notamment grâce aux tarifications solidaires.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le 7° de l'article L. 1214-2 du code des transports prévoit déjà que les plans de mobilité doivent valoriser l'autopartage, notamment dans le cadre de la politique du stationnement. Cette référence est plus structurante et contraignante que celle que vous proposez. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

Amendement CD36 de M. Gérard Leseul, amendements CD257 et CD179 de Mme Sandrine Le Feur (discussion commune)

M. Gérard Leseul (SOC). L'amendement CD36 vise à instaurer une date butoir pour l'instauration d'un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (Pams), le 31 décembre 2028. C'est très bien de prévoir des plans, mais encore faut-il qu'ils soient adoptés dans des délais raisonnables.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. L'amendement CD257, cosigné par des membres du groupe Ensemble pour la République, vise également à fixer une date butoir pour l'adoption d'un Pams. En retenant le 31 décembre 2028, nous laisserons le temps nécessaire à la concertation, tout en convertissant une faculté restée théorique en obligation.

Quant à l'amendement CD179, il est de repli.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je vous rejoins, il est nécessaire de fixer une date butoir. Vous proposez la même ; je donnerai un avis favorable à l'amendement CD257, dont la rédaction me paraît meilleure. Demande de retrait pour les autres.

M. Gérard Leseul (SOC). Je retire le CD36. Ces amendements ont été travaillés avec la Filière française de la mobilité inclusive, solidaire et durable. J'en profite pour remercier cette structure de défendre d'une même voix l'ensemble des actions menées par les opérateurs, car il est parfois difficile à ces derniers de faire entendre leur voix.

Mme Olga Givernet, rapporteure. J'ai aussi été alertée sur le fait que, même si ces plans sont théoriquement obligatoires, les acteurs ne se saisissent pas du dispositif. Une date butoir permettra de les y inciter.

*L'amendement CD36 est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement CD257.*

*En conséquence, l'amendement CD179 **tombe**.*

Amendements identiques CD35 de M. Gérard Leseul et CD494 de Mme Marie Pochon, amendement CD177 de Mme Sandrine Le Feur (discussion commune)

M. Gérard Leseul (SOC). L'amendement CD35 vise à associer les acteurs de l'économie sociale et solidaire (ESS) – dont les associations pour la mobilité solidaire – à l'élaboration et à la mise en œuvre des Pams.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). L'amendement identique CD494 a été travaillé avec la Filière française de la mobilité inclusive, solidaire et durable. Les structures de l'économie sociale et solidaire s'impliquent auprès de personnes en situation de vulnérabilité économique et sociale ou en situation de handicap, qui ont des problématiques communes d'accès à la mobilité. Il est essentiel de les associer à l'élaboration des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. L'amendement CD177 a également été travaillé avec la Filière française de la mobilité inclusive, solidaire et durable. Il importe de signaler aux autorités organisatrices que les acteurs de l'ESS sont des partenaires à part entière.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'article L. 1215-3 du code des transports prévoit déjà que les « organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite » doivent être associés au Pams. Vos amendements étant satisfaits, je vous demande de les retirer, quand bien même je soutiens les acteurs de l'ESS. Je les engage d'ailleurs à revendiquer leur place et leurs droits.

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

*En conséquence, l'amendement CD177 **tombe**.*

Amendement CD712 de Mme Sandrine Le Feur

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Des millions de nos concitoyens sont privés de mobilité, parce qu'ils n'ont pas de véhicule, qu'ils n'ont pas les moyens de l'utiliser, qu'ils maîtrisent mal les outils numériques ou parce qu'ils vivent dans une zone où l'offre de transports est rare. Pour eux, l'enjeu, ce n'est pas la grande vitesse, ce sont les trajets du quotidien vers l'emploi, le soin, ou le service public.

La loi d'orientation des mobilités avait fixé l'ambition d'une mobilité solidaire, mais sans en définir le contenu. Résultat : la mise en œuvre de cette ambition est lente et les moyens qui y sont consacrés sont dispersés. Plutôt que de prétendre trancher sur ce que devraient être les politiques publiques en la matière, je demande ici un rapport évaluant les conditions de déploiement d'une politique de mobilité solidaire, et déterminant les modalités d'accompagnement les plus efficaces et les incidences pour les collectivités appelées à les déployer.

Je sais bien, madame la rapporteure, ce que vous pensez des demandes de rapport. Il s'agit en réalité d'un amendement d'appel travaillé avec la Filière française de la mobilité inclusive, solidaire et durable, que je défends pour interpeller le gouvernement.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Au nom de ma doctrine sur les demandes de rapport, demande de retrait, même si la mobilité solidaire doit être au cœur des discussions.

L'amendement est retiré.

Chapitre IV – Améliorer la sécurité des voyageurs

Article 16 : *Obligation de dépistage de l'usage de stupéfiants des conducteurs de transport public routier de personnes et mise en place de dispositifs de contrôle des stupéfiants*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD700 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendements CD638 de M. Gérard Leseul et CD469 de M. Pierre Meurin (discussion commune)

M. Gérard Leseul (SOC). L'article 16 impose des tests de dépistage de la consommation de produits stupéfiants pour les conducteurs de transports publics routiers de personnes. L'amendement CD638, qui a été travaillé avec la CFDT, prévoit de rendre obligatoire l'organisation d'une campagne de sensibilisation et de prévention des risques liés aux stupéfiants, avant la réalisation de tels tests.

L'amendement prévoit en outre que les résultats de ces tests devront être soumis à une obligation de confidentialité et de secret ; que les conséquences d'un résultat positif devront être inscrites dans le règlement de l'entreprise ; que le salarié pourra solliciter l'accompagnement d'un représentant du personnel, ou à défaut, d'un salarié de son choix, afin de vérifier la régularité de la procédure ; qu'en cas de résultat positif, le salarié pourra solliciter un second test de dépistage, qui sera à la charge de l'employeur, sauf en cas de confirmation du premier résultat.

Nous renforcerons ainsi la lutte contre la consommation de stupéfiants, tout en préservant les droits des salariés et en garantissant l'impartialité de la procédure.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Même si je partage le souci du respect de la dignité du salarié, je suis défavorable à l'amendement CD638 pour trois raisons.

Premièrement, la confidentialité du dépistage et de son résultat est déjà garantie par le droit du travail, par le secret qui s'attache aux données de santé et par l'encadrement de la médecine de travail.

Deuxièmement, l'article 16 du texte prévoit déjà qu'un décret sera pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (Cnil) pour définir les modalités concrètes de la réalisation du test ; de fait, ces questions relèvent du niveau réglementaire.

Troisièmement, les conséquences disciplinaires d'un test positif ne doivent pas être inscrites dans le règlement de l'entreprise mais doivent relever du droit commun du travail. Elles doivent être fixées à travers le dialogue social, plutôt que d'être ainsi préfigurées dans la loi.

Avis défavorable également sur l'amendement CD469.

M. Gérard Leseul (SOC). Je maintiens mon amendement. J'entends bien que certaines dispositions sont superfétatoires, mais il est utile de rassurer l'ensemble des salariés.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Amendements identiques CD191 de M. Gérard Leseul et CD383 de M. Nicolas Bonnet

M. Gérard Leseul (SOC). Cet amendement de repli vise à imposer à l'employeur, avant la première campagne de tests de dépistage, la mise en œuvre d'un « plan d'action associant sensibilisation et prévention sur les risques d'usage des substances ou plantes classées comme stupéfiants ».

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Avant d'adopter une approche répressive, il convient que les salariés concernés soient bien informés des impacts de la consommation de stupéfiants sur la conduite.

Mme Olga Givernet, rapporteure. N'oublions pas la sécurité des voyageurs. Ces plans de prévention retarderaient le déclenchement des dépistages. En outre, la prévention des conduites addictives relève déjà des obligations générales de l'employeur en matière de santé et de sécurité du travail. Avis défavorable.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). L'ampleur du « plan d'action » demandé pourra laisser place à l'interprétation. Un simple document adressé aux salariés, dont l'élaboration ne demanderait pas des semaines, pourrait suffire.

Vous dites que les employeurs sont obligés de mener des actions de prévention des conduites addictives. Mais si ces obligations étaient bien appliquées, pourquoi en vient-on à voter un tel article ? Les mentionner ici ne peut être qu'utile.

M. Gérard Leseul (SOC). Pour répondre à la question de l'urgence, l'alinéa 5 dispose : « Ce test est réalisé au moins une fois par an à compter de la date d'embauche du salarié ». Cela laisse tout loisir de faire les campagnes de prévention avant le premier test.

Mme Olga Givernet, rapporteure. De telles campagnes de prévention sont prévues dans le code des transports. Certes, le test est réalisé une fois par an, mais « à une date non fixe et inconnue du conducteur ». Le test doit pouvoir être réalisé en cas de suspicion, et non en lien avec un plan de prévention qui, au surplus, suit un calendrier régulier.

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

Amendement CD301 de Mme Julie Lechanteux

M. Sébastien Humbert (RN). Il vise à renforcer la fréquence des tests de dépistage de substances ou plantes classées comme stupéfiants pour les conducteurs affectés au transport scolaire ou périscolaire, en la portant à un minimum de deux contrôles par an, réalisés à des dates non fixes et inconnues des conducteurs, selon les mêmes modalités que celles prévues pour tous les conducteurs concernés. Cette évolution vise à garantir un niveau d'exigence renforcé et dissuasif, propre à sécuriser davantage les trajets quotidiens des enfants et à prévenir toute prise de risque liée à l'usage de substances stupéfiantes dans l'exercice des fonctions.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'article 16 fixe une fréquence minimale du test, réalisé au moins une fois par an. Rien n'empêche l'employeur d'en réaliser plus. Rien ne justifie de doubler la fréquence du test, notamment pour une catégorie particulière.

Le transport scolaire, comme l'ensemble du transport, est à risque si un conducteur est sous l'emprise de stupéfiants. Une telle asymétrie est difficile à justifier. Nous devons nous assurer que tous les voyageurs sont acheminés en sécurité. Avis défavorable.

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

*Suivant l'avis de la rapporteure, elle **rejette** l'amendement CD303 de Mme Julie Lechanteux.*

Amendement CD251 de M. Matthieu Marchio

M. Sébastien Humbert (RN). Il vise à donner une base législative à la mise en œuvre de dispositifs de prévention et de contrôle de l'usage de substances stupéfiantes applicables aux agents exerçant des fonctions de sécurité ferroviaire, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, après consultation des organisations représentatives des personnels et de la médecine du travail.

Il ne crée aucune différence de traitement entre les entreprises du secteur ferroviaire. Il tend au contraire à garantir un niveau homogène d'exigence en matière de sécurité, dans l'intérêt des voyageurs, des personnels et de l'ensemble des usagers du réseau ferré.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cet amendement excède l'objet de l'article 16, dont la genèse et le champ sont strictement routiers. L'article procède directement du plan Joana. Le dispositif vise spécifiquement les conducteurs de transports publics routiers de personnes.

En ce qui concerne le secteur ferroviaire, il dispose de son propre cadre de sécurité, spécifique et plus exigeant. Les agents exerçant des tâches essentielles de sécurité sont soumis à un régime d'aptitude médicale et de contrôle propre, encadré par voie réglementaire et supervisé par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF). Superposer à ce cadre dédié une obligation générale issue d'un article conçu pour le transport routier nuirait à la lisibilité du droit. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

Amendement CD386 de M. Nicolas Bonnet

M. Nicolas Bonnet (EcoS). L'obligation d'équiper les véhicules d'un dispositif destiné à empêcher le démarrage si le conducteur est sous l'emprise de stupéfiants ne s'applique qu'aux véhicules neufs. Compte tenu de l'enjeu de sécurité pour tous les publics, au premier rang desquels les enfants, il convient de ne pas attendre le renouvellement des flottes de véhicules, qui prendra une bonne dizaine d'années. Pour ce faire, nous proposons, à l'alinéa 9, de supprimer le mot « neufs ».

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le dispositif antidémarrage antistupéfiants n'existe pas encore : il doit être développé et homologué. On ne peut imposer l'équipement d'un parc entier avec un appareil qui n'est pas encore disponible.

C'est précisément pourquoi l'entrée en vigueur est différée à 2029. Ce délai permet d'intégrer une technologie mature pour ensuite étendre l'obligation à tout le parc, lorsque l'appareil pourra être installé sur les véhicules en circulation. À l'heure actuelle, seuls les véhicules neufs disposent des prédispositions techniques. Un règlement européen impose, pour les véhicules neufs mis en circulation depuis juillet 2024, un pré-équipement permettant d'installer un stupotest antidémarrage.

Cela correspond au déploiement normal d'une nouvelle technologie. Je tiens à ce que le législateur soit conscient de ce qu'est la mise en œuvre concrète du déploiement de nouveaux dispositifs. Avis défavorable.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Je ne sais pas comment on peut imposer un dispositif s'il n'est ni mature ni homologué. Quoi qu'il en soit, nous devons avoir l'ambition d'en équiper tous les véhicules, sans attendre le renouvellement naturel de la flotte, quitte à modifier les dates d'application d'ici à l'examen du texte en séance publique. C'est un enjeu de sécurité.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Du point de vue de la prise en compte réelle des besoins, tout le monde est d'accord : ce dispositif devrait faire disparaître la conduite sous l'emprise de stupéfiants. Mais l'imposer à tous les véhicules, neufs ou non, n'est pas applicable. Le politique s'en trouverait, une fois encore, considéré comme étant dans l'incapacité de faire appliquer ses lois.

Laissons le temps de la mise en œuvre, sur la base des consultations réalisées, à ce dispositif. Cela va dans le bon sens. Nous nous assurerons ensuite de son adaptation, voire du retrofit des véhicules, lequel est plus ou moins complexe selon les dispositifs. L'objectif est bien, à terme, d'en équiper toutes les flottes.

M. Peio Dufau (SOC). Les dispositifs dont nous parlons figurent dans le plan Joana. Certains outils n'existent pas encore ou sont insuffisamment développés. Toutefois, nous avons déposé des amendements relatifs à l'évacuation des véhicules, visant à les équiper d'un outil issu d'une innovation française, quasi unique au monde. Ils ont été jugés irrecevables, ce qui est d'autant plus dommageable que, au Sénat, qui les a jugés recevables, ils n'ont pas été défendus lors de l'examen du texte, et que le ministère y est favorable. J'espère que nous pourrions avancer sur ce point lors de l'examen du texte en séance publique.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Ces amendements ont été jugés irrecevables faute de lien avec l'objet de l'article 16. Il arrive que le Sénat et l'Assemblée aient des

interprétations divergentes. Pour ma part, j'essaie, avec les services de la commission, d'être aussi juste que possible.

M. Peio Dufau (SOC). Je persiste à considérer que l'évacuation des véhicules ressortit à la sécurité routière, comme celle des trains de la sécurité ferroviaire. Chaque accident nous fait prendre la mesure du problème.

C'est aussi un sujet de sécurité tout court. Les marteaux mis à disposition sont utilisés pour casser autre chose que des vitres. La solution automatique que nous proposons, issue de l'innovation française, permet, à moindre coût, d'équiper des véhicules pour assurer la sécurité. Certes, rien ne permet de penser que nous équiperons tous les véhicules du jour au lendemain, mais il me semble indispensable de préparer le terrain.

J'espère que, en séance publique, notre assemblée fera preuve de sagesse et les intégrera dans le texte. J'ai confiance, car il s'agit de sécurité routière, laquelle ne se réduit pas à l'accident mais inclut le post-accident.

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

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD703 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendement CD564 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). L'article 16 prévoit la mise en œuvre d'un dispositif de prévention. Nous proposons de préciser qu'elle est préalable et systématique, afin que tous les véhicules concernés soient équipés, sans exception, et qu'on ne fasse pas passer le coût financier avant le coût humain.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Votre amendement vise à insérer, à l'alinéa 9, les mots « et systématique » après le mot « préalable » s'agissant de l'usage du dispositif antidémarrage. Cet ajout est redondant. Le dispositif conditionne le démarrage du véhicule à un test préalable et s'applique donc à chaque démarrage. Les modalités techniques de fonctionnement du dispositif relèvent du décret d'homologation et de l'avis de la Cnil, non de la loi. Avis défavorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD704 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

*Elle **adopte** l'article 16 **modifié**.*

Après l'article 16

*Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CD356.*

Amendement CD699 de Mme Olga Givernet

Mme Olga Givernet, rapporteure. Par cet amendement, je propose de rendre enfin effective l'attestation d'honorabilité des conducteurs de transport collectif routier au contact de publics vulnérables. Le contrôle des antécédents existe depuis la loi du 28 avril 2025 relative au renforcement de la sûreté dans les transports, mais demeure inabouti : le décret d'application n'est pas paru ; le champ est trop étroit, limité au contact habituel et subordonné à une saisine de la collectivité.

Je propose trois corrections : étendre le contrôle au contact permanent comme occasionnel, car un contact ponctuel n'expose pas nos enfants et nos personnes vulnérables à un risque moindre ; aligner le dispositif sur le modèle éprouvé du médico-social, reposant sur un système d'information existant, ce qui permettra une mise en œuvre rapide ; remplacer le contrôle annuel par un contrôle à intervalles réguliers, car c'est une garantie essentielle de protection.

*La commission **adopte** l'amendement.*

TITRE IV – DISPOSITIONS RELATIVES AU FRET

Article 17 : *Harmonisation des frais de manutention portuaires*

Amendements identiques CD701 de Mme Olga Givernet et CD196 de M. Fabrice Roussel

Mme Olga Givernet, rapporteure. Il s'agit de faire en sorte que les organisations professionnelles négocient chaque accord de place et plan de développement du transport fluvial en coordination avec l'autorité portuaire et non sous son égide. La nuance est essentielle.

L'autorité portuaire doit rester un régulateur neutre et un arbitre impartial, garant de l'égalité de traitement, de la transparence et du respect des règles de concurrence. Elle n'a pas à jouer un rôle actif dans la formation des compromis économiques entre opérateurs. Elle fournit le cadre stratégique ainsi que les données techniques et rappelle les contraintes d'aménagement, sans s'immiscer dans les négociations. C'est une demande unanime de la filière et un gage de sécurité juridique auquel je crois savoir que vous êtes nombreux à vous associer.

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

Amendements identiques CD702 de Mme Olga Givernet et CD199 de M. Fabrice Roussel

Mme Olga Givernet, rapporteure. Il s'agit de supprimer, pour les accords de place et les plans de développement du transport fluvial, la référence au plan stratégique des ports. Faire reposer le plan de développement du transport fluvial sur les plans stratégiques des ports subordonne la négociation locale à un document distinct et la rigidifie inutilement.

Cette suppression rend le dispositif plus simple et plus souple, sans en modifier l'objet ni la portée, et fait consensus au sein de la filière.

M. Gérard Leseul (SOC). Cette suppression vise à sécuriser le rôle des autorités portuaires dans les négociations des accords de place et des plans de développement du transport fluvial.

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

Amendement CD200 de M. Fabrice Roussel

M. Gérard Leseul (SOC). Il vise à supprimer l'alinéa 13. Il est le fruit d'une concertation étroite avec les acteurs de la filière portuaire et vise un double objectif : rendre les dispositions nouvelles pleinement opérantes et les sécuriser sur le plan juridique. Il s'agit de gagner en réactivité.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cet amendement supprime le renvoi à un décret en Conseil d'État qui devait préciser les conditions de conclusion ainsi que le contenu des plans et des accords. Or le dispositif repose précisément sur des accords négociés localement, place portuaire par place portuaire.

Un décret national supplémentaire l'alourdirait et en retarderait la mise en œuvre. Sa suppression rend les dispositions pleinement opérantes plus rapidement. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD203 de M. Fabrice Roussel

M. Gérard Leseul (SOC). Cet amendement de précision rédactionnelle vise à sécuriser le rôle des autorités portuaires dans le cadre des négociations des accords de place.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Il n'est pas simplement rédactionnel : il prévoit deux ajustements au mécanisme d'extension obligatoire des accords. D'une part, il en fait une faculté. Les plans et accords « peuvent être » rendus obligatoires – en lieu et place de « sont » – pour tenir compte de la diversité des situations portuaires. D'autre part, il confie cette extension à un arrêté du préfet de région, en lieu et place d'un arrêté conjoint des

ministres chargés des transports et de la mer. Il rend plus flexible et plus simple encore le dispositif. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'article 17 **modifié**.*

Article 18 : *Mise en place d'une trajectoire pluriannuelle de recours à des poids lourds électriques pour les donneurs d'ordre*

Amendements CD497 de Mme Marie Pochon et CD38 de M. Gérard Leseul, amendements identiques CD82 de M. Gérard Leseul et CD570 de M. Jean-Marie Fiévet (discussion commune)

M. Nicolas Bonnet (EcoS). L'amendement CD497 vise à mieux prendre en compte les émissions de gaz à effet de serre des camions roulant au diesel en renforçant la trajectoire de décarbonation proposée dans le présent article.

M. Gérard Leseul (SOC). L'amendement CD38 vise à étendre le périmètre d'application de l'article 18 aux opérateurs de transport de marchandises pour compte propre ayant pour origine le territoire métropolitain.

L'amendement CD82 vise à élargir le périmètre de l'obligation de recours aux véhicules à émission nulle aux activités de transport de marchandises pour compte propre.

Mme Marie-Philippe Lubet (EPR). L'amendement CD570 a pour objet d'élargir le périmètre de l'obligation de recours aux véhicules à émission nulle aux activités de transport de marchandises pour compte propre. Cette extension répond directement aux conclusions de la mission flash sur la décarbonation des poids lourds, qui recommandait d'engager l'ensemble des acteurs de la filière logistique, sans exclure les flottes privées.

En restreignant ce dispositif aux seuls donneurs d'ordre du transport public agissant pour le compte d'autrui, la rédaction actuelle crée une distorsion de concurrence entre les entreprises qui externalisent leur logistique et celles qui la gèrent en interne. De plus, une telle rédaction supprime un levier de décarbonation majeur, le compte propre représentant une part prépondérante des flottes de véhicules utilitaires légers et lourds en France.

Pour garantir la faisabilité opérationnelle de cette mesure sans créer de charges administratives, l'amendement adapte l'indicateur pour le compte propre en s'appuyant sur un critère simple et vérifiable : la part de la facturation énergétique – carburant ou électricité – dédiée aux véhicules à émission nulle au sein de l'entreprise.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je comprends que l'on souhaite étendre l'obligation de recours aux véhicules à émission nulle au transport de marchandises pour

compte propre, c'est-à-dire aux entreprises qui acheminent leurs propres marchandises avec leur propre flotte. Le problème de ces amendements est que toute la mécanique de l'article 18 repose sur la facturation.

L'obligation se mesure en part de la facturation des prestations de transport réalisées avec des véhicules à émission nulle, rapportée à la facturation totale. Or le transport pour compte propre ne donne lieu, par définition, à aucune facturation entre un donneur d'ordre et un transporteur, puisque tout est internalisé. Il n'existe donc pas de base de facturation sur laquelle calculer la part exigée.

Pour remédier à cette difficulté, les auteurs des amendements substituent à la facturation une mesure en kilomètres ou en tonnage, ce qui revient à partir d'un second système de mesure et de déclaration, bien plus lourd et bien moins vérifiable que le premier. Nous adopterions une obligation impossible à calculer et à contrôler.

Les opérateurs en compte propre sont propriétaires de leur flotte. Ils sont d'ores et déjà directement exposés aux normes européennes, notamment en matière d'émissions de CO₂, pesant sur les constructeurs, et à la trajectoire d'électrification du parc retenue par la stratégie nationale bas-carbone (SNBC), qui prévoit que la moitié des poids lourds neufs doivent être à émission nulle dès 2030.

L'ajout de l'obligation proposée, s'agissant de secteurs d'activité – distribution locale, bâtiment et travaux publics, agroalimentaire – où la disponibilité des véhicules à émission nulle est très inégale, soulève un réel enjeu de proportionnalité. À une extension active selon un critère défini de manière un peu aléatoire, je préfère une expertise dédiée de la question du transport de marchandises pour compte propre.

Nous aurons le temps de travailler de manière plus attentive sur ce point d'ici l'examen du texte en séance publique. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Gérard Leseul (SOC). Je retire l'amendement CD38. Les amendements identiques CD82 et CD570 sont issus de la mission flash sur la décarbonation des poids lourds, que j'ai menée avec M. Jean-Marie Fiévet. En son absence, il est délicat de retirer son amendement, quand bien même je retirerais le mien.

Toutefois, j'ai pris note de la proposition de Mme la rapporteure. Je pense moi aussi qu'il faut travailler davantage sur la prise en compte du transport des marchandises pour compte propre dans l'article 18, dont la rédaction, sur ce point, n'est peut-être pas la meilleure.

*L'amendement CD38 est **retiré**.*

*La commission **rejette** l'amendement CD497.*

*Elle **adopte** les amendements CD82 et CD570.*

Amendement CD705 de Mme Olga Givernet

Mme Olga Givernet, rapporteure. En première lecture, le Sénat a élargi l'obligation de recours aux véhicules à émission nulle à l'ensemble des véhicules utilitaires,

légers comme lourds. Je propose de la recentrer sur les seuls véhicules lourds, qui constituent l'objet utile de l'article et son seul véritable apport.

Le poids lourd est l'angle mort que cet article vise à combler. Il concentre les émissions du transport routier de marchandises – de l'ordre de 28 mégatonnes de CO₂ pour les seuls poids lourds diesel en 2023. Par ailleurs, c'est dans ce domaine que la décarbonation est la plus difficile et la moins engagée. La SNBC ne vise que 10 % du parc de poids lourds électrifiés en 2030 ; la dynamique est bien plus avancée s'agissant du véhicule léger.

Surtout, il n'existe aucun mécanisme mobilisant la demande – les donneurs d'ordre – pour entraîner le renouvellement des poids lourds. C'est précisément le vide que cet article vise à combler.

Enfin, les véhicules utilitaires légers disposent d'un dispositif dédié. La taxe annuelle incitative au verdissement des flottes, qui a fait l'objet d'un travail de nos collègues Gérard Leseul et Jean-Marie Fiévet et qui a été créée par la loi de finances pour 2025, a pris le relais de l'obligation de verdissement des flottes de véhicules légers prévue par la loi d'orientation des mobilités. Elle pénalise fiscalement les flottes qui n'intègrent pas une part croissante de véhicules à faibles émissions, dont des véhicules utilitaires légers.

Je vous invite à adopter cet amendement, qui rend le dispositif plus lisible et plus efficace. Il vise les poids lourds tout en s'assurant que les véhicules utilitaires légers sont pris en compte par les autres dispositions législatives que nous avons adoptées.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD495 de Mme Marie Pochon, amendements identiques CD81 de M. Gérard Leseul et CD259 de M. Jean-Marie Fiévet (discussion commune)

M. Nicolas Bonnet (EcoS). L'amendement CD495 vise à rétablir la trajectoire de décarbonation des poids lourds fixée dans le projet de loi initial et décalée d'un an par le Sénat. Nous ne pouvons pas nous permettre de repousser d'un an la réalisation de nos ambitions en matière de décarbonation des poids lourds, qui représentent une part importante des émissions de gaz à effet de serre.

L'amendement ne vise qu'à ramener le projet de loi à sa version initiale, celle du gouvernement, travaillée par le ministère, donc réaliste. Il s'agit d'avancer d'un an les dates de début et de fin figurant à l'alinéa 2.

M. Gérard Leseul (SOC). L'amendement CD81 vise, dans le même esprit, à accélérer la trajectoire de décarbonation des prestations de transport routier de marchandises, en fixant l'échéance finale à 2035 au lieu de 2036.

Mme Olga Givernet, rapporteure. S'agissant de la fixation du point de départ à 2026, il me semble plus réaliste de viser 2027, soit 1 % en 2027 et 30 % en 2035. Je soutiens les amendements identiques CD81 et CD259.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). La référence à l'année 2026 peut être supprimée par sous-amendement. En revanche, les amendements CD81 et CD259 conservent l'échéance de 2036, soit dans dix ans. Agir fortement auparavant est un enjeu. Repousser *ad vitam æternam*

les transitions dont nous avons besoin, c'est renoncer à atténuer le changement climatique et s'exposer à des canicules toujours plus fortes, telles celle que nous avons vécue ces derniers jours. J'invite donc la commission, renonçant à la date de 2026, à rétablir la rédaction initiale du texte, dont le calendrier court de 2027 à 2035.

M. Gérard Leseul (SOC). Tel est précisément l'objet des amendements identiques CD81 et CD259. Votre préoccupation est satisfaite.

*La commission **rejette** l'amendement CD495.*

*Elle **adopte** les amendements identiques CD81 et CD259.*

Amendements identiques CD83 de M. Gérard Leseul et CD260 de M. Jean-Marie Fiévet

M. Gérard Leseul (SOC). L'article 18 introduit une trajectoire vertueuse et progressive pour les donneurs d'ordre privés. Notre amendement vise à éviter d'inscrire dans le texte une disposition aussi paradoxale qu'injustifiée, qui ne concernerait pas la commande publique, que nous souhaitons inscrire à l'article.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Ces amendements empruntent la voie de la commande publique pour faire entrer la sphère publique dans le dispositif. L'exemplarité publique est un objectif légitime, ancré dans notre droit. Nous faisons porter l'obligation sur les plus gros. Le secteur public doit être à la hauteur. Il est attendu de l'État et des acheteurs publics qu'ils montrent l'exemple en matière de verdissement des flottes.

Toutefois, les modalités de son application à la sphère publique doivent être sécurisées et ses conséquences anticipées. Même sur la voie de la commande publique, plusieurs points devront être précisés avant l'examen du texte en séance publique. Sagesse.

M. Gérard Leseul (SOC). Je vous remercie de vous en remettre à la sagesse de la commission. Le verdissement des flottes contraint les entreprises ; il nous a semblé illogique qu'elle ne contraigne pas aussi les établissements publics et les collectivités locales. La vertu doit être aussi partagée que possible. En dépit des corrections rédactionnelles dont cet amendement pourrait faire l'objet, il convient de l'adopter.

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

Amendement CD382 de M. Loïc Prud'homme

M. Loïc Prud'homme (LFI-NFP). L'article 18 concerne les voies de décarbonation du fret à un horizon raisonnable : il prévoit de sanctuariser le recours à des modes de transport décarbonés, par poids lourds à hydrogène ou électriques, pour une part des commandes passées par les donneurs d'ordre.

Cet amendement utile et pertinent offre un atout pour se doter des moyens nécessaires à la décarbonation du transport de marchandises à l'horizon 2036. Il tend en effet à activer un autre levier du même ordre, en sanctuarisant le recours au fret ferroviaire par les

donneurs d'ordre, pour atteindre un objectif louable : 60 % de fret de transport de marchandises décarbonés dans dix ans. Il n'y a donc aucune raison de le rejeter.

Mme Olga Givernet, rapporteure. La question porte ici sur la philosophie de l'article. Comment aborder à la fois la décarbonation des poids lourds et le report modal ? Je soutiens celui-ci, mais je ne souhaite pas lier les deux. Je propose un amendement qui les traite en suivant deux approches différentes : d'un côté, une trajectoire pour les poids lourds ; de l'autre, d'autres voies, comme la baisse du coût du transport fluvial, prévue à l'article 17, et l'établissement d'une feuille de route sectorielle, proposée au IV bis de l'article 18, pour fixer une trajectoire de recours au transport ferroviaire et fluvial cohérente avec la stratégie bas-carbone.

Transposer au ferroviaire la logique de quotas imposée aux poids lourds, en créant un marché « sanctuarisé », excède l'objet de l'article et soulève d'importantes difficultés juridiques et opérationnelles. L'objectif de report modal doit être fondé sur une stratégie différenciée en fonction des besoins de report. Demande de retrait, ou sinon avis défavorable.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NFP). Il ne s'agit pas ici d'une question de philosophie, ou bien nous n'en avons pas la même définition. J'appelle ça de l'hypocrisie. Cela fait quasiment dix ans que je me bats dans cette commission pour trouver les voies et les moyens permettant de soutenir le transport ferroviaire. Vous actez la possibilité de contraindre les donneurs d'ordre en sanctuarisant des parts de transport décarboné, je vous propose d'y ajouter le transport par fret ferroviaire – je ne connais pas de moyen plus décarboné –, et vous me répondez que c'est une question de philosophie.

On se donne ou non les moyens d'atteindre les objectifs ; or visiblement, vous n'avez pas envie de donner au fret ferroviaire les moyens de survivre, ni à notre transport de marchandises ceux de se décarboner.

Chers collègues, je vous invite à ne pas suivre l'avis de la rapporteure, qui me semble contre-productif pour décarboner notre transport de marchandises, et à voter l'amendement, d'une clarté limpide.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Si le mot « philosophie » vous gêne, parlons plutôt de « méthode ». Les poids lourds et le fret ferroviaire sont des modes de transport complètement différents, avec des acteurs différents, multiples, en particulier dans le secteur des poids lourds. Leurs obligations doivent être abordées de façon différente, pour que les donneurs d'ordre aient accès à l'offre la plus décarbonée possible. Je maintiens mon avis défavorable.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NFP). Il n'est pas question ici de la disparité de l'offre : nous agissons à la source, sur les donneurs d'ordre. Il suffit de leur dire qu'ils doivent recourir à 30 % de poids lourds décarbonés et à 30 % de fret ferroviaire, pour atteindre 60 % de transport décarboné en 2036, au-delà de ce que l'on peut actuellement espérer en matière de transition écologique.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD349 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Je félicite mon collègue Loïc Prud'homme pour l'adoption de son amendement : le fret ferroviaire, un outil essentiel à la transition écologique, en est pourtant le grand oublié.

L'amendement CD349 tend à abaisser de 50 à 10 millions d'euros le seuil de chiffre d'affaires à partir duquel les entreprises donneuses d'ordre sont soumises à l'obligation de recours progressif à des véhicules utilitaires à émission nulle.

Dans sa rédaction actuelle, le dispositif ne concerne qu'un nombre très limité de très grandes entreprises, qui nous semble insuffisant si nous voulons réellement accélérer la décarbonation du transport de marchandises. De nombreuses entreprises réalisant entre 10 et 50 millions d'euros de chiffre d'affaires disposent déjà d'un pouvoir considérable sur l'organisation des chaînes logistiques : elles orientent les appels d'offres, fixent les exigences imposées aux transporteurs et influencent directement le renouvellement des flottes. Leur demander de participer à cet effort est donc à la fois pertinent et proportionné. Nous ne parlons pas de petites entreprises, mais d'entreprises qui disposent déjà de capacités d'investissement et d'organisation leur permettant d'anticiper cette transition.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le choix de ce seuil n'est pas neutre. Il vise délibérément les grands donneurs d'ordre, ceux qui disposent de la surface financière et du pouvoir de marché nécessaires pour entraîner derrière eux toute la filière du transport. Abaisser ces seuils ferait basculer dans l'obligation une multitude d'entreprises de taille intermédiaire (ETI) et de petites et moyennes entreprises (PME), qui n'ont pas ce levier, à un moment où l'offre de poids lourds à émission nulle reste rare et coûteuse – le parc électrique ne représentera qu'environ 10 % des poids lourds en 2030.

Il s'agit d'un double enjeu de proportionnalité et de faisabilité : mieux vaut une obligation tenable pour les acteurs qui peuvent réellement faire bouger le marché. Nous préférons faire peser la charge de la décarbonation sur les plus grands donneurs d'ordre et laisser davantage de temps aux plus petits. Demande de retrait, ou avis défavorable.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Nous sommes conscients que le passage à l'électrique ou à l'hydrogène a un coût, mais il faut aussi savoir provoquer le marché. Or vous savez pertinemment que les entreprises donneuses d'ordre dont le chiffre d'affaires annuel excède les 50 millions sont très peu nombreuses.

Nous parlons ici d'entreprises dont le chiffre d'affaires s'élève non à quelques millions d'euros, mais à plus de 10 millions, ce qui n'est pas rien. Une telle disposition permettrait d'étendre le marché, d'appeler véritablement à la transition et de faire baisser les prix des véhicules électriques, qui seraient de plus en plus nombreux sur le marché.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le seuil de 10 millions d'euros concerne également des PME, même s'il peut vous paraître élevé. Il faut être raisonnable et le maintenir à 50 millions d'euros, pour nous assurer que les entreprises concernées sont en mesure de supporter les coûts de la transition vers la décarbonation.

M. Pierre Meurin (RN). Ces amendements ne concerneront évidemment que les transporteurs routiers français et ne frapperont pas les transporteurs routiers étrangers. Il me

semble que nous nous faisons plaisir avec l'article 18, avec beaucoup d'idéologie et de fausses bonnes idées.

Nos transporteurs routiers, notamment nos PME et nos ETI, meurent du prix de l'essence, des normes, des charges et du dumping. Or tous les amendements adoptés ont pour conséquence de leur imposer des contraintes de transformation qu'ils ne peuvent pas supporter et que les étrangers ne supporteront de toute façon pas, tout en continuant à profiter de notre réseau routier.

Nous créons donc une tenaille entre le mondialisme, qui offre notre réseau routier à tous les transporteurs étrangers, et nos transporteurs routiers français, stigmatisés par le texte que nous discutons. Le message que nous véhiculons les accuse d'être de gros pollueurs, alors qu'ils ne font qu'acheminer des marchandises indispensables pour les Français. Une quinzaine de députés se font plaisir en commission avec cet article, sans aucune étude d'impact et sans mesurer à quel point ces dispositions sont déraisonnables.

M. Gérard Leseul (SOC). J'ai eu l'occasion de rencontrer de nombreux transporteurs dans le cadre de la mission confiée par la commission, dont M. Jean-Marie Fiévet et moi-même avons rédigé les conclusions. Il est déraisonnable d'abaisser le seuil de chiffre d'affaires pour les obligations de verdissement du fret routier, et ce pour une raison simple : nous devons certes l'encourager, mais de façon progressive, car le surcoût d'un camion électrique est extrêmement élevé, malgré les aides annoncées et déjà octroyées, qui doivent être renforcées.

Le chiffre d'affaires est important car il est associé à la taille d'une flotte. Or une entreprise doit posséder une flotte suffisamment importante pour pouvoir progressivement la verdir. Pour une très petite entreprise (TPE) ou une PME disposant d'une petite flotte, le saut aura un coût trop élevé. Je suis donc défavorable à un abaissement du seuil de chiffre d'affaires de 50 à 10 millions.

La première marche est importante et aura un effet d'entraînement : d'une part, un marché de l'occasion sera progressivement créé, comme cela a été le cas avec le verdissement du parc automobile ; d'autre part, les acquisitions de poids lourds électriques pourront faire baisser le coût unitaire.

Pour notre industrie nationale et européenne, nous devons impérativement favoriser l'électrification du parc routier français le plus rapidement possible, pour éviter que demain ou après-demain, des véhicules asiatiques, chinois notamment, inondent notre marché. Il faut donc à la fois inciter et ne pas trop contraindre, pour permettre aux petites entreprises de verdir progressivement leur parc, et donc leur activité.

M. Nicolas Tryzna (DR). Je rejoindrai les propos précédents à différents titres. Nous évoquons des sommes importantes, des chiffres d'affaires compris entre 10 et 50 millions d'euros, ce qui ne veut pas dire grand-chose, le chiffre d'affaires n'étant pas le bénéfice. Or comme d'habitude, on mélange un peu les deux. Mais combien coûte un camion décarboné ? Entre 300 000 et 500 000 euros. En demandant à des entreprises dont le chiffre d'affaires – et non le bénéfice – s'élève à 10 millions d'euros de se doter de véhicules propres – une très bonne chose par ailleurs –, nous en empêcherons certaines de poursuivre leur activité.

Viser un objectif de décarbonation va de soi, mais il faut le poursuivre de manière raisonnable. Si l'objectif consiste à tuer tous les petits et à ne garder que les étrangers ou les très gros, cela me semble un peu dommage.

M. Gérard Leseul (SOC). Personne ne confond les indicateurs. La marge brute comme la marge nette des entreprises de transport sont très faibles. Abaisser excessivement le seuil du chiffre d'affaires serait vraiment une erreur : nous ne permettrions pas aux petites entreprises de répartir le surcoût d'une électrification sur des coûts fixes importants. Dans un premier temps, nous avons donc besoin de privilégier les grandes entreprises de transport, c'est-à-dire de les contraindre davantage.

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

Amendement CD326 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). En fixant le seuil à 10 millions d'euros de chiffre d'affaires, le texte exclut de nombreuses entreprises qui organisent pourtant quotidiennement d'importants flux logistiques et influencent directement les choix de transport sur notre territoire. Les commissionnaires de transport ne sont pas de simples intermédiaires administratifs : ce sont eux qui orientent les marchés, choisissent les prestataires et déterminent en grande partie les véhicules qui circuleront sur nos routes. Leurs décisions ont donc un impact direct sur les émissions du secteur.

Abaisser ce seuil à 5 millions d'euros, comme nous le proposons, permettrait d'élargir raisonnablement le nombre d'acteurs concernés, sans viser les très petites entreprises. Seraient concernées des entreprises déjà structurées, qui disposent des capacités nécessaires pour accompagner cette transition.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Avis défavorable pour les mêmes raisons. Nous souhaitons garder un seuil plus élevé, pour que les entreprises concernées soient en mesure d'assurer la décarbonation du fret.

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

*Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CD372 de Mme Manon Bouquin.*

Amendements CD361 de M. Sylvain Carrière et CD579 de M. Jean-Marie Fiévet, amendements identiques CD42 de M. Gérard Leseul, CD498 de Mme Marie Pochon et CD578 de M. Jean-Marie Fiévet, amendement CD41 de M. Gérard Leseul (discussion commune)

M. Sylvain Carrière (LFI-NFP). L'article 18 prévoit une trajectoire progressive de décarbonation du transport routier de marchandises. Le principe est bon, puisque le transport routier représente à lui seul 37 % des émissions de CO₂ liées au transport. Mais en l'état, le texte sera complètement inefficace, car il ne prévoit aucune sanction en cas de non-respect par

les entreprises. S'il n'y a pas de sanction, ce n'est pas une obligation, mais un vœu pieux, un conseil que l'on peut choisir d'ignorer.

En 2019, la loi d'orientation des mobilités prévoyait déjà une trajectoire de verdissement des flottes d'entreprises : elle n'a pas été respectée car il n'y avait ni contrôle, ni sanction. Il aura donc fallu attendre cinq ans pour qu'un nouveau texte rectifie cette erreur. La décarbonation du transport routier étant un enjeu urgent, nous ne pouvons pas attendre cinq années supplémentaires pour que cette trajectoire soit respectée. C'est pourquoi nous proposons d'inclure d'ores et déjà dans le texte les sanctions pour les entreprises ne respectant pas la loi.

M. Gérard Leseul (SOC). L'amendement CD42 vise à sanctionner le non-respect du *reporting* par une amende d'un montant maximal de 0,1 % du chiffre d'affaires réalisé en France hors taxes du dernier exercice clos – une limite raisonnable.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). On ne peut pas considérer qu'une disposition est obligatoire s'il ne se passe rien quand on ne la respecte pas. Il est donc important que ce non-respect ait des conséquences. L'amende proposée dans l'amendement identique CD498, d'un montant maximum de 0,1 % du chiffre d'affaires pour les activités réalisées en France, me semble raisonnable.

M. Gérard Leseul (SOC). L'amendement CD41 tend à sanctionner le non-respect de la trajectoire de décarbonation d'ici à deux ans. Comme un temps d'adaptation est nécessaire, il faut sanctionner la non-déclaration dans un premier temps et le non-respect de la trajectoire ensuite.

Mme Olga Givernet, rapporteure. J'ai regardé attentivement les amendements concernant les sanctions pour le non-respect de la trajectoire de verdissement des poids lourds. Lors du débat sur le verdissement des flottes, nous nous étions rendu compte que les trajectoires n'étaient pas suivies. En l'absence de sanctions, et il avait fallu en introduire. Nous pouvons donc gagner du temps en intégrant déjà un système de sanctions.

Avis de sagesse sur l'amendement CD579, qui propose une sanction en cas de non-respect de la trajectoire à compter de 2030, et sur les amendements identiques. Avis défavorable pour les autres.

M. Nicolas Dragon (RN). Je ne fais pas partie de votre commission, que j'ai rejointe pour ce débat. Il y a cinquante ans, un président de la République avait dit qu'il fallait arrêter d'emmerder les Français. Il aurait pu ajouter qu'il fallait arrêter d'emmerder nos entreprises. On voit bien que ce n'est pas votre argent ! Alors que nos entreprises produisent la richesse de notre pays et créent de l'emploi, on leur impose toujours plus de taxes. Un jour, nous n'aurons plus d'entreprises en France.

Mme la présidente Sandrine Le Feu. Des entreprises se trouvent actuellement en grande difficulté à cause du changement climatique. Des agriculteurs perdent par exemple beaucoup d'argent à cause des aléas climatiques. Il nous appartient de les accompagner, eux et tous les Françaises et les Français.

M. Pierre Meurin (RN). La France représente 0,9 % des émissions de CO₂ mondiales, dont la moitié liée aux importations. Nous ne connaissons pas la part des émissions de CO₂ et de gaz à effet de serre dont nos petits transporteurs routiers sont

responsables, mais elle est infinitésimale. Or vous n'appliquerez jamais les dispositions du texte aux transporteurs étrangers, alors que ceux qui circulent sur le sol français représentent une part significative des émissions. Des efforts sont certes nécessaires, mais ils sont ici particulièrement déraisonnables.

Par ailleurs, quel signal envoyons-nous ? Les premiers amendements portaient sur des taxes, ceux dont nous discutons maintenant prévoient des sanctions. Alors que nos entreprises passent leur vie à remplir des Cerfa, nous leur imposons encore des obligations déclaratives. Elles ont pourtant autre chose à faire : créer de la richesse, acheminer les marchandises jusqu'à leur destination... Nous sommes une dizaine à nous faire plaisir en parlant de décarbonation tandis que la carte bleue des transporteurs routiers ne passe pas parce que le litre de diesel coûte 2,30 euros. Nous sommes complètement hors-sol !

Mme la présidente Sandrine Le Feur. C'est bien pour cela que nous les accompagnons vers un autre mode d'énergie pour le transport.

M. Gérard Leseul (SOC). Globalement, les transporteurs routiers qui ont expérimenté ou qui ont acquis des véhicules électriques – la plupart du temps, de grandes entreprises et en fonction de leurs tournées – ne feront pas machine arrière : ils ne veulent pas revenir à un véhicule diesel.

Monsieur Meurin, vous devez être à l'écoute de l'ensemble des entreprises. La trajectoire proposée est raisonnable et peut être mise en œuvre grâce aux mesures d'accompagnement prévues dans le rapport et à la prime accordée par le gouvernement, qui permet d'alléger sensiblement le surcoût que représente un véhicule électrique.

Par ailleurs, il est légitime qu'il y ait une sanction si on ne remplit pas l'obligation déclarative sur le respect de la trajectoire de décarbonation, d'autant qu'elle n'est pas délirante et qu'il est simple d'y répondre.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). D'abord, ce sont les ouvriers et les salariés qui travaillent dans les entreprises qui créent la richesse. Ensuite, nous ne créons pas des taxes, mais des amendes pour le cas où l'entreprise ne respecterait pas la règle : cela n'a rien à voir. Si vous confondez taxes et amendes, je comprends mieux pourquoi vous êtes souvent sanctionnés par les tribunaux.

Enfin, que vous le vouliez ou non, la transition écologique est nécessaire, nous n'avons pas le choix. Comment la mène-t-on ? Comment expliquez-vous que la France soit si mauvaise en matière de fret ferroviaire – même pas au niveau de la moyenne européenne ? Pourquoi l'Autriche ou l'Allemagne font-elles beaucoup mieux que nous ? Précisément parce que nous n'avons rien fait en faveur du fret ferroviaire. C'est également pour cette raison que tant de camions étrangers circulent sur nos routes.

Il faut donc se poser les bonnes questions, comprendre ce qui s'est passé et faire en sorte de réussir la transition écologique, plutôt que de dire : « on ne touche à rien, il ne faut rien faire, on attend que ça se passe. » Pensez-vous que si nous n'imposons aucune taxe et que nous ne faisons rien, il n'y aura pas toujours plus de camions étrangers sur nos routes ? Bien sûr que si, arrêtez de vivre dans votre monde !

M. Nicolas Bonnet (EcoS). En effet, nous ne créons pas une taxe, mais une amende. Monsieur Dragon, votre intervention était caricaturale. N'hésitez pas à venir plus souvent

dans notre commission mais pour faire des propositions concrètes, plutôt que d'exposer des généralités qui ne répondent absolument pas à l'enjeu actuel de limitation du changement climatique. La canicule vous a visiblement interpellé. La meilleure façon d'y répondre est de travailler à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Sinon, dans quelques années, cela ne fonctionnera pas, même avec des clim partout.

Vous avez le droit d'être en désaccord, mais dites alors franchement que vous vous en foutez du réchauffement climatique et que la planète peut bien continuer à se réchauffer, pour que les gens soient bien conscients de ce pour quoi ils pourraient voter dans quelques mois.

Collègue Meurin, ne nous répétons pas sans cesse : les 0,9 % correspondent aux seules émissions de gaz à effet de serre de la France. Avec les importations, la part de notre pays s'élève à 1,5 %, pour seulement 0,8 % de la population mondiale, soit deux fois plus, parce que nous consommons beaucoup de produits importés.

En tout état de cause, les émissions de gaz à effet de serre doivent être réduites au niveau mondial, le changement climatique concerne la planète entière et nous devons faire notre part. Il ne sert donc à rien de dire : « ce n'est pas de notre faute, c'est de la faute des autres, ne faisons rien ! » Nous devons agir sans attendre que les autres le fassent parce qu'aujourd'hui, les émissions de gaz à effet de serre d'un Français sont bien supérieures à la moyenne mondiale.

M. Pierre Meurin (RN). Contrairement aux deux dernières prises de parole, mon propos ne relève pas de la politique politicienne. Toutes les mesures visant à alourdir les charges pour nos entreprises de transport routier, que vous les appeliez amende, taxe, obligation de déclaration ou norme, peuvent avoir un effet de bord : favoriser le transport routier étranger. Or vous augmenterez ainsi le nombre de kilomètres parcourus en France par les camions et vous contribuerez au réchauffement climatique.

Nous avons le droit d'y réfléchir en nuancant les grands dogmes de la sanction, de la norme et de la fiscalité, qui relèvent toujours d'une forme de paresse intellectuelle systématique à gauche. Ces réflexions sont parfaitement légitimes. Voilà trois fois que je soulève la question des camions étrangers mais personne ne me répond. Le fait que les camions étrangers ne soient pas concernés par ces obligations ne vous gêne donc pas ?

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Vu son prix, le gazole n'est pas une énergie d'avenir. Nous souhaitons donc accompagner la transition des transporteurs français. Les autres pays font ce qu'ils veulent avec leurs transporteurs.

M. Pierre Meurin (RN). Je suis parfaitement d'accord avec vous concernant la logique d'accompagnement de nos entreprises. Mais mettez-vous à la place des entrepreneurs quand ils écoutent notre débat : amendes, sanctions, obligations déclaratives, *etc.*

Une part significative des Français ont un réflexe défensif contre l'écologie, notamment en raison du comportement de certains mouvements politiques et d'associations écologistes. Les dogmes écolos ont retourné les Français ruraux contre la transition écologique. Vous sous-estimez ce phénomène : dans nos circonscriptions, quand un écolo dit « blanc », les gens disent « noir » par réflexe. La façon dont on procède pour imposer la transition écologique ne la rend pas désirable pour nos compatriotes.

L'absence d'acceptabilité sociale et la perception qu'ont les Français de ce que nous faisons depuis des années n'est pas prise en compte. Ils se sentent les oubliés de la transition écologique. Le meilleur moyen de la ralentir est de continuer à la rendre repoussante. Nous devons absolument changer d'approche en la matière.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. MM. Gérard Leseul et Jean-Marie Fiévet ont mené un important travail de concertation pour leur mission flash sur le sujet et j'ai moi-même été saisie par des entreprises de transport routier qui accompagnent la transition. Il est donc faux d'affirmer que ce travail ne donne pas lieu à concertation.

*La commission **rejette** l'amendement CD361.*

*Elle **adopte** l'amendement CD579 et les amendements identiques CD42, CD498 et CD578.*

*En conséquence, l'amendement CD41 **tombe**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD706 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendement CD351 de Mme Anne Stambach-Terre noir

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Nous proposons de compléter la trajectoire de décarbonation du transport de marchandises par une trajectoire de réduction du transport routier de marchandises. En effet, si nous voulons atteindre nos objectifs climatiques, nous ne pouvons pas nous contenter de remplacer des camions thermiques par des camions électriques ou bas-carbone : c'est seulement une partie de la réponse.

Le secteur des transports est le seul dont les émissions de gaz à effet de serre sont aujourd'hui supérieures à leur niveau de 1990, ce qui montre que les gains technologiques sont systématiquement annulés par l'augmentation des volumes transportés sur route. Or près de 90 % du transport intérieur de marchandises est actuellement assuré par le mode routier. Cette dépendance a un coût climatique, environnemental, mais aussi économique et social.

Notre amendement tend, non pas à opposer les modes de transport, mais simplement à inscrire dans la loi un objectif cohérent : réduire progressivement la part du transport routier lorsque des alternatives existent, par le développement du fret ferroviaire et du transport fluvial ; le transport routier serait réservé aux trajets pour lesquels il demeure indispensable. Il s'agit d'une mesure de bon sens.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Sans nier son objectif de report modal, votre amendement a des implications lourdes pour les chaînes d'approvisionnement, l'industrie, l'emploi et les territoires. Inscrire un objectif de réduction en volume fait basculer l'instrument d'une logique de décarbonation vers une logique de maîtrise de la demande de transport, ce qui peut être compliqué pour notre économie.

Le vrai levier, le report modal, fait déjà l'objet de la feuille de route. Le développement du ferroviaire et du fluvial figure explicitement à l'alinéa 12 : la feuille de

route fixe une trajectoire de report modal, cohérente avec la stratégie nationale bas-carbone. C'est précisément là que se trouve le gain : en massifiant les flux vers le fer et le fleuve, on réduit le transport routier. Plutôt qu'une réduction, nous proposons une offre élargie de transport ferroviaire et fluvial. Avis défavorable.

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

Amendement CD187 de M. Peio Dufau

M. Peio Dufau (SOC). Cet amendement vise à fixer un objectif minimum de 18 % de part modale pour le fret ferroviaire et de 3,45 % pour le transport fluvial d'ici à 2030, et à préciser les actions à mettre en œuvre par chacune des parties pour atteindre cette trajectoire.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Imposer à chaque feuille de route d'atteindre au minimum 18 % revient à demander à chaque secteur, y compris à ceux dont le flux se prête structurellement mal au rail et au fluvial, d'atteindre une moyenne nationale, ce qui est pour certains arbitraire et pour d'autres complètement impossible. Certains types de transports – et peut-être M. Leseul pourra-t-il nous éclairer à ce propos – rendent difficiles le report modal.

Par ailleurs, l'amendement transforme un instrument coopératif en obligation de résultat. Or la part modale ne dépend pas des feuilles de route, mais très majoritairement de facteurs qui leur échappent : l'état et la capacité du réseau, la compétitivité ou la demande industrielle, les flux internationaux.

Enfin, l'objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici à 2030 est déjà inscrit dans la loi « climat et résilience » de 2021 et l'augmentation de la part fluviale relève de la stratégie nationale bas carbone, que cite l'amendement. Je vous invite donc à retirer ce dernier afin de garder de la flexibilité en fonction des secteurs.

M. Peio Dufau (SOC). J'entends cette argumentation et je confirme que certains types de transport peuvent se prêter au report modal et d'autres non. Je retire donc l'amendement.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD707 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendements CD360 et CD363 de M. Loïc Prud'homme

M. Loïc Prud'homme (LFI-NFP). Ces deux amendements visent à instaurer une mesure de bon sens, à laquelle M. Meurin ne pourra que souscrire. L'amendement CD360 tend à interdire le fret de marchandises en transit sur notre territoire, afin notamment de protéger nos entreprises. Il s'agit d'imposer à tous les camions étrangers qui ne desservent pas la France et se contentent de la traverser, par exemple de la péninsule ibérique jusqu'à Anvers ou au Nord de l'Europe, usant nos routes et nos infrastructures, polluant notre pays et créant

un risque routier, des dispositifs de ferroutage établis à la frontière, qui contribueront à développer l'emploi local : les containers, mis sur des rails, traverseront notre pays sans émission de gaz à effet de serre, sans problèmes de sécurité routière et sans recours à des travailleurs détachés conduisant les camions dans des conditions déplorables de salaire et de travail.

L'amendement CD363, de repli, tend à excepter de cette interdiction le transit des poids lourds mus par l'hydrogène ou l'électricité, ce qui aura le même résultat sur le plan de la décarbonation, mais sera un peu moins performant sur d'autres plans.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Votre objectif est qu'il n'y ait plus du tout de transit routier. On serait certes bien mieux avec moins de camions sur les routes, mais voulons-nous que les autres pays interdisent, par réciprocité, le transit routier au fret français, qui est aussi une capacité d'export ? Cette mesure est également contraire à la libre circulation des marchandises. La Suisse, elle, n'interdit pas le transit, mais le décourage et le reporte sur le rail. Ce pays a pu se permettre de proposer une solution alternative coûteuse, dont la France ne dispose pas. La pratique suisse se situe, en outre, hors de l'Union européenne. C'est une autre façon de faire. La prohibition, enfin, serait matériellement impossible en 2030, comme l'amendement le reconnaît d'ailleurs lui-même.

Je pense que nos entreprises n'aimeraient pas se voir empêchées de traverser d'autres pays pour exporter leurs marchandises. Avis défavorable à ces deux amendements.

M. Pierre Meurin (RN). Mme la rapporteure a exposé les arguments que je souhaitais avancer. Je partage toutefois sur un point la philosophie de l'amendement, à cette différence près qu'il ne faut pas interdire le transit, mais le faire payer. Une taxe – qu'on l'appelle taxe carbone ou taxe pour l'entretien de notre réseau routier – serait un mécanisme de bon sens pour faire du transit une manne fiscale potentielle qui ne pèserait pas sur les entreprises françaises.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NFP). La réciprocité est une question de cohérence. Si notre pays interdit le transit et qu'il ne nous est pas possible de traverser d'autres pays européens avec du transport routier, nous ne pourrions que nous en féliciter, car cela signifiera que l'Europe aura pris en compte la nécessité d'arrêter d'émettre des gaz à effet de serre. En revanche, nos entreprises de fret ferroviaire ne se verront pas interdire de traverser l'Europe sur les rails, ce qui contribuera au développement du fret ferroviaire. Ce n'est pas la moindre qualité de cet amendement.

Monsieur Meurin, je me réjouis que vous pensiez qu'on pourrait taxer et décourager le transit. Que ne l'avez-vous proposé par des amendements ou sous-amendements sur cette partie de l'article 18. Vous avez invoqué de grands principes en rappelant que la France pesait moins de 1 % des émissions de gaz à effet de serre, mais les pays pesant plus de 2 % de ces émissions se comptent sur les doigts d'une seule main. Nous devons donc agir, comme l'a rappelé M. Cernon.

Cet amendement aurait aussi la vertu d'obliger les autres pays européens à prendre en considération, au nom de la réciprocité, le fret routier carboné.

Nous pouvons trouver un terrain d'entente pour voter ces amendements d'appel, quitte à les rédiger différemment. Madame la rapporteure, si vous souhaitez plutôt décourager le fret routier selon le modèle suisse, faisons-le. J'attends vos propositions.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Au début de l'examen du texte, j'ai fait une proposition qui n'a pas été soutenue par les députés du Rassemblement national, dont M. Meurin : l'instauration de la contribution kilométrique poids lourds, qui permettrait de taxer, comme le font certains pays voisins, tous les poids lourds étrangers qui ne font que traverser notre pays, sans contribuer, notamment, à l'entretien des routes. Une partie de cette contribution serait reversée à nos entreprises pour accompagner leur décarbonation. De fait, ce que nous sommes en train de voter a un coût pour elles : si nous levons des moyens financiers, nous pouvons les en faire bénéficier et leur donner ainsi un avantage concurrentiel. Sans interdire le fret de transit, nous le découragerions tout en le faisant contribuer aux coûts qu'il induit.

J'ajoute que, n'en déplaise à certains, nous ne sommes pas en train de nous « amuser » à une dizaine de députés. Le texte sur lequel nous travaillons est déjà passé au Sénat, et a donc une certaine valeur. Quant au travail que nous faisons, même si nous ne sommes que dix, il sera nécessairement rediscuté plus largement dans l'hémicycle.

M. Gérard Leseul (SOC). Je remercie M. Bonnet d'avoir rappelé qu'il avait déposé des amendements qui n'ont pas été soutenus par le RN. M. Dufau en avait présenté du même type, avec des arguments semblables, qui ont connu le même sort. Nous devons être cohérents dans notre argumentation.

Par ailleurs, monsieur Prud'homme, parlons-nous ici du fret ou du transit ? Vous avez, en effet, utilisé indifféremment ces deux termes, or le transit suppose qu'il n'y a pas d'arrêt, de consommation ni de livraison en France. Merci d'avance de cette précision.

M. Nicolas Tryzna (DR). Il est amusant de constater cette volonté de restaurer l'écotaxe, supprimé par les socialistes à leur arrivée en 2012 – ce qui avait coûté la bagatelle de 1,5 milliard à la France. La droite est censée n'avoir rien fait pour l'écologie, mais c'est quand même la gauche qui a supprimé cette taxe.

Plus sérieusement, vous considérez que le fret routier est mauvais, mais puisque nous avons passé tout le début de la matinée à expliquer qu'il fallait soutenir le fret routier décarboné, pourquoi n'en avons-nous pas débattu à ce moment-là ? Il fallait assumer d'emblée votre objectif de ne pas avoir de fret routier du tout. C'est un peu dommage, notamment pour toutes nos entreprises. Or le fret routier est bon, à condition qu'il ne pollue pas. La question est donc de savoir comment parvenir à un fret routier aussi dépollué et décarboné possible, voire totalement décarboné. C'est l'objectif, et c'est le débat que nous devrions avoir.

Enfin, je m'interroge sur la vision très européenocentrée de votre proposition : vous voulez interdire le fret routier en France, puis souhaitez que les autres pays européens fassent de même, mais cela signifie qu'il n'y aura plus que des avions chinois qui arriveront en France et que tout sera importé de pays extra-européens. C'est regrettable.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NFP). M. Leseul n'a pas été très attentif, mais j'ai précisé que l'amendement visait bien le fret de transit, c'est-à-dire les marchandises qui ne sont pas livrées dans notre pays et ne font que le traverser.

M. Peio Dufau (SOC). Le fret routier, même décarboné, n'est pas pertinent sur les longues distances. Il le deviendra peut-être, mais ce n'est pas le cas aujourd'hui. Ainsi, la Suisse a rendu quasiment obligatoire le transit ferroviaire. La question est de savoir comment être le plus efficace possible. De fait, du point de vue énergétique, le ferroviaire est douze fois

plus efficace que la route : avec 1 watt d'énergie, on transporte douze fois plus de tonnage sur le rail que sur la route, et c'est ce qui doit nous guider. En effet, au bout du compte, nous devons faire des économies d'énergie or, même si tout le fret routier était décarboné, il coûterait plus cher en énergie décarbonée que le fret ferroviaire.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Ce qui nous retient d'appliquer l'écotaxe est que nous ne pourrions pas la réserver au transport de transit, mais qu'elle devrait s'appliquer uniformément à l'ensemble du transport, et donc aussi à nos entreprises françaises. De fait, nous n'avons pas encore trouvé de dispositifs leur permettant, sinon de s'y soustraire, du moins d'être accompagnées. Toutes les bonnes volontés et les bonnes solutions en la matière sont les bienvenues !

Quant à l'idée que ce serait super que toutes les marchandises voyagent par le train, nous n'avons pas, à ce jour, le réseau – ou, du moins, le dispositif de fret – qui le permette. Rappelons un principe de réalité : si l'objectif est bien le report modal, il est aussi de nous assurer que nos entreprises puissent continuer d'exporter en transitant dans d'autres pays.

Nous devons retravailler ensemble pour trouver une solution, car nous sommes tous d'accord, mais je ne crois pas que celle-ci soit la bonne. Je demande donc le retrait de l'amendement. À défaut, avis défavorable.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Amendement CD381 et CD359 (discussion commune) et CD322 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). L'amendement CD381 vise à soumettre les donneurs d'ordre, au nom du principe du pollueur-payeur, à une écocontribution kilométrique sur les prestations de transport routier de marchandises qu'ils commandent.

L'amendement CD359 vise à instaurer une contribution de report modal sur les transports routiers de marchandises de plus de 300 kilomètres, mais uniquement lorsqu'il existe une véritable alternative ferroviaire ou une autoroute ferroviaire compatible avec les contraintes logistiques des entreprises. Il s'agit ainsi d'envoyer un signal économique là où le report modal est déjà possible.

De fait, nous affichons tous l'ambition de doubler la part du fret ferroviaire pour la porter de 9 % à 18 % mais, dans le même temps, des milliers de poids lourds continuent chaque jour d'emprunter les grands axes alors que des solutions ferroviaires existent. Le transport routier de longue distance ne supporte toujours pas l'ensemble des coûts qu'il fait peser sur la collectivité, notamment les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air, la congestion et l'usure des infrastructures, à l'inverse du fret ferroviaire, pourtant plus vertueux, qui peine à trouver les financements nécessaires à son développement. L'amendement apporte donc une réponse cohérente : les recettes de cette contribution seraient intégralement consacrées au financement du fret ferroviaire, des installations terminales embranchées, des plateformes de transport combiné et des autoroutes ferroviaires. Nous ne proposons pas une taxe aveugle, car les transports de proximité et les trajets pour lesquels aucune alternative ferroviaire crédible n'existe ne sont pas concernés.

Quant à l'amendement CD322, il vise à ce que l'ensemble des ports maritimes relevant de l'État disposent d'un raccordement ferroviaire opérationnel permettant un acheminement régulier des marchandises vers le réseau ferré national. En effet, cela n'est pas encore le cas aujourd'hui, alors qu'un grand nombre de ports européens en concurrence directe avec les nôtres sont raccordés au ferroviaire car ils ont bien compris que c'était un atout bien plus qu'un obstacle.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Une telle disposition est, au regard de la jurisprudence constitutionnelle, dépourvue de portée normative, inopérante et exposée à la censure. En outre, la création d'une imposition et l'affectation de son produit à un tiers comme l'Afit (Agence de financement des infrastructures de transport de France) relève par nature de la loi de finances.

Quant à l'amendement CD322, la desserte ferroviaire des ports et le report modal relèvent déjà de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire, de l'objectif législatif de doublement de la part modale du fret d'ici 2030, de la stratégie nationale portuaire, des contrats de plan et des projets stratégiques État-grands Ports, ainsi que des investissements de SNCF Réseau – ce qui n'est pas rien. Ajouter un objectif daté à 2035 sans financement, sans maître d'ouvrage désigné ni trajectoire relève de l'affichage. Si cet objectif devait être consacré, sa place serait dans la future loi de programmation des infrastructures, assortie de moyens. Avis défavorable sur l'ensemble des amendements.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Amendements CD557 et CD560 de M. Bérenger Cernon (discussion commune)

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). L'article prévoit déjà d'accompagner la décarbonation du transport routier de marchandises en fixant des objectifs d'acquisition de véhicules à émission nulle. En cohérence, nous proposons d'appliquer cette même ambition au transport routier de voyageurs. L'amendement CD560 a le même objectif, avec une date fixée à 2030.

Mme Olga Givernet, rapporteure. En auditionnant les représentants des transporteurs routiers de voyageurs, nous avons constaté que la décarbonation de ces véhicules était beaucoup moins rapide que pour les transporteurs de marchandises. Il convient donc d'être vigilants en leur fixant des obligations. Comme vous l'indiquez dans l'exposé sommaire qui accompagne votre amendement, 300 autocars seulement sont électrifiés sur une flotte totale de 66 000 véhicules. Il faut pouvoir accélérer, mais il faut aussi pouvoir développer de la capacité industrielle. Par ailleurs, dans l'état actuel de l'équipement des routes en bornes de recharge, s'arrêter toutes les deux heures est problématique pour ces transporteurs. Il faut donc aussi consolider le maillage de ces bornes. Les véhicules, enfin, doivent pouvoir évoluer pour intégrer des batteries libérant davantage d'espace pour les bagages. Ce sont là des problèmes techniques qu'il faut pouvoir lever. Le transport routier de voyageurs fait face à des difficultés bien plus grandes que celles que connaissent les poids lourds. Je demande donc le retrait de ces amendements. À défaut, avis défavorable.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

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

La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD708 de Mme Olga Givernet, rapporteure.

Amendement CD711 de Mme Olga Givernet

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cet amendement vise à supprimer un mécanisme redondant, puisque le report modal ferroviaire est déjà pris en charge à plusieurs titres dans le texte.

La commission **adopte** l'amendement.

En conséquence, les amendements CD709 et CD710 de Mme Olga Givernet **tombent**.

Amendement CD358 de M. Emmanuel Blairy

M. Timothée Houssin (RN). Le dispositif proposé, expérimenté de 2021 à 2023, permet aux camions betteraviers adaptés de charger 48 tonnes, en suivant des parcours arrêtés par la préfecture. Cette expérimentation avait donné lieu à une réduction de 10 % du trafic routier de ce type de poids lourds. L'amendement vise à reprendre, pour une durée de cinq ans, cette expérimentation dont on peut attendre des gains économiques, une réduction du nombre de camions sur nos routes et même une baisse des émissions de gaz à effet de serre.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Une expérimentation a en effet déjà été conduite et évaluée sans consensus. En relancer une nouvelle ne donnerait pas de nouvelles données. La question n'est pas d'évaluer, mais de décider d'une éventuelle généralisation de la mesure. Avis défavorable.

La commission **rejette** l'amendement.

Elle **adopte** l'article 18 **modifié**.

Après l'article 18

Amendement CD558 de Mme Catherine Hervieu

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Cet amendement vise à permettre aux acheteurs publics et privés soumis à l'obligation de verdissement de leur flotte de prendre en compte, dans une limite de 15 %, les cycles et les cycles à pédalage assisté – c'est-à-dire à assistance électrique – affectés à un usage professionnel. Le passage d'un camion à un vélo-cargo électrique au titre de la décarbonation de la flotte ne serait en rien obligatoire, mais possible lorsqu'il répond aux besoins des acteurs publics ou privés qui engageraient cette démarche.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je n'ai pas l'impression que cette mesure améliore le verdissement. Si une entreprise n'a plus besoin d'un véhicule, étant donné que le vélo ou même le vélo-cargo ne répond pas nécessairement aux besoins, la suppression de ce véhicule, même si elle acquiert un vélo, n'améliore pas sa réponse aux obligations de décarbonation. On préférerait certes qu'il soit possible de répondre de manière beaucoup plus sobre aux besoins, mais l'obligation porte sur le remplacement direct d'un véhicule par un véhicule bas carbone répondant à un même besoin. Si l'entreprise identifie un besoin différent, le véhicule sort simplement de sa flotte et il n'y a pas forcément de gain à déclarer un vélo. Je ne suis donc pas convaincue par la proposition.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Je ne comprends pas pourquoi il n'y aurait pas d'intérêt à remplacer un véhicule par un vélo. L'idée est en effet de pouvoir, dans certaines conditions, substituer à un véhicule plus lourd un véhicule plus léger pour rendre le même type de service, à savoir transporter des marchandises, parce que les quantités transportées sont modestes ou parce qu'en milieu très urbain, le transport sera plus rapide et plus fluide. Il est plutôt intéressant, si le besoin de mobilité et de transport de marchandises le permet, de ne pas être obligé de conserver le même type de véhicule et de pouvoir passer à des véhicules plus légers et moins carbonés.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Bien que je soutienne l'utilisation du vélo dans les entreprises, je crains que cette mesure ne soit contre-productive et ne réduise, en fait, les obligations d'acquisition de véhicules propres. Avis défavorable.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Peut-être faudrait-il revoir la rédaction de l'amendement. À titre personnel, compte tenu de l'analyse de Mme la rapporteure, je retirerais l'amendement pour le retravailler en vue de la séance, mais je n'en suis que cosignataire. En tout cas, je ne le voterai pas.

M. Gérard Leseul (SOC). Peut-être faudrait-il en effet, si M. Bonnet l'accepte, retravailler l'amendement pour la séance.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Il y a toujours deux façons de le faire : adopter l'amendement et l'améliorer en séance, ou ne pas l'adopter et le présenter différemment pour la séance. Étant donné qu'il est déposé par ma collègue Catherine Hervieu et travaillé avec l'association Les Boîtes à Vélo, je ne le retire pas, mais je suis ouvert à l'idée de retravailler la question.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Je voterai contre, car je ne veux pas intégrer un amendement pour lequel il existerait un doute quant à l'objectif recherché.

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

Amendements identiques CD85 de M. Gérard Leseul et CD574 de M. Jean-Marie Fiévet

M. Gérard Leseul (SOC). Cet amendement, qui s'appuie directement sur les conclusions de la mission flash réalisée avec M. Jean-Marie Fiévet sur la décarbonation des poids lourds, vise à créer un suramortissement à 150 % pour les poids lourds électriques et à hydrogène, tout en programmant l'extinction progressive du suramortissement pour les énergies de transition – à savoir les biocarburants et le biogaz. En effet, le camion électrique est beaucoup moins aidé ou soutenu sur son cycle de vie que ceux qui roulent avec des biocarburants et nous proposons donc d'inverser progressivement cette situation.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je tiens à saluer la qualité et le caractère transpartisan du travail réalisé dans le cadre de la mission flash sur la décarbonation des poids lourds, dont se réclame cet amendement. Je souscris à son intention stratégique de donner un cap clair vers le « zéro émission ». Toutefois, ce débat relève de la loi de finances, où il vient précisément d'être tranché.

Le suramortissement de l'article 39 *decies* A est une dépense fiscale. Sa création, son calibrage et sa prorogation jusqu'en 2030 ont toujours été opérés par les lois de finances, seul cadre où sont pesés le chiffrage, l'intensité de l'aide, le plafonnement des dépenses fiscales et l'équilibre budgétaire. Or le recentrage proposé ici figurait déjà à l'article 13 du PLF pour 2026 et n'a pas été retenu dans la loi de finances définitive. Il serait naturel et cohérent de le proposer à nouveau dans le cadre du projet de loi de finances pour 2027.

La réorientation soulève des risques de fond, tant juridiques que de calendrier. La loi de finances pour 2025 a délibérément restructuré l'assiette du suramortissement « zéro émission » afin d'aligner ce dispositif sur le régime européen des aides d'État. Avis défavorable.

M. Gérard Leseul (SOC). Nous sommes tout à fait conscients qu'il serait nécessaire de redéposer cet amendement dans le cadre du PLF, mais il est important de pouvoir en discuter, y compris dans l'hémicycle, pour acter la nécessité d'inscrire cette mesure dans le prochain PLF. Je maintiens donc l'amendement.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Je suis, moi aussi, très attachée à ce que les propositions formulées par les missions d'information de notre commission puissent être traduites dans les propositions ou projets de loi. Il est bon de montrer que ces missions ne se limitent pas à faire des rapports, mais qu'elles ont des effets concrets.

*La commission **rejette** les amendements.*

Amendements identiques CD88 de M. Gérard Leseul et CD577 de M. Jean-Marie Fiévet

M. Gérard Leseul (SOC). L'amendement CD88 vise à faciliter l'accès au crédit des entreprises qui souhaitent verdir leur flotte, à travers un mécanisme de prêt bonifié destiné à

lever les difficultés de financement. Les marges des entreprises de transport étant très faibles, il leur est difficile d'acquérir un poids lourd plus cher qu'un poids lourd normal. Il nous semble ainsi opportun d'instaurer un prêt « vert » bonifié pour les poids lourds, décliné sur le modèle des prêts à taux zéro.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'accès au crédit des très petites entreprises (TPE) et des petites et moyennes entreprises (PME) du secteur des transports, confrontées au surcoût considérable des poids lourds à émission nulle, est un verrou opérationnel réel. La création d'un crédit d'impôt relève toutefois de la loi de finances. En outre, le dispositif se heurte au droit des aides d'État : comme la bonification bénéficie *in fine* aux transporteurs, il s'agit d'une aide d'État, qui doit être construite dans les limites *de minimis* ou selon le régime général d'exemption. Or le transport routier de marchandises est précisément un secteur sensible de ce régime, marqué par une exclusion des aides à l'acquisition des véhicules routiers. Un mécanisme dont l'objet est de financer l'acquisition de poids lourds routiers est donc directement concerné par l'exclusion.

Le verrou du financement est réel, mais des outils existent. Ainsi, Bpifrance intervient en apportant des garanties ou des cofinancements. Il y a également les suramortissements de l'article 39 *decies* A du code des impôts, la prime Advenir pour la recharge et les aides d'acquisition. L'avis est défavorable.

La commission rejette les amendements.

Amendements identiques CD87 de M. Gérard Leseul et CD576 de M. Jean-Marie Fiévet

M. Gérard Leseul (SOC). Nous souhaitons instaurer un mécanisme fiscal incitatif pour récompenser les entreprises de transport qui s'engagent dans la transition énergétique. Nous proposons d'établir un tarif réduit de l'accise sur l'électricité, inférieur de 25 % au montant applicable aux catégories professionnelles.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Un tel dispositif relève de la loi de finances, laquelle révisé annuellement les catégories de tarifs d'accise sur l'électricité. La loi de finances pour 2025 les a indexés sur l'inflation et l'article 18 du PLF pour 2026 a refondé ces catégories. Le mécanisme proposé me semble disproportionné : tel que rédigé, le tarif réduit ne porte pas sur l'électricité de recharge des véhicules à émission nulle, mais sur l'intégralité de la consommation de l'entreprise – tous les sites et tous les usages sont concernés –, dès lors qu'elle exploite un unique poids lourd électrique. L'exposé sommaire de l'amendement l'assume : il s'agit d'un bonus global et l'avantage est entièrement déconnecté de l'effort de décarbonation qu'il prétend récompenser. L'avis est donc défavorable.

La commission rejette les amendements.

Amendements identiques CD84 de M. Gérard Leseul et CD573 de M. Jean-Marie Fiévet

M. Gérard Leseul (SOC). Les investissements de décarbonation des entreprises de transport ont un impact négatif sur leur notation financière par la Banque de France. Nous

souhaitons que l'électrification de la flotte d'une entreprise soit bien prise en compte, alors qu'actuellement, l'acquisition d'un poids lourd électrique dégrade la capacité d'investissement de l'entreprise.

Mme Marie-Philippe Lubet (EPR). L'amendement CD573 vise à lever un frein technique et psychologique majeur pour les entreprises de transport s'engageant dans la transition écologique, à savoir l'impact négatif de leurs investissements de décarbonation sur leur notation financière par la Banque de France.

L'acquisition d'un poids lourd à motorisation nulle en émission – électrique ou à hydrogène – représente un effort en capital considérable, souvent deux à trois fois supérieur à celui d'un véhicule thermique équivalent. En l'état actuel des modèles d'évaluation, l'endettement substantiel contracté par une TPE ou une PME du secteur des transports pour verdir sa flotte dégrade mécaniquement ses ratios financiers courants. Cette détérioration artificielle de son profil de risque se traduit par une baisse de sa cotation à la Banque de France, pénalisant par ricochet son accès global au crédit pour l'exploitation de son activité quotidienne.

Pour briser ce cercle vicieux, notre amendement propose que, lors de l'évaluation de la capacité des entreprises à honorer leurs engagements financiers, la Banque de France doive prendre en compte de manière favorable les investissements spécifiquement réalisés pour l'acquisition de véhicules de transport de marchandises d'un poids supérieur ou égal à 3,5 tonnes utilisant des énergies propres.

En sanctuarisant la trajectoire de décarbonation dans les grilles d'analyse financière du régulateur, cette mesure offre une sécurité indispensable aux transporteurs : elle garantit que leur courage économique et environnemental ne sera pas sanctionné par les systèmes de notation bancaire. C'est un élément essentiel pour ces acteurs dont les marges sont très faibles et qui ne disposent généralement pas d'une trésorerie suffisante pour assumer l'investissement supplémentaire qu'entraîne l'achat de poids lourds à émission nulle.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Si je comprends bien, ces amendements enjoignent la Banque de France de coter favorablement ce type d'investissement. L'indépendance de cette institution nous dissuade de la contraindre de la sorte, une telle disposition dénaturant l'objet de la cotation. Son avis, ainsi faussé, ne résoudrait pas les difficultés de financement rencontrées par les entreprises de transport. Si la cotation perd de sa fiabilité, les banques s'en détourneront au profit de leur propre modèle. Le traitement favorable ne se traduira même pas par un crédit moins cher. Je vous demande de retirer les amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. Gérard Leseul (SOC). Je maintiens mon amendement, qui vise, non pas à forcer un avis favorable pas plus qu'à revenir sur l'objectivité de l'analyse de la Banque de France, mais à inciter cette dernière à prendre en compte les efforts de décarbonation consentis par une entreprise de transport, alors que le coût d'usage dégagera, à terme, des économies.

*La commission **rejette** les amendements.*

*Suivant l'avis de la rapporteure, elle **rejette** l'amendement CD617 de M. Pierre Meurin.*

Article 19 : Protection du domaine public ferroviaire

Amendement CD589 de Mme Christine Arrighi

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Quand l'État déclare qu'un projet répond à une raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM), il n'a pas à justifier son appréciation. En revanche, il doit expliquer un refus. Cette asymétrie est anormale, car la décision implique de déroger ou non aux normes de protection de certaines espèces. L'amendement vise à créer un régime symétrique : l'État devra justifier la reconnaissance de la RIIPM.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le dispositif de reconnaissance anticipée de la RIIPM a été retiré du projet de loi au Sénat, parce qu'il faisait doublon avec l'article 36 de la loi de simplification de la vie économique. L'exigence de motivation est déjà satisfaite en droit et n'apporte aucune sécurité juridique supplémentaire. La réécriture globale que vous proposez supprimerait la protection du domaine public ferroviaire, seul objet de l'article 19. L'avis est défavorable.

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

*Elle **adopte** l'article 19 **non modifié**.*

Après l'article 19

Amendement CD500 de Mme Marie Pochon

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Il a pour objet de prévoir que, quand une décision accordant une autorisation environnementale fait l'objet d'une requête devant le juge, celui-ci ordonne la suspension de l'exécution de cette décision jusqu'à ce qu'il statue. Le caractère non suspensif de nombreux recours pour motif environnemental conduit à des aberrations : des travaux commencent alors que les recours ne sont pas épuisés. Tout recours pour motif environnemental doit être suspensif, comme d'autres types de recours le sont. Cela empêchera un projet plus tard annulé par la justice d'avoir des impacts environnementaux et financiers non négligeables. Cette mesure serait de nature à améliorer les débats sur les grands projets. Tous les litiges potentiels doivent d'abord être purgés avant que ne commencent les travaux si l'autorisation est donnée.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le rapport Cadot sur les grands projets d'infrastructures propose, pour les seuls projets stratégiques et à titre expérimental, un dispositif d'ensemble : suppression d'un degré de juridiction, plafonnement à dix mois du délai de jugement et suspension des travaux pendant cette période, le maître d'ouvrage pouvant les commencer à la fin de celle-ci. Votre amendement ne retient que la suspension, sans plafond, sans juridiction unique et sans faculté de démarrage des travaux : il prévoit une

suspension jusqu'à ce que le juge statue et non durant un délai de dix mois, comme l'annonce pourtant son exposé sommaire.

Il me semble que cette question est sérieuse et mérite un travail d'ensemble sur les conditions d'application des autorisations environnementales, et non un ajout sélectif dans le cadre du présent projet de loi sur les transports. Je vous demande de retirer l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Je ne retire pas l'amendement, néanmoins si vous estimez que des points doivent être améliorés, nous pouvons les travailler d'ici à la séance publique. Il nous paraît nécessaire de consacrer dès aujourd'hui le principe promu par l'amendement.

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

Amendement CD588 de Mme Christine Arrighi

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Il convient de limiter à deux ans la durée de validité des déclarations d'utilité publique (DUP) emportant reconnaissance d'une RIIPM. Il arrive que le délai entre la DUP et la réalisation du projet soit extrêmement long – il peut parfois atteindre cinq ou dix ans. De nouveaux éléments peuvent apparaître et de nouvelles lois peuvent être promulguées dans l'intervalle, donc il faut prévoir une date de péremption relativement proche pour les DUP, afin de pouvoir réexaminer régulièrement l'utilité publique d'un projet tant que celui-ci n'est pas réalisé.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le rapport Cadot, pourtant tout entier tourné vers l'accélération, ne propose de ramener la durée de validité de la DUP que de cinq à quatre ans, afin d'inciter les opérateurs à lancer les chantiers plus rapidement. L'amendement fixe une durée de seulement deux ans et cible spécifiquement les projets emportant reconnaissance d'une RIIPM, soit les plus lourds et les plus longs à réaliser.

La reconnaissance anticipée de la RIIPM, qui ne figure plus dans le texte, a précisément pour but de donner aux maîtres d'ouvrage le temps et la certitude nécessaires pour purger le risque contentieux avant l'engagement des travaux. L'avis est défavorable.

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

Amendement CD120 de M. Xavier Breton

M. Nicolas Tryzna (DR). Notre collègue Xavier Breton s'inquiète du fait que des projets d'infrastructures se heurtent régulièrement à des procédures contentieuses qui retardent des travaux attendus par des milliers d'usagers, ce qui a été le cas dans les départements de l'Ain et de la Saône-et-Loire où un contentieux de plus de quatre ans sur la construction d'un nouveau pont interdépartemental à Fleurville a coûté des sommes assez délirantes. Notre collègue s'interroge sur la possibilité de faciliter l'action des collectivités territoriales dans ce domaine.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le Gouvernement déploie déjà les recommandations du rapport Cadot en suivant la méthode adaptée : la voie réglementaire, la loi de simplification de la vie économique pour la reconnaissance anticipée de la RIIPM, ou la négociation du paquet « omnibus environnement » à Bruxelles pour les flexibilités sur les espèces protégées. La chaîne de décision environnementale doit être réformée dans son ensemble, non par fragments. Le rapport Cadot est explicitement conçu comme une boîte à outils couvrant toute la chaîne. L'amendement désorganise cette architecture, donc je vous demande de le retirer ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

Amendement CD618 de Mme Christine Arrighi

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Il vise à abroger l'article 36 de la loi de simplification de la vie économique, par cohérence avec les travaux actuellement menés au Sénat.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'amendement repose sur un contresens. La cohérence avec les travaux du Sénat commande l'inverse de votre proposition. La Chambre haute n'a supprimé, en séance publique, les dispositions relatives à la RIIPM de l'article 19 que parce que l'article 36 de la loi de simplification de la vie économique, adopté entre-temps dans une rédaction identique, les avait rendues redondantes. Le choix du Sénat présupposait donc le maintien de l'article 36. Son abrogation supprimerait un dispositif que le Conseil constitutionnel vient de valider et qui est entouré de toutes les garanties nécessaires. Je vous demande de retirer l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Je maintiens l'amendement : l'article 36 doit être abrogé, même si le Sénat le soutient.

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

Article 20 : Dispositions relatives au déclassement des biens du canal du Midi

*La commission **adopte** l'article 20 **non modifié**.*

Article 21 : Simplification des procédures de réalisation d'aménagements cyclables

Amendements de suppression CD149 de M. Édouard Bénard et CD565 de M. Bérenger Cernon

M. Édouard Bénard (GDR). Depuis la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996, toute création ou rénovation de voie urbaine doit s'accompagner d'un aménagement cyclable. Grâce à cette obligation, les réseaux cyclables se sont développés, parfois malgré les réticences des gestionnaires de voirie. L'article 21 fragilise ce cadre : là où la loi actuelle définit précisément les aménagements possibles – pistes, bandes cyclables, voies vertes, zones de rencontre ou marquages au sol –, le texte y substitue une formule beaucoup plus floue et évoque des aménagements « adaptés aux besoins et aux contraintes de la circulation », dont le contenu serait renvoyé à un décret. Ce changement retire au législateur la définition du niveau minimal de protection des cyclistes et ouvre la voie à des interprétations variables selon les territoires, dépendantes notamment de la situation budgétaire. Le rapport sénatorial assume d'ailleurs cette logique en privilégiant des aménagements de trafic mixtes, moins coûteux que des infrastructures dédiées, mais pas nécessairement plus sûrs. Alors que les cyclistes demeurent particulièrement exposés aux accidents graves, notre priorité doit rester leur sécurité. C'est pourquoi nous demandons la suppression de l'article.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Nous souhaitons également supprimer l'article 21, qui constitue un recul pour le développement des mobilités actives. Actuellement, le principe est simple : lorsqu'une voirie est créée ou rénovée en agglomération, des aménagements cyclables doivent être réalisés. Cette obligation a constitué un levier de développement d'infrastructures plus sûres et a encouragé la pratique du vélo. Or l'article 21 la remplace par une formule beaucoup plus floue, prévoyant des aménagements simplement adaptés aux besoins et aux contraintes de la circulation. Cette rédaction ouvre la porte à de multiples exceptions et justifiera l'absence d'aménagements cyclables dès qu'ils seront jugés contraignants. Ce n'est pas le signal qu'il faut envoyer : le vélo n'est pas un mode de déplacement accessoire, c'est un levier majeur de la transition écologique, de la santé publique et du pouvoir d'achat. Si nous voulons réduire les émissions du secteur des transports, il faut rendre la pratique du vélo plus simple et surtout plus sûre. Chacun sait que le premier frein à son développement reste le sentiment d'insécurité. Des infrastructures continues, protégées et cohérentes contribuent à lever cet obstacle.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'objectif du texte est de rendre le droit applicable sur le terrain. Le code de l'environnement dresse une liste d'aménagements cyclables trop rigide, qui ne correspond pas toujours aux réalités des voiries locales. Dans certains territoires, s'ajoutent à ce manque de souplesse des contraintes de foncier et de configuration. L'article propose de simplifier sans réduire les exigences, même si la loi laisse la place au pouvoir réglementaire. Les garanties de sécurité sont maintenues et les types d'aménagement seront définis par décret en Conseil d'État, comme l'a voulu le Sénat. Je vous invite à ne pas supprimer l'article 21 et à débattre des autres amendements.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Alors que le texte manque déjà d'ambition en matière de financement des mobilités durables, il convient de ne pas, en plus, affaiblir le peu d'obligations qui existent. Je ne comprends pas votre position, madame la rapporteure.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. J'ai posé une question au gouvernement sur le sujet. Des drames se sont produits en Bretagne et dans d'autres régions. J'entends tout à fait vos propos, madame la rapporteure, mais l'aménagement de la route n'est pas évident et se révèle parfois inadapté au vélo : les routes n'ont cessé de s'élargir depuis des années sans pour autant être mieux partagées. Au-delà de la largeur des routes, il convient de reconfigurer certains aménagements et certains axes routiers, en prenant en compte les infrastructures cyclables. Cela me paraît très important. Par ailleurs, nous constatons que plus la route est large, plus les voitures roulent vite et moins elles font attention aux cyclistes. Je vous alerte sur ces problèmes. Il est nécessaire que les collectivités poursuivent les aménagements cyclables et trouvent des solutions, en étant accompagnées sur le terrain par les associations locales qui s'occupent de vélo.

M. Gérard Leseul (SOC). Je partage complètement votre alerte et je souhaiterais savoir si Mme la rapporteure entend donner un avis favorable – ou s'en remettre à la sagesse de la commission – sur les autres amendements à l'article, lesquels visent à supprimer une partie de celui-ci tout en conservant certaines dispositions. Notre souhait est de maintenir une ambition forte en matière de pistes cyclables protégées, même s'il peut y avoir ici ou là des adaptations, ces dernières ne devant pas donner le sentiment ni la possibilité de l'inaction.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Quand je vous invite à ne pas supprimer l'article, c'est bien pour conserver dans le texte des dispositions portant sur les aménagements cyclables – dans le cas contraire, on nous reprocherait de ne pas avoir parlé de vélo. Il me semble opportun d'examiner les autres amendements, qui me paraissent cohérents et pour lesquels je pourrais m'en remettre à la sagesse de la commission.

*La commission **rejette** les amendements.*

Amendements identiques CD105 de M. Peio Dufau, CD183 de Mme Sandrine Le Feur et CD501 de Mme Marie Pochon, et amendement CD571 de Mme Anne Stambach-Terrenoir (discussion commune)

M. Peio Dufau (SOC). Nous souhaitons supprimer les alinéas 2 à 7 de l'article 21, afin de préserver les obligations d'aménagement de pistes cyclables.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Les routes doivent faire de la place aux aménagements cyclables. Nous avons collectivement une responsabilité en matière de prévention : qu'il y ait des aménagements ou non, la route appartient à tous ses utilisateurs, y compris les cyclistes. Les automobilistes peuvent parfois, en tant que propriétaires de leur véhicule, se sentir aussi propriétaires de la route qui se trouve sous leurs roues. Face aux drames qui surviennent, je tiens vraiment à vous alerter et à vous exhorter d'utiliser ce texte, notamment son article 21, pour promouvoir la prévention.

Les personnes à vélo empruntent les aménagements cyclables pour aller au travail ou effectuer d'autres déplacements. Les coureurs cyclistes, amateurs ou professionnels, s'entraînent sur les routes car ils ne peuvent pas utiliser les aménagements cyclables, inadaptés à leur activité. Ils ont tout à fait le droit d'utiliser la route, or des drames se produisent parfois parce que d'autres usagers, des automobilistes notamment, ne comprennent pas ou ne prennent pas en compte la cohabitation sur la route et ne ralentissent pas lorsqu'ils

voient des cyclistes sur la chaussée. Le sujet me tient à cœur, car nous sommes confrontés à des drames dans nos territoires.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). De 2014 à 2024, j'ai été chargé de déployer des mobilités alternatives, notamment cyclables, dans la métropole de Clermont-Ferrand, aussi bien dans les communes très urbaines que dans celles plus rurales du périurbain clermontois. Au cours de ces dix ans, nous n'avons jamais dû renoncer à un projet par excès de contraintes législatives. Au contraire, les exigences de la loi nous ont parfois encouragés, nous les élus, à inciter les services qui élaboraient les aménagements à aller plus loin, sans quoi les associations cyclistes auraient été tout à fait fondées à nous faire remarquer que nous n'étions pas à la hauteur. À aucun moment, la législation n'a freiné l'aménagement de voies cyclables nécessaires, aussi bien en ville que sur les routes rurales, où les cyclistes ont besoin d'être protégés. Le plus vulnérable reste le cycliste face à l'automobiliste, encore plus lorsque la vitesse est élevée. Pour toutes ces raisons, nous proposons, comme vous, madame la présidente et monsieur Dufau, de supprimer les alinéas 2 à 7.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Pour une fois que nous parlons du vélo, c'est pour rendre les obligations des collectivités moins contraignantes ! L'amendement CD571, de repli, vise à préserver le niveau d'exigence actuel de l'article L. 228-2 du code de l'environnement en matière d'aménagements cyclables. L'article 21 vise à remplacer une obligation législative claire par une formulation beaucoup plus floue, qui renvoie à un futur décret la définition des aménagements adaptés aux besoins et aux contraintes de la circulation. On remplace une règle par une promesse. Or le sujet des infrastructures cyclables n'est pas accessoire. Celles-ci sont essentielles pour la sécurité des usagers, pour le développement des mobilités actives, pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et pour le pouvoir d'achat de nos concitoyens. Les collectivités ont besoin de règles lisibles et stables. En renvoyant l'essentiel de la matière au pouvoir réglementaire, on crée de l'incertitude juridique et on facilite les dérogations, au risque de voir les aménagements cyclables devenir la variable d'ajustement des projets de voirie. Il appartient au législateur de fixer les principes fondamentaux de cette politique publique. Ce n'est pas au pouvoir réglementaire qu'il revient de définir le niveau d'ambition que la représentation nationale souhaite donner au développement du vélo.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Comme je m'y suis engagée, je m'en remets à la sagesse de la commission sur les amendements identiques. L'avis est défavorable sur l'amendement CD571.

M. Nicolas Tryzna (DR). La question est presque de nature philosophique : quel degré d'autonomie accordons-nous aux collectivités territoriales ? Pour moi, c'est le cœur du sujet. Ma fibre décentralisatrice m'incite à penser que les collectivités ont largement assez de compétences pour parvenir à agir sans que le législateur leur tienne systématiquement le stylo. Donner de la souplesse et le choix aux collectivités ne peut être que profitable, surtout qu'elles ont parfois tendance à aller plus loin que la loi. L'orientation de l'article 21 est intéressante en l'état.

M. Pierre Meurin (RN). Nous ne comprenions pas spécialement ce que venait faire l'article 21 dans ce projet de loi. La pratique du vélo est excellente et doit être encouragée, mais j'appelle les usagers de la chaussée, y compris les cyclistes, au civisme et au respect du code de la route. Je ne les attaque pas, mais, en discutant avec des automobilistes parisiens et d'autres grandes villes, on entend que le comportement des cyclistes peut parfois être dangereux. On a tendance à taper sur les automobilistes et à déresponsabiliser les cyclistes.

Cette attitude est contre-productive en matière de sécurité. Je préside le groupe d'études sur la sécurité routière : la mortalité des cyclistes explose. Il faut prendre en considération ce phénomène. Pour le faire refluer, les vélos doivent mieux respecter le code de la route. Les cyclistes n'ont pas de permis et ne sont pas assurés, donc ils jouissent d'une forme d'irresponsabilité pénale, qui ne doit pas les inciter à faire preuve de légèreté sur la route.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Vous sortez un peu du sujet, monsieur Meurin. Il n'y a pas d'irresponsabilité pénale des cyclistes. Ce n'est pas parce qu'un permis n'est pas nécessaire pour faire du vélo que les cyclistes ne sont pas responsables pénalement. Un cycliste qui tuerait quelqu'un serait responsable pénalement. Si vous disposez, en tant que président du groupe d'études sur la sécurité routière, de statistiques montrant que la mortalité des cyclistes découle de leur non-respect des feux rouges, j'aimerais les connaître. Quand les cyclistes ont un accident, parfois mortel, ce n'est pas, la plupart du temps, parce qu'ils se sont jetés sous une voiture, c'est parce qu'un véhicule les a percutés et c'est souvent l'automobiliste qui est en tort.

De plus en plus de villes ont installé de petits panneaux « cédez le passage » sous les feux, afin que, dans certains cas adaptés à la configuration urbaine, le cycliste puisse non pas griller le feu mais le considérer comme un « cédez le passage ». Je ne dis pas que les cyclistes doivent griller les feux, mais le cœur du problème ne se situe pas là, il réside dans l'absence d'aménagements qui protègent les vélos. Encore une fois, ce n'est pas le cycliste qui tue l'automobiliste, c'est le contraire – pas systématiquement, bien entendu, mais quand un drame se produit, c'est toujours dans ce sens-là.

Mme la présidente Sandrine Le Feu. J'ai été très choquée par les commentaires dont ma récente question au gouvernement a fait l'objet. Certaines personnes ne comprennent pas, par exemple, pourquoi les cyclistes roulent côte à côte au lieu de se ranger en file indienne. Certains automobilistes ont envie de doubler même lorsqu'une autre voiture arrive en face, et ils voudraient donc que les cyclistes se rangent sur le côté. Ces gens ne prennent pas en compte le droit des autres usagers à se trouver aussi sur la route. Je veux bien qu'on échange mais je vous demande, aux uns et autres, de ne pas vous fonder sur des approximations. Je reconnais volontiers, pour ma part, que les cyclistes ne respectent pas toujours le code de la route. La responsabilité est partagée.

Des gens sont allés jusqu'à écrire que les vaches sont capables de se mettre en file indienne mais pas les cyclistes. Mon fils et mon conjoint font du vélo : je leur demande de rouler côte à côte et non l'un derrière l'autre. Il m'est arrivé, alors que je roulais avec mon beau-père, en discutant côte à côte, qu'un automobiliste mécontent me demande de me rabattre au motif que j'occupais toute la route – j'en prenais un quart, en réalité. Si on se met côte à côte, c'est pour se protéger. Sinon, les voitures n'hésitent pas à nous dépasser lorsqu'un autre véhicule arrive en face. C'est là qu'est le danger.

M. Pierre Meurin (RN). Je ne cherchais pas du tout à polémiquer mais à rétablir un certain équilibre. Certains automobilistes se comportent mal, mais la question du respect des feux rouges en ville par les cyclistes se pose aussi. Vous prenez mal mes propos alors qu'il s'agissait simplement d'un appel au civisme, destiné aux automobilistes comme aux cyclistes. On se rend compte, par exemple quand on discute avec des chauffeurs de taxi, qui râlent beaucoup au sujet des cyclistes, parfois d'une manière un peu excessive peut-être, qu'il existe une tension entre les différentes mobilités, une conflictualité probablement nouvelle. Si on fait des aménagements cyclables, c'est pour qu'ils soient utilisés, et les cyclistes doivent respecter le code de la route.

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

*En conséquence, les amendements CD571 de Mme Anne Stambach-Terrenoir et CD555 de M. Pierre Meurin **tombent**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD678 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendement CD581 de Mme Anne Stambach-Terrenoir

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Nous souhaitons apporter une clarification afin d'éviter tout effet de bord. Les possibilités de dérogation introduites par l'article 21 ne doivent en aucun cas être interprétées comme une possibilité de s'affranchir des obligations prévues par l'article L. 228-2 du code de l'environnement, qui impose la réalisation d'aménagements cyclables lors des créations ou réfections de voirie. Si on manque ces occasions, rares, de créer des infrastructures cyclables sûres, continues et accessibles, il faut souvent attendre des décennies pour avoir de nouveau la possibilité d'agir.

Notre amendement ne vise pas à remettre en cause les souplesses prévues dans la rédaction actuelle mais à garantir qu'elles ne se transforment pas en moyens de contourner une obligation essentielle pour le développement des mobilités actives. C'est une simple mesure de cohérence juridique, qui enverra, par ailleurs, un signal politique clair. On ne peut pas afficher l'ambition de développer l'usage du vélo tout en ouvrant la porte à un recul en ce qui concerne la réalisation des aménagements cyclables lors des travaux de voirie.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Votre amendement est satisfait par la rédaction du présent article et par les dispositions du code de l'environnement. Les dérogations relatives aux itinéraires alternatifs concernent uniquement l'article L. 228-3, qui porte sur les voies situées en dehors des agglomérations. Il n'y a pas de risque de contournement des obligations prévues en milieu urbain, les deux régimes étant distincts et juridiquement étanches. Par conséquent, demande de retrait ; sinon, avis défavorable.

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

Amendement CD464 de M. Nicolas Bonnet

M. Nicolas Bonnet (EcoS). La réalisation d'aménagements cyclables, prévue par la LOM ou la loi Laure, doit permettre de sécuriser ce type de déplacement. Néanmoins, l'application de ces textes est assez discutée. Je propose que le gouvernement nous remette dans un délai de six mois un rapport élaboré par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) et l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable. Cela nous permettra peut-être d'améliorer la législation par la suite.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Vous connaissez ma position s'agissant des demandes de rapport. Je suis donc défavorable à cet amendement, d'autant qu'un rapport

remis en avril 2025 par M. Emmanuel Barbe sur le partage de la voie publique a déjà dressé un diagnostic précis et formulé des recommandations opérationnelles pour la mise en œuvre des articles L. 228-2 et L. 228-3 du code de l'environnement.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Il me semble que vous n'êtes pas toujours défavorable aux demandes de rapport, en particulier quand elles émanent de vous.

Les usagers des bicyclettes estiment qu'un tel rapport est nécessaire. L'amendement a été travaillé avec leur fédération.

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

*Elle **adopte** l'article 21 **modifié**.*

Après l'article 21

Amendement CD185 de Mme Sandrine Le Feur

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Le contrôle de légalité exercé par le préfet est un levier essentiel pour assurer l'effectivité des obligations de réalisation d'aménagements cyclables fixées par l'article L. 228-2 du code de l'environnement. En l'état du droit, néanmoins, les délibérations relatives à l'ouverture, au redressement et à l'élargissement des voies communales échappent à l'obligation de transmission au préfet, donc à son contrôle, alors qu'elles peuvent avoir une incidence directe sur l'existence ou la continuité des aménagements cyclables. Le présent amendement vise à introduire une exception qui rendrait ces délibérations transmissibles dès lors qu'elles ont un impact sur la réalisation, la modification ou la suppression d'aménagements ou d'itinéraires cyclables. Cette mesure de transparence, limitée et cohérente avec l'impératif de préservation de la sécurité des cyclistes en ville, n'alourdira pas les obligations des collectivités.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Notre commission a choisi, à l'article 21, de replacer au niveau législatif les dispositions concernant la réalisation d'aménagements cyclables. La transmission systématique des délibérations au préfet, en vue de l'exercice d'un contrôle de légalité, alourdirait la procédure. Ne remettons pas en cause l'équilibre que nous avons trouvé. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

M. Nicolas Tryzna (DR). Le produit des amendes de police a déjà été fléché vers des opérations liées à la sécurité routière. Nous sommes en train de grignoter, par petits bouts, les pouvoirs et l'autonomie des maires. L'ambition de cet amendement est tout à fait louable mais, en pratique, il va remettre plus directement le maire sous l'autorité du préfet dans un des rares cas où ses pouvoirs de police ne sont pas placés sous tutelle.

*L'amendement est **retiré**.*

Amendement CD319 de M. Nicolas Bonnet

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Quand on se sert de son vélo dans un cadre intermodal, c'est-à-dire qu'on change de mode de transport en cours de route, on a besoin d'un espace sécurisé pour laisser sa bicyclette. À titre personnel, on m'en a déjà volé une et, une autre fois, la roue arrière, ce qui est également assez handicapant. Certaines AOM ont pris en compte cet enjeu : Île-de-France Mobilités a décidé de multiplier par cinq le nombre de places de stationnement sécurisé pour les vélos et la métropole d'Aix-Marseille-Provence s'est récemment fixé comme objectif d'en créer 3 600. Il nous semble important de demander expressément à chaque autorité organisatrice de la mobilité de travailler au déploiement, dans des endroits clefs, d'espaces de stationnement sécurisé pour les vélos afin de permettre à chacun de s'engager en confiance dans des mobilités intermodales et moins carbonées.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Nous en avons déjà débattu, notamment lorsque nous avons intégré la location de vélos dans les plans de mobilité. Le code des transports prévoit déjà que ces plans déterminent « la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes [et] le nombre de places de stationnement de ces parcs ». Votre amendement introduirait une obligation supplémentaire : la proportion minimale des places de stationnement sécurisé pour les cyclistes serait déterminée par décret en Conseil d'État. Or les besoins en matière de stationnement varient fortement selon les territoires, la fréquentation des réseaux et les contraintes locales. Il me paraît préférable de laisser aux autorités organisatrices de la mobilité la souplesse nécessaire pour adapter leurs choix aux réalités des territoires. Avis défavorable.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Cette obligation supplémentaire a été plébiscitée non seulement par la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) mais aussi par le Réseau vélo et marche, qui rassemble des collectivités locales. Si elles estiment qu'il serait intéressant qu'un minimum de règles soit fixé par l'État, les conséquences de l'amendement ne doivent pas être totalement démesurées. Il serait bon de généraliser l'objectif de créer un minimum de places de stationnement sécurisé pour les vélos au lieu de laisser entièrement la question à l'appréciation des acteurs locaux.

Mme la présidente Sandrine Le Fleur. Je trouve cet amendement très intéressant. Les infrastructures développées pour les vélos en Belgique ou aux Pays-Bas sont exceptionnelles, notamment aux abords des points de report intermodal. Elles permettent vraiment de se déplacer en toute sécurité et de laisser son vélo pour prendre ensuite le train ou le bus.

Mme Olga Givernet, rapporteure. J'aimerais que les discussions continuent à se dérouler au niveau de la maille locale. C'est aux autorités organisatrices de la mobilité de prendre la mesure des installations nécessaires. Traiter la question au niveau de l'État déresponsabiliserait les acteurs locaux.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Article 22 : Ratification de diverses ordonnances dans le domaine des transports

Amendements CD519, de suppression, CD534, CD520, CD522, CD523, CD524, CD525, CD527, CD528, CD529, CD530, CD531, CD532, CD533, CD536 et CD537 de M. Pierre Meurin

M. Pierre Meurin (RN). Je vais retirer cette série d'amendements d'appel. Je les avais déposés afin d'interpeller le gouvernement sur le contenu des ordonnances que le présent article tend à ratifier, mais il n'y a pas de ministre présent.

Les amendements sont successivement retirés.

La commission adopte l'article 22 non modifié.

Titre

Amendement CD568 de Mme Nathalie Coggia

Mme Nathalie Coggia (EPR). L'objet et la portée des vingt-deux articles du projet de loi sont assez divers, ce qui donne au texte, à première vue, l'apparence d'un catalogue mais ces dispositions reposent en réalité sur une inspiration commune : la volonté de promouvoir l'intermodalité et la décarbonation des transports. La nouvelle rédaction que nous proposons pour le titre du projet de loi vise à afficher expressément cette ambition.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Nous avons pleinement intégré les enjeux de la décarbonation, de l'intermodalité et de l'inclusivité lors de nos débats. On pourrait multiplier les bonnes intentions dans le titre du texte, mais je crois qu'il est préférable de rester sobre. Il s'agit d'un projet de loi-cadre relatif au développement des transports, qui doit être suivi d'un projet de loi de programmation. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

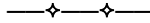
Mme Nathalie Coggia (EPR). Vous m'avez convaincue.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'ensemble du projet de loi modifié.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Je tiens à vous remercier pour le travail que nous avons fait dans des délais contraints. Il était pour moi important d'examiner très rapidement le texte afin que nous puissions être efficaces au cas où un créneau permettant d'inscrire le projet de loi à l'ordre du jour de la séance publique serait trouvé.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Merci à tous. Nous avons eu de beaux débats, qui ont permis d'aborder l'ensemble des questions qui nous tiennent à cœur, même s'il reste certainement des points à débattre en séance. Je souhaite que le projet de loi puisse être inscrit à l'ordre du jour dans les meilleurs délais.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du jeudi 2 juillet 2026 à 9 heures

Présents. - M. Édouard Bénard, M. Benoît Blanchard, M. Nicolas Bonnet, M. Sylvain Carrière, M. Bérenger Cernon, Mme Nathalie Coggia, M. Mickaël Cosson, M. Nicolas Dragon, M. Peio Dufau, M. Denis Fégné, Mme Sylvie Ferrer, Mme Olga Givernet, M. Timothée Houssin, M. Sébastien Humbert, Mme Sandrine Le Feur, M. Gérard Leseul, Mme Marie-Philippe Lubet, M. Pierre Meurin, Mme Julie Ozenne, Mme Constance de Pélichy, M. Loïc Prud'homme, M. Nicolas Tryzna

Excusés. - M. Emmanuel Blairy, M. Julien Guibert, M. Benoît Larrouquis, M. Stéphane Lenormand, M. Raphaël Schellenberger, M. Olivier Serva