

MARDI 26 MARS 2019

**Orientation des mobilités (*Procédure accélérée –
Suite*)**

Questions d'actualité

SOMMAIRE

DÉCÈS D'UN ANCIEN SÉNATEUR	1
ORIENTATION DES MOBILITÉS (<i>Procédure accélérée – Suite</i>)	1
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	1
ARTICLE 15	1
ARTICLES ADDITIONNELS	7
ARTICLE 15 <i>BIS</i>	11
ARTICLES ADDITIONNELS	11
ARTICLE 16	13
QUESTIONS D'ACTUALITÉ	15
<i>Étudiants étrangers</i>	15
Mme Sylvie Robert	15
Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation	15
<i>Déploiement de la 5G par des entreprises chinoises</i>	15
M. Joël Guerriau	15
M. Jean-Baptiste Lemoyne, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères	16
<i>Fiscalité</i>	16
M. Laurent Duplomb	16
M. Gérald Darmanin, ministre de l'action et des comptes publics	16
<i>Accès à un Internet de qualité</i>	16
M. Jean-François Longeot	16
Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales	17
<i>Réforme des congés bonifiés</i>	17
M. Dominique Théophile	17
M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics	17
<i>Retrait de la bataille de Verdun des programmes scolaires</i>	17
M. Franck Menonville	17
M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse	17
<i>Avenir des retraites</i>	18
Mme Michelle Gréaume	18
Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé	18
<i>Arjowiggins</i>	18
M. Jean Pierre Vogel	18
Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances	18

Labellisation « bio »	19
M. Joël Labbé	19
M. Didier Guillaume, ministre de l'agriculture et de l'alimentation	19
Pollution du littoral	19
M. Jean-François Rapin	19
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	19
Sécurité à Marseille	19
Mme Samia Ghali	19
M. Laurent Nunez, secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur	20
Fraude à la carte Vitale	20
Mme Claudine Kauffmann	20
Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé	20
ORIENTATION DES MOBILITÉS (Procédure accélérée – Suite)	20
Discussion des articles (Suite)	20
ARTICLE 17	20
ARTICLES ADDITIONNELS	22
ARTICLE 18	22
Mme Catherine Dumas	22
M. Frédéric Marchand	22
ARTICLE 19	27
Mme Éliane Assassi	27
ARTICLE 20	27
M. Michel Forissier	27
M. Fabien Gay	27
M. Olivier Jacquin	28
M. Frédéric Marchand	28
Mme Élisabeth Borne, ministre	28
ARTICLES ADDITIONNELS	30
ARTICLE 21	34
Mme Victoire Jasmin	34
ARTICLES ADDITIONNELS	34
ARTICLE 21 <i>BIS</i>	35
ARTICLE 22	36
M. Olivier Jacquin	36
ARTICLES ADDITIONNELS	43
ARTICLE 22 <i>BIS</i>	49
ARTICLES ADDITIONNELS	49
ARTICLE 22 <i>TER</i>	50
Mise au point au sujet d'un vote	51
M. Guillaume Gontard	51

ANNEXES.....	52
<i>Ordre du jour du mercredi 27 mars 2019</i>	52
<i>Analyse des scrutins publics</i>	52

SÉANCE du mardi 26 mars 2019

74^e séance de la session ordinaire 2018-2019

PRÉSIDENCE DE M. DAVID ASSOULINE,
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :
MME AGNÈS CANAYER, MME ANNIE GUILLEMOT.

La séance est ouverte à 14 h 30.

Le procès-verbal de la précédente séance est adopté.

Décès d'un ancien sénateur

M. le président. – J'ai le regret de vous faire part du décès de notre ancien collègue Marcel-Pierre Cléach, qui fut sénateur de la Sarthe de 1995 à 2014.

Orientation des mobilités (Procédure accélérée – Suite)

M. le président. – L'ordre du jour appelle la suite de l'examen du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités, en procédure accélérée.

Discussion des articles (*Suite*)

ARTICLE 15

M. le président. – Amendement n°156 rectifié *quater*, présenté par Mmes Assassi et Apourceau-Poly, M. Bocquet, Mmes Brulin et Cohen, M. Collombat, Mme Cukierman, M. Gay, Mme Gréaume, MM. P. Laurent et Ouzoulias, Mme Prunaud et M. Savoldelli.

Alinéas 1 à 7

Supprimer ces alinéas.

M. Guillaume Gontard. – Il n'appartient pas à l'autorité organisatrice des mobilités de subventionner le covoiturage mais bien aux employeurs, au titre de la participation aux frais de transports. Attention à ne pas créer un environnement réglementaire et fiscal plus favorable au covoiturage qu'aux transports en commun.

M. le président. – Amendement n°157 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Gontard, Mmes Apourceau-Poly et Benbassa, M. Bocquet, Mmes Brulin et Cohen, M. Collombat, Mme Cukierman, M. Gay, Mme Gréaume,

MM. P. Laurent et Ouzoulias, Mme Prunaud et M. Savoldelli.

Alinéas 4 et 11

Après le mot :

dématérialisée

insérer les mots :

et s'il n'existe pas d'alternative satisfaisante et complète par les transports en commun

M. Guillaume Gontard. – Nous posons des garde-fous, car l'autorité organisatrice doit encourager prioritairement les transports collectifs et non individuels.

M. Didier Mandelli, *rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.* – Le covoiturage pour les trajets du quotidien, notamment domicile-travail, est une réponse aux problèmes posés par l'autosolisme. Toutefois, son développement se heurte à certains freins, en particulier le faible intérêt économique qu'y trouvent les covoitureurs. Avis défavorable à l'amendement n°156 rectifié *quater*.

L'aide au covoiturage peut être nécessaire même quand l'offre de transports en commun est dense, comme en Île-de-France, pour réduire embouteillages et pollution. Les aides d'Île-de-France Mobilités dans le cadre de l'expérimentation « Tous ensemble pour le covoiturage » en témoignent. Avis défavorable à l'amendement n°157 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, *ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.* – Ce projet de loi vise à créer un cadre favorable au covoiturage en complément des transports publics, et non en concurrence. Il y a bien des territoires où il n'y a pas d'alternative à la voiture individuelle. Là où l'offre de covoiturage est insuffisante, les pouvoirs publics doivent pouvoir la favoriser. Avis défavorable aux deux amendements.

M. Guillaume Gontard. – Nous n'en disconvenons pas. Il faut agir et encourager le covoiturage là où il n'y a pas d'autre solution, mais attention aux dérives. L'essentiel est de nous déshabituer du tout-voiture en favorisant avant tout les transports en commun.

M. Olivier Jacquin. – Le covoiturage est utile aussi là où les transports en commun sont développés, comme en Île-de-France. Ne mettons pas les deux modes de transport en concurrence. Nous voterons ces deux amendements.

L'amendement n°156 rectifié quater n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°157 rectifié.

M. le président. – Amendement n°155 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Gontard, Mmes Apourceau-Poly et Benbassa, M. Bocquet, Mmes Brulin et Cohen, M. Collombat, Mme Cukierman, M. Gay, Mme Gréaume,

MM. P. Laurent et Ouzoulias, Mme Prunaud et M. Savoldelli.

Alinéa 10, première phrase

Supprimer les mots :

En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée,

Mme Cathy Apourceau-Poly. – Il ne faut pas conditionner la mise en place d'une plateforme publique à l'existence ou non d'initiatives privées.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Dans ce domaine comme dans d'autres, l'intervention publique est utile pour pallier l'absence d'initiative privée. Si les besoins sont déjà satisfaits, autant dépenser l'argent public dans les secteurs non pourvus ! Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement est contradictoire avec les précédents qui empêchaient l'autorité organisatrice de subventionner le covoiturage.

Il est pertinent que les autorités organisatrices interviennent dès lors qu'il y a carence de l'offre privée. Si les acteurs privés répondent déjà aux besoins, elles n'ont aucun intérêt. Avis défavorable.

M. Guillaume Gontard. – Les amendements précédents ne visaient pas à interdire l'aide au covoiturage là où il n'y a pas d'autre solution... c'est-à-dire quand il n'y a pas de transports en commun. Avec cet amendement, nous disons seulement qu'il ne faut pas attendre le privé pour agir. Je ne vois pas où est la contradiction.

L'amendement n°155 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1009 rectifié *bis*, présenté par M. Féraud et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'alinéa 14

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

« Les communes, en accord avec Île-de-France Mobilités, sont également habilitées à mettre à disposition du public de telles plates-formes.

« Île-de-France Mobilités peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elle définit au préalable les conditions d'attribution du signe distinctif.

« En l'absence de création de ce signe distinctif par Île-de-France Mobilités, les communes sur le territoire desquelles sont mis en place des emplacements de stationnement destinés au covoiturage sont habilitées à créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. »

M. Rémi Féraud. – Cet amendement autorise les communes de la région Île-de-France à créer une plateforme de covoiturage, dans une logique de subsidiarité et avec l'accord d'IDF-Mobilités.

Il encadre également les conditions de délivrance du signe distinctif de covoiturage donnant droit à réservation d'emplacements de stationnement, en reprenant les conditions de délivrance du label auto-partage et en autorisant les communes à délivrer un tel signe distinctif si IDF-Mobilités ne le fait pas.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Mobilité rime avec lisibilité... La situation particulière de l'Île-de-France justifie que les mobilités soient appréciées à une large échelle. Autoriser chaque commune à créer sa propre plateforme de covoiturage et son propre signe distinctif serait source de complexité. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – IDF-Mobilités peut déjà créer une plateforme publique de covoiturage en cas de carence de l'offre privée. En laisser la possibilité à chaque commune serait source de complexité et créerait une différence avec les autres régions, sachant que l'autorité organisatrice peut déléguer cette compétence. Retrait ou avis défavorable.

M. Rémi Féraud. – Nous parlons d'une commune particulière, la Ville de Paris.

Il ne s'agit pas de faire concurrence à IDF-Mobilités, mais de s'y substituer, avec son accord, si elle ne souhaite pas se charger de cette mission. Le covoiturage peut tout à fait s'entendre sur le seul territoire parisien. La question est la même pour les cars de tourisme, qui ne concernent que la ville de Paris...

M. Jean Louis Masson. – Cet amendement est pertinent : il n'enlève rien à personne mais permet de pallier une carence. Vu les problèmes de circulation à Paris, tout ce qui peut contribuer au covoiturage est bienvenu. Je le voterai.

L'amendement n°1009 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°617 rectifié *bis*, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'alinéa 14

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... - Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 2213-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« En vue d'assurer la tranquillité, la sécurité et la sûreté des voies publiques, le maire peut mettre en place des mesures de restriction de la circulation assorties le cas échéant d'un contrôle automatique. » ;

2° Après l'article L. 2213-4-1, il est inséré un article L. 2213-4-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2213-4-.... – I. – Pour favoriser la cohabitation des différents usagers dans l'espace public et lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à trafic limité peuvent être créées, sur tout ou partie du territoire

de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale, dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de mobilité a été adopté, est en cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L. 1214-14 du code des transports. Leur création est à l'initiative du maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation.

« II. – Les zones à trafic limité sont délimitées par un arrêté pris par l'autorité compétente qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules autorisés à pénétrer dans la zone en fonction de l'horaire. L'inclusion de voies du domaine public routier national ou de voies du domaine public routier départemental situées hors agglomération dans les zones à circulation restreinte est subordonnée à la consultation préalable, respectivement, du représentant de l'État dans le département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer. Les véhicules autorisés à circuler au sein de la zone à trafic limité doivent avoir sollicité une autorisation délivrée par l'autorité qui dispose du pouvoir de police de la circulation. Elle peut mettre en place à cette fin un contrôle automatique d'accès assorti d'une amende forfaitaire pour les véhicules non autorisés.

« L'arrêté précise les périodes pour lesquelles les zones à trafic limité sont créées.

« Les mesures de restriction fixées par l'arrêté sont cohérentes avec les objectifs de diminution de la circulation motorisée fixés par le plan de mobilité.

« III. – Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la circulation ainsi que les aménagements prévus en accompagnement, est soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. À l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé émis.

« Le projet d'arrêté, l'étude et les avis recueillis en application du premier alinéa du présent III sont mis à la disposition du public, dans les conditions prévues à l'article L. 122-8 du code de l'environnement.

« IV. – L'autorité compétente pour prendre l'arrêté en évalue de façon régulière, au moins tous les trois ans, l'efficacité au regard des bénéfices attendus et peut le modifier en suivant la procédure prévue au III du présent article.

« V. – Après consultation des représentants des catégories professionnelles concernées, un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de véhicules, y

compris de transport collectif de personnes, dont la circulation dans une zone à trafic limité ne peut être interdite, ainsi que les modalités selon lesquelles des dérogations individuelles aux mesures de restriction peuvent être accordées. »

Mme Nelly Tocqueville. – Cet amendement, qui reprend une disposition de l'avant-projet de loi, permet aux communes ou EPCI de créer des zones à trafic limité sur tout ou partie de leur territoire. De telles zones permettent d'assurer la tranquillité et la sécurité tout en luttant contre la pollution atmosphérique. Elles peuvent s'appliquer durant certaines périodes. Prenons exemple sur l'Allemagne et l'Italie !

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement est satisfait par le droit existant. Les maires ont déjà le pouvoir d'interdire la circulation dans certaines zones.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je partage l'objectif de mettre en place des zones à trafic limité, mais vous reprenez pour cela le dispositif des zones à faible émission, très contraignant. Le code général des collectivités territoriales et le code de la route permettent déjà, de manière plus souple, de créer des aires piétonnes ou à trafic limité. La ville de Nantes l'a fait. J'ai demandé à mes services de voir comment rendre le droit existant plus explicite. D'ici là, retrait ou avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. – Il serait utile, en effet, de nettoyer le droit existant pour faciliter la mise en place de telles zones de tranquillité. Il y a une expérimentation à Nantes, mais elle semble être contraignante. En Allemagne et en Italie, ces dispositifs donnent toute satisfaction.

M. Olivier Jacquin. – Merci de vos précisions, madame la ministre.

L'amendement n°617 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°1036, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission.

I.- Alinéa 15

Remplacer les mots :

ou aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage

par les mots :

, aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage ou à certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques

II. - Alinéa 17

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

« 3° Réserver des emplacements sur la voie publique, de façon temporaire ou permanente, pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des véhicules de transport public particulier de personnes, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au

sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou de certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

« Pour des raisons liées aux conditions de circulation et à la sécurité routière, le maire peut ne pas autoriser la circulation, sur ces emplacements réservés, aux véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes même s'ils répondent aux conditions du premier alinéa du présent 3°. »

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement reprend les apports de l'amendement n°930 du Gouvernement tout en conservant les apports de la commission permettant aux maires de créer des voies de circulation ou des emplacements de stationnement réservés, sans se limiter aux seuls véhicules à très faibles émissions. Donnons de la souplesse aux maires.

M. le président. – Si cet amendement est adopté, les autres tomberont.

Amendement n°930 rectifié, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 17

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

« 3° Réserver des emplacements sur la voie publique, de façon temporaire ou permanente, pour faciliter la circulation de véhicules de transport en commun, de véhicules de transport public particulier de personnes, de véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports et de véhicules à très faibles émissions.

« Pour des raisons liées aux conditions de circulation et à la sécurité routière, le maire peut ne pas autoriser la circulation, sur ces emplacements réservés, aux véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes même s'ils répondent aux conditions du premier alinéa du présent 3°. »

Mme Elisabeth Borne, ministre. – Cet amendement élargit à l'ensemble de la voie publique les voies réservées pour faciliter et encourager la circulation des véhicules à très faibles émissions. Il est préférable de donner des avantages à ce type de véhicule, souvent plus coûteux.

Nous réservons également au maire le droit de ne pas autoriser sur les voies réservées les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes, notamment pour des raisons liées à la sécurité routière.

L'amendement corrige enfin quelques imprécisions rédactionnelles.

M. le président. – Amendement n°377 rectifié *quinquies*, présenté par Mme Vullien, MM. Marseille et Détraigne, Mme Sollogoub, MM. Bonnecarrère et A. Marc, Mmes N. Delattre et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti et Laugier, Mme Guidez, MM. Henno, Canevet, Moga,

Kern et Capo-Canellas, Mme Tetuanui, M. Cadic, Mmes Billon, Goy-Chavent et Férat, M. Delcros et Mme C. Fournier.

Alinéa 17

1° Remplacer les mots :

des emplacements sur certaines voies

par les mots :

certaines voies de circulation ou des emplacements de stationnement

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans le cas où l'Autorité organisatrice de mobilités n'est pas dépositaire du pouvoir de police de la circulation et du stationnement, elle est informée en amont par le maire et donne son accord à la création ou au partage des voies de circulation dédiées.

Mme Michèle Vullien. – Je ne comprends pas pourquoi mon amendement est en discussion commune avec les autres...

La question du partage des voies de circulation est cruciale pour donner aux transports publics un avantage sur l'autosolisme. À Milan, les sites propres ont été embouteillés par des véhicules qui disposaient tous du macaron ! Afin de limiter l'impact sur le transport collectif et sur la congestion, nous prévoyons l'avis conforme de l'autorité organisatrice de la mobilité.

M. le président. – Ces amendements sont en discussion commune car ils réécrivent tous l'alinéa 17.

Amendement n°327 rectifié, présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Piednoir, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mme Lavarde, M. Savary, Mmes Guillotin et Duranton et MM. Le Gleut, Laménie, Regnard, Poniatowski, Gremillet et Rapin.

Alinéa 17

Remplacer les mots :

ou de certaines catégories de véhicules identifiées en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques

par les mots :

aux véhicules à carburants alternatifs au sens de l'article 1er du décret n°2017-1673 du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

M. Jean-François Husson. – Le rapporteur peut-il me confirmer que notre amendement est bien intégralement repris par celui de la commission ? Il s'agit de défendre en priorité les véhicules les moins polluants. J'espère que les véhicules à carburant alternatif sont bel et bien concernés.

M. le président. – Amendement n°290 rectifié, présenté par Mmes Lienemann et Apourceau-Poly.

Alinéa 17, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

, tels que les véhicules fonctionnant grâce à l'électricité, à l'hydrogène, au GPL, au GNV, au superéthanol E85, ou étant hybride essence

Mme Cathy Apourceau-Poly. – Il est défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Défavorable aux amendements 930 rectifié et 377 rectifié *quinquies*.

Les maires sont à même de juger de l'opportunité de créer des emplacements dédiés pour certaines catégories de véhicules sur les voies dont ils ont la gestion. Prévoir l'accord des AOM serait une restriction considérable de leur pouvoir de police de la circulation et complexifierait la procédure de création de ces voies réservées.

Monsieur Husson, nous voulons favoriser la création de voies réservées pour tous les véhicules, quel que soit le type de carburant. La rédaction de la commission laisse plus de possibilités au maire.

Avis défavorable aux amendements, au profit de celui de la commission.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cela vaut pour les zones à faibles émissions, mais il me paraît plus pertinent de cibler les avantages spécifiques sur les véhicules à très faibles émissions, qui sont plus coûteux : le dispositif n'a d'intérêt que s'il ne concerne qu'une partie réduite du parc. Or Crit'Air1 correspond à 25 % du parc ; c'est trop pour des places ou des voies réservées. Sagesse sur l'amendement n°1036.

Je comprends le souhait d'associer les AOM dont témoigne l'amendement n°377 rectifié *quinquies*, mais elles le sont en pratique. En outre, introduire un avis conforme sur une prérogative du pouvoir de police me semble gênant.

Donner des avantages à tous les véhicules, c'est n'en donner à aucun. Retrait ou avis défavorable aux amendements n°327 rectifié *quinquies* et 290 rectifié qui élargissent encore la liste des véhicules concernés.

M. Ronan Dantec. – L'amendement n°1036 va dans le bon sens. Mais encore faut-il trouver la voie réservée ! Où en est la réflexion du Gouvernement sur la bande d'arrêt d'urgence ?

M. Olivier Jacquin. – Le décret prévoit des avantages pour les véhicules électriques à hydrogène, hybrides et à air comprimé, pas les véhicules à carburant alternatif. L'amendement de la commission laisse plus de liberté aux autorités locales. Attention toutefois à ne pas trop encombrer les voies réservées ! Attention également aux changements de réglementation, qui risquent de donner lieu à des PV automatiques quand on passe d'une commune à l'autre !

Attention enfin, dans le contexte social actuel, à ne pas donner l'impression que l'on favorise les plus aisés. Donner un avantage à des véhicules exemplaires pourrait être mal perçu, sachant que la Toyota Mirai coûte 80 000 euros. Va-t-on mettre en place une mobilité à deux vitesses, avec des voies pour les riches et des voies pour les pauvres ?

Je sors d'un débat public sur l'A31. On ne sent pas encore l'État très mûr sur les bandes d'arrêt d'urgence. Cela pose le problème de la compétence différente entre la voirie et les services susceptibles d'y circuler... Nous voterons l'amendement de la commission.

L'amendement n°1036 est adopté.

Les amendements n°s 930 rectifié, 377 rectifié quinquies, 327 rectifié et 290 rectifié n'ont plus d'objet.

L'amendement n°957 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°879, présenté par M. Gontard.

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

« ...° Réserver des emplacements, à titre permanent ou temporaire, sur ces mêmes voies pour permettre le déploiement d'espaces logistiques urbains, qui assurent la fonction d'interface pour la livraison sur des courtes distances par des véhicules peu polluants ;

« ...° Réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter la circulation ou le stationnement des cycles, et pour faciliter le stationnement des engins de déplacement personnel, cyclomoteurs ou motocyclettes. »

M. Guillaume Gontard. – Le développement de l'e-commerce renforce la congestion en ville. Pour limiter la circulation de poids lourds dans les centres-villes, il faut pouvoir assurer le groupage ou dégroupage de marchandises à proximité des lieux de livraison finale et réaliser le dernier kilomètre de livraison avec des véhicules propres.

C'est tout le sens des espaces logistiques urbains ; mais le foncier est rare et cher en ville. Cet amendement propose d'utiliser l'espace public viaire, qui pourrait être réservé à l'avance, pour une durée temporaire.

Il donne également un fondement législatif à la création de voies cyclables et d'emplacements de stationnement réservés pour les cycles et cyclomoteurs.

M. le président. – Amendement identique n°1014 rectifié *bis*, présenté par M. Féraud et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Rémi Féraud. – Cet amendement est indispensable à une logistique urbaine moderne et écologique.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le code général des collectivités territoriales permet déjà au maire de

créer des emplacements réservés sur la voie pour le chargement et le déchargement. Créer des espaces logistiques sur la voie publique risquerait d'encombrer les voies de circulation. Les maires peuvent déjà créer des espaces de logistique urbaine dans des bâtiments. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – S'il s'agit d'autoriser la livraison sur la voirie, le CGCT le permet ; s'il s'agit de créer des espaces de logistique urbaine, c'est le PLU qui s'applique. Les textes en vigueur permettent déjà de réserver des voies de circulation et des emplacements de stationnement aux deux-roues. La circulation sur les trottoirs fera prochainement l'objet d'un décret. Retrait ou avis défavorable.

M. Rémi Féraud. – Je ne comprends pas l'opposition de principe sur les espaces de logistique urbaine. Bien sûr, on peut développer des espaces de logistique urbaine dans des bâtiments mais ils sont très coûteux. Pourquoi ne pas autoriser de tels espaces sur la voirie ?

M. Guillaume Gontard. – De telles zones de logistique existent en périphérie. C'est la dépose de containers pour alimenter des véhicules plus légers qui pose problème et doit être clarifiée. L'utilisation de la voirie aurait un réel intérêt en termes de coût.

Les amendements identiques n^{os} 879 et 1014 rectifié bis ne sont pas adoptés.

PRÉSIDENCE DE MME VALÉRIE LÉTARD,
VICE-PRÉSIDENTE

Mme la présidente. – Amendement n^o765, présenté par M. Gontard.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Le premier alinéa de l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales est complété par deux phrases ainsi rédigées : « Il peut, à cet effet, créer des aires piétonnes et des zones à trafic limité, à titre permanent ou temporaire. Les règles de circulation applicables aux zones à trafic limité sont précisées par décret en Conseil d'État. »

M. Guillaume Gontard. – La congestion des centres-villes est un fléau moderne. De plus en plus d'élus locaux cherchent à limiter la place de la voiture, mais il manque, dans l'arsenal de solutions à leur disposition, un intermédiaire entre les zones piétonnes, les zones de rencontre et les zones 30.

Nous reprenons la notion de zone à trafic limité, qui existe en Allemagne ou en Italie, qui permet d'éliminer la circulation de transit et d'améliorer la qualité de vie des riverains.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Votre amendement est satisfait par le droit existant : l'article R110-2 du code de la route en ce qui concerne les aires piétonnes, le pouvoir de police de la circulation

du maire en ce qui concerne les zones à trafic limité. J'en veux pour preuve celle que la ville de Nantes a mise en place. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le code de la route est sans ambiguïté sur la possibilité de créer des aires piétonnes. Pour ce qui est des zones à trafic limité, nous allons rendre le droit plus explicite. Retrait sinon avis défavorable.

L'amendement n^o765 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n^o538 rectifié *ter*, présenté par MM. Bazin, Husson, Bascher, Mouiller, Longuet, Daubresse et Segouin, Mmes de Cidrac, Deromedi, Garriaud-Maylam et Eustache-Brinio et M. Rapin.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Le chapitre 1^{er} du titre 1^{er} du livre 4 du code de la route est complété par un article ainsi rédigé :

« Art. L. 411-.... – Des voies de circulation peuvent être réservées, de façon permanente, sur les autoroutes et les routes express, pour faciliter la circulation de certaines catégories de véhicules ou d'usagers. Peuvent notamment être concernés par une telle mesure les véhicules de transport en commun, les véhicules de transport public particulier de personnes, les véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports et les véhicules à très faibles émissions.

« En fonction des circonstances, cette mesure peut être temporairement suspendue.

« Un décret précise, en tant que de besoin, les modalités d'identification des véhicules autorisés à circuler sur une voie réservée instituée conformément au premier alinéa du présent article. »

M. Jean-François Husson. – Il s'agit de favoriser les mobilités vertueuses, les véhicules les moins polluants et les usages partagés.

L'interprétation de la loi n'est pas toujours aisée et donne lieu à des contentieux. Cet amendement donne une base légale claire et pérenne à la réservation de voies sur autoroutes et routes express. Cela permettra de décongestionner les grandes artères.

Mme la présidente. – Amendement identique n^o707 rectifié *ter*, présenté par MM. Chaize, Savary et Magras, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguière, M. Piednoir, Mme Lassarade, MM. Priou, Vaspert, Pointereau, Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal, MM. Revet et Duplomb et Mme Bories.

M. Christophe Priou. – Il est défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n^o716, présenté par M. Pellevat.

M. Cyril Pellevat. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°760 rectifié *bis*, présenté par M. Kern, Mmes Goy-Chavent et Vullien, MM. Bonnacarrère, Laugier, Henno, Bockel, Laurey et Mizzon et Mmes Billon et Sollogoub.

Mme Michèle Vullien. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°854 rectifié *quinquies*, présenté par MM. de Nicolaÿ, de Legge, Buffet, Charon, Lefèvre, Poniatowski, Reichardt et Sido et Mme Lamure.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Ces amendements identiques semblent satisfaits par le droit existant. Des voies réservées ont d'ailleurs été créées sur l'A51 et l'A12. Mais la commission s'en remet à la sagesse du Sénat, si cela peut éviter des contentieux...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ces amendements me surprennent. Sur le réseau routier national et départemental, cela dépend du pouvoir général de police de la circulation, exercé respectivement par le préfet et le président du conseil départemental. Des voies réservées ont été créées sur les A12, A10, A6A, A1, d'autres sont en projet sur la RN118 et l'A3 notamment.

La circulation sur la bande d'arrêt d'urgence est en service sur l'A48 à Grenoble et à l'étude sur l'A83 à Nantes et l'A351 à Strasbourg. Inutile donc de modifier la loi. Retrait ou avis défavorable.

Les amendements identiques n°s 538 rectifié ter, 707 rectifié ter, 716, 760 rectifié bis et 854 rectifié quinquies sont adoptés.

L'article 15, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°57 rectifié, présenté par M. Karoutchi, Mmes L. Darcos et Bonfanti-Dossat, MM. Brisson, Charon, Daubresse et de Nicolaÿ, Mme Deromedi, MM. D. Laurent et Lefèvre, Mmes M. Mercier et Micouneau, MM. Morisset et Panunzi, Mme Procaccia, MM. Regnard, Reichardt, Sido, Sol, Allizard, Babary et Bizet, Mmes Boulay-Espéronnier et Bruguère, MM. Buffet et Calvet, Mmes Canayer et Chain-Larché, MM. Chaize, Cuypers, Danesi et Darnaud, Mme de Cidrac, M. de Legge, Mmes Dumas, Durantou et Garriaud-Maylam, M. Ginesta, Mme Giudicelli, MM. Hugonet, Kennel et Laménie, Mmes Lassarade et Lherbier, MM. Piednoir et Poniatowski, Mmes Primas et Raimond-Pavero, MM. Revet, Savary et Savin et Mme Thomas.

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre III du titre VII du code de la voirie routière est complété par un article L. 173-... ainsi rédigé :

« Art. L. 173-.... – Sur les autoroutes et sur les voies express définies à l'article L. 110-2 du code de la route, l'autorité chargée de la police de circulation peut consacrer une partie de la chaussée non utilisée par les voies de circulation pour constituer une voie auxiliaire.

« Une voie auxiliaire peut être autorisée à la circulation routière à certaines heures ou à certains jours pour réduire la congestion de l'autoroute ou de la voie express.

« L'autorité chargée de la police de circulation peut restreindre la circulation routière sur une voie auxiliaire aux bus, aux taxis ou aux véhicules assurant du covoiturage tel que défini à l'article L. 3132-1 du code des transports. »

M. Roger Karoutchi. – Dans les zones urbaines denses, les bandes d'arrêt d'urgence pourraient être utilisées à certains horaires très chargés par les taxis, les bus et autres services publics de transport.

Cet amendement est peut-être satisfait par l'adoption des amendements précédents... mais il le serait encore plus s'il était adopté ! (*Sourires*)

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Il est déjà satisfait par le droit existant. Comme pour les précédents, sagesse.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cette possibilité existe déjà, elle est en cours de mise en œuvre. Ne faisons pas du droit pour le droit ! Avis défavorable.

L'amendement n°57 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°318 rectifié *bis*, présenté par MM. P. Joly, Kerrouche, J. Bigot, Lozach, Jeansannetas et Duran, Mme Artigalas, M. Tourenne, Mmes Grelet-Certenais, G. Jourda et Jasmin et M. Antiste.

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le maire peut également saisir le représentant de l'État dans le département de demandes motivées de modification de la vitesse maximale autorisée sur certaines voies ou portions de voies relevant du domaine de la commune. Ce type de demande ne peut être rejeté qu'à l'appui d'une motivation circonstanciée. »

M. Alain Duran. – Cet amendement autorise les maires, au titre de leur pouvoir de police en matière de circulation, à demander au préfet une application différenciée des limitations de vitesse, selon leur dangerosité, de routes ou de portions de routes relevant de leur domaine.

Mme la présidente. – Amendement identique n°471 rectifié, présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux et Gold, Mme Jouve, MM. Arnell et A. Bertrand, Mme Guillotin, MM. Collin et

Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Mme Françoise Laborde. – Cet amendement offre une marge de manœuvre supplémentaire aux maires pour moduler la vitesse sur le territoire de leur commune. Il est des zones, hors zone résidentielle, où l'on pourrait porter la vitesse autorisée au-delà de 50 km/h sans préjudice de la sécurité routière, par exemple aux abords des routes importantes. D'autant que souvent, la signalisation est peu claire... Nous prévoyons un avis conforme du représentant de l'État, qui pourra consulter la commission départementale de la sécurité routière.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Ces amendements ont été déjà rejetés en commission. Le préfet, le maire et le président du conseil départemental peuvent déjà abaisser la vitesse maximale autorisée pour l'adapter à la dangerosité. S'il s'agit de l'augmenter, votez plutôt les amendements n^{os}209 rectifié bis et 455 rectifié bis que nous examinerons plus tard. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

Les amendements identiques n^{os}318 rectifié bis et 471 rectifié sont retirés.

Mme la présidente. – Amendement n^o102 rectifié, présenté par M. L. Hervé, Mme Saint-Pé, M. Détraigne, Mme Billon, MM. Bonnacarrère, Louault, Janssens et Moga et Mmes Tetuanui et Joissains.

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Réserver sur la voirie ou dans toute autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aux véhicules propres ou produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. »

M. Loïc Hervé. – Cet amendement permet à l'autorité en charge de la police de la circulation et du stationnement à l'intérieur des agglomérations de réserver des emplacements de stationnement pour les véhicules propres ou à faibles émissions.

Mme la présidente. – Sous-amendement n^o1039 à l'amendement n^o102 rectifié de M. L. Hervé, présenté par le Gouvernement.

Amendement 102, alinéa 4

Après les mots :

aux véhicules

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

à très faibles niveaux d'émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route. »

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ce sous-amendement limite la disposition proposée aux seuls

véhicules à très faibles émissions. Les avantages à l'usage, pour être efficaces, doivent être réservés aux véhicules les plus vertueux, qui sont aussi les plus coûteux.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Amendement et sous-amendement sont satisfaits par l'article 15 dans la rédaction de la commission et par l'amendement n^o1036 que nous venons d'adopter. Retrait ou avis défavorable.

M. Loïc Hervé. – Le Gouvernement considère-t-il lui aussi que mon amendement est satisfait ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La rédaction, qui vise le stationnement et non l'emplacement, est plus précise que celle de l'amendement n^o1036.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n^o1036 modifie le code de la route en parlant bien de stationnement.

Le sous-amendement n^o1039 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n^o102 rectifié.

Mme la présidente. – Amendement n^o320 rectifié bis, présenté par MM. P. Joly, Kerrouche, J. Bigot, Lozach, Jeansannetas et Duran, Mme Artigalas, M. Tourenne, Mmes Grelet-Certenais et G. Jourda, M. Adnot et Mme Jasmin.

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la seconde phrase de l'article L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales, après le mot : « domaine », sont insérés les mots : « , et en particulier l'adaptation éventuelle aux spécificités locales des vitesses maximales autorisées applicables aux différentes catégories de véhicules ».

M. Alain Duran. – Cet amendement autorise une application différenciée des limitations de vitesse selon la dangerosité des routes du domaine départemental.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Défavorable : ce pouvoir existe déjà. Pour ce qui est d'augmenter la vitesse, je vous renvoie à l'amendement à venir de M. Requier.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n^o320 rectifié bis n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n^o209 rectifié bis, présenté par MM. Raison, Corbisez et Fichet et Mme Vullien.

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre unique du titre II du livre II de la troisième partie du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 3221-4, il est inséré un article L. 3221-4-... ainsi rédigé :

« Art. L. 3221-4-.... – Le président du conseil départemental peut, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière, fixer pour tout ou partie des routes départementales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. » ;

2° Après l'article L. 3221-5, il est inséré un article L. 3221-5-... ainsi rédigé :

« Art. L. 3221-5-.... – Le représentant de l'État dans le département peut, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière, fixer pour tout ou partie des routes nationales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. »

M. Michel Raison. – C'est une sorte d'amendement de cohérence (*Murmures amusés sur les bancs du groupe Les Républicains*) ; de double cohérence. Avec les travaux du Sénat, d'abord, puisqu'il reprend les conclusions de notre rapport avec M. Fichet et Mme Vullien ainsi qu'un amendement de M. Corbisez dans une proposition de loi qui risque de ne pas être reprise. Cohérence, ensuite, avec le grand débat et les propos du président de la République. (*Nouveaux murmures amusés sur les bancs des groupes Les Républicains, UC et SOCR*)

M. Bruno Sido. – Il faut savoir raison garder !

M. Michel Raison. – Le Sénat est là pour essayer d'apaiser notre pays, il n'est pas là pour faire obstruction au travail du Gouvernement et du président de la République.

Voix sur les bancs du groupe SOCR. – Bien sûr !

M. Michel Raison. – Je sais, madame la ministre, que vous voulez donner un avis défavorable à mon amendement mais le président de la République a appelé les maires à faire des propositions. Quand j'aurais cité ses propos...

M. Jean-François Husson. – Ça va durer des heures !

M. Michel Raison. – ... vous donnerez certainement un avis favorable à mon amendement. Je cite donc...

M. Loïc Hervé. – Deux points, ouvrez les guillemets !

M. Michel Raison. – Le 80 km/h, « il faut ensemble qu'on trouve une manière plus intelligente de le mettre en œuvre ». Ce n'est pas compliqué d'être plus intelligent. (*Rires sur les bancs du groupe Les Républicains*)

Mme Françoise Cartron. – Ce n'est pas donné à tout le monde !

M. Michel Raison. – Le président de la République a ajouté : « il n'y a pas de dogme » et « il faut faire quelque chose de mieux accepté et plus intelligent ».

Cet amendement, que j'ai déposé pour aider le président de la République (*Sourires entendus sur les bancs des groupes Les Républicains et UC*) donne aux présidents des conseils départementaux le droit de réduire et d'augmenter la limitation de vitesse. Madame la ministre, je sens que je vous ai convaincue ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains ; Mme la ministre rit.*)

Mme la présidente. – Amendement n°455 rectifié *bis*, présenté par MM. Requier, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin et Castelli, Mmes Costes et N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Vall.

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre unique du titre II du livre II de la troisième partie du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 3221-4, il est inséré un article L. 3221-4-... ainsi rédigé :

« Art. L. 3221-4-.... – Le président du conseil départemental peut, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière, fixer pour tout ou partie des routes départementales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. » ;

2° L'article L. 3221-6 est ainsi rétabli :

« Art. L. 3221-6. – Le représentant de l'État dans le département peut, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière et celui du président du conseil départemental, et en fonction des réalités géographiques et topographiques, fixer pour tout ou partie des routes nationales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. »

M. Jean-Yves Roux. – Le choix d'une même limite de vitesse partout était regrettable. L'Allemagne compte moins de morts sur ses routes, malgré des vitesses autorisées plus élevées. La sécurité routière est une question fondamentale, le désenclavement des territoires l'est tout autant.

Cet amendement donne la possibilité au président du conseil départemental et au préfet d'augmenter la vitesse autorisée après avis de la commission départementale de la sécurité routière. Bref, ce sera plus de souplesse, plus de proximité.

M. Alain Fouché. – Très bien !

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Double et même triple cohérence : la proposition de loi déposée par M. Mézard sur le désenclavement des territoires incluait cette proposition ; MM. Raison et Fichet et Mme Vullien l'ont prônée ; le président de la République a souhaité des aménagements.

Ces deux amendements vont dans le bon sens. Avis favorable.

Mme la présidente. – La parole est à Mme la ministre, qui donnera son avis.

Voix à droite. – Sagesse, évidemment !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le sujet est sensible, je le sais ; les élus ont exprimé des demandes, certains Français également durant le grand débat. Le président de la République a fait des annonces. Le Premier ministre également. Il sera procédé à une évaluation de la réduction de la vitesse à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles. En attendant ses conclusions ainsi que celles du grand débat, retrait. *(On feint la déception sur les bancs du groupe Les Républicains.)*

M. Alain Fouché. – Je me suis beaucoup impliqué sur ce dossier. Comme un certain nombre d'élus et de Français, je trouve que le Premier ministre s'est véritablement entêté sur cette mesure. Le ministre de la cohésion des territoires était contre cette mesure. Le président de la République aurait dit que c'était une « connerie, et cela n'a pas été démenti, et M. Raison a eu toutes les peines à obtenir du délégué à la sécurité routière des informations sur le résultat des expérimentations qui ont été menées il y a quelques années.

Nous avons fait des propositions grâce auxquelles le Premier ministre pourra se sortir convenablement de cette affaire. Son entêtement nous a coûté cher : le mouvement des gilets jaunes.

Les Français en ont marre d'être harcelés, l'automobiliste n'est pas une vache à lait ! *(Applaudissements sur quelques bancs des groupes UC et Les Républicains)*

M. Michel Raison. – Merci à la commission pour l'intelligence de son avis favorable.

Madame la ministre, je regrette votre position, vous dont j'estime tant les compétences. Les 80 km/h ont été expérimentés avant d'être mis en place, cela n'a pas porté ses fruits. Si l'on donne une marge de manœuvre à chaque département pour moduler la vitesse, on démultipliera les expérimentations. Certains seront frileux et resteront à 80 km/h, d'autres oseront le 90 km/h sur un certain nombre d'itinéraires.

Nous sommes les représentants des élus des territoires, ils nous demandent cet assouplissement ; nous leur faisons confiance, ils ne feront pas n'importe quoi.

M. Christophe Priou. – Bravo !

M. Michel Raison. – C'est cette confiance qui a manqué. Peut-être, madame la ministre, pourriez-vous dire au président de la République, qui semble vouloir tout diriger lui-même...

M. Jean-François Husson. – Mais non ! *(Sourires)*

M. Michel Raison. – ... que l'addition des intelligences et des initiatives, c'est une entreprise qui va mieux, un pays qui va mieux.

Je vois M. Patriat dubitatif. Je sais qu'au fond de lui, il souhaite que cet amendement soit adopté et j'encourage à le voter à l'unanimité. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Les Républicains, UC et Les Indépendants)*

M. Gilbert Bouchet. – Un témoignage sur ces expérimentations. Il y en a eu une sur la N7 entre Tain-l'Hermitage et Valence. Résultat, plus d'accidents et de décès sur ce tronçon de 30 km. Je soutiens bien évidemment l'amendement de M. Raison : 80 km/h sur une ligne droite de 20 km, c'est une aberration !

L'amendement n°290 rectifié bis est adopté et devient un article additionnel.

L'amendement n°455 rectifié bis n'a plus d'objet.

Mme la présidente. – Amendement n°319 rectifié bis, présenté par MM. P. Joly, Kerrouche, J. Bigot, Lozach, Jeansannetas et Duran, Mme Artigalas, M. Tourenne, Mmes Grelet-Certenais, G. Jourda et Jasmin et M. Antiste.

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le président du conseil départemental peut également saisir le représentant de l'État dans le département de demandes motivées de modification de la vitesse maximale autorisée sur certaines voies ou portions de voies du département relevant du réseau routier national. Ce type de demande ne peut être rejeté qu'à l'appui d'une motivation circonstanciée. »

M. Alain Duran. – Cet amendement permet aux conseils départementaux de demander au préfet une application différenciée des limitations de vitesse selon leur dangerosité, de routes ou de portions de routes relevant du domaine routier national.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Même avis que pour l'amendement n°318 rectifié bis, c'est-à-dire défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°319 rectifié bis n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°456 rectifié bis, présenté par MM. Requier, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, M. Castelli, Mmes Costes et N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Vall.

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans le délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement

un rapport d'évaluation du décret n°2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules quant à la réalisation de l'objectif de renforcement de la sécurité routière, en particulier au regard des conditions météorologiques, mais aussi de l'enclavement des territoires concernés et du fonctionnement des transports collectifs ou publics existants.

M. Jean-Claude Requier. – Un bilan des 80 km/h à un an est complexe mais une première approche globale est possible. Le président de la République s'était engagé à moduler la mesure selon les besoins, voire à l'abandonner si les résultats ne sont pas suffisants.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous sommes défavorables par principe aux demandes de rapport mais le Gouvernement s'est engagé à évaluer objectivement la mesure au 1^{er} juillet 2020. Avancer le rapport à janvier 2020 ne me semble pas opportun, il faut disposer d'un recul statistique nécessaire. Cependant, cette disposition étant issue de la proposition de loi sur le désenclavement, sagesse.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Premier ministre s'est engagé à adresser l'évaluation du décret du 15 juin 2018 à l'ensemble des gestionnaires de voirie. Notons que la dégradation de radars, qui s'accompagne évidemment d'une violation des limitations de vitesse, pourrait brouiller les effets de la mesure. Avis défavorable.

M. Jean-Claude Requier. – Je ne suis pas un fanatique des rapports non plus... L'important, c'est que l'on tienne compte du fait que, dans le monde rural, et dans le Lot en particulier, les routes sont étroites ; une bande au milieu devrait valoir séparateur. Cette sagesse ne coûterait pas cher à la collectivité départementale !

L'amendement n°456 rectifié bis est retiré.

ARTICLE 15 BIS

Mme la présidente. – Amendement n°379 rectifié *bis*, présenté par Mmes Vullien et Kauffmann, MM. L. Hervé et Janssens, Mme Sollogoub, MM. Bonnacarrère et A. Marc et Mme Billon.

Rédiger ainsi cet article :

Le I de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° La première phrase du cinquième alinéa est complétée par les mots : « , et en prenant en compte un objectif d'équité sociale » ;

2° Le sixième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il peut être réduit en fonction du niveau du revenu des usagers, de leur statut, ou du nombre de personnes vivant au sein de leur foyer, en vue de favoriser l'égalité d'accès à la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale. »

Mme Michèle Vullien. – Cet article, inséré en commission, prévoit la possibilité pour les collectivités de moduler le tarif des redevances de stationnement pour les personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et les personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Or le code de l'action sociale et des familles prévoit déjà la gratuité du stationnement pour les personnes titulaires de la carte mobilité inclusion portant la mention « stationnement pour personnes handicapées ». Mieux vaut donc recentrer la tarification solidaire au profit des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement améliore la rédaction de la commission. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'amendement précise la rédaction de l'article et en assure la cohérence avec le code de l'action sociale et des familles. Avis favorable.

M. Olivier Jacquin. – Le groupe SOCR votera très favorablement cet amendement.

La délégation à la prospective a récemment organisé un colloque sur la tarification à l'usage dans les mobilités. Les parkings sont entrés dans les mœurs, les péages urbains restent un sujet plus épidermique. Pourtant, la logique est la même. Un dispositif tel que celui que nous allons voter facilitera l'acceptation des péages urbains, nous en aurons besoin pour résoudre le problème de congestion qui devient de plus en plus prégnant.

L'amendement n°379 rectifié bis est adopté.

L'article 15 bis, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°384 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, M. Lafon, Mmes Sollogoub et Kauffmann et MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère, A. Marc et Capocanellas.

Après l'article 15 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le dernier alinéa du I de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Aux agents assermentés pour les missions mentionnées au II de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, aux fins d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation. »

II. – Le II de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° À la première phrase du premier alinéa, les mots : « effectué par un établissement public spécialisé de l'État » sont supprimés ;

2° À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « par l'établissement public spécialisé » sont supprimés ;

3° Au troisième alinéa, les mots : « L'établissement public de l'État mentionné au premier alinéa du présent II » sont remplacés par les mots « La commune, l'établissement public de coopération intercommunale, le syndicat mixte ou le tiers contractant ».

III. – Les I et II entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

Mme Michèle Vullien. – La décentralisation du stationnement payant sur voirie est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018. Les forfaits de post-stationnement sont notifiés aux automobilistes sur le pare-brise ou envoyé par voie postale au domicile du titulaire de l'immatriculation. Dans ce deuxième cas, les collectivités ont obligatoirement recours aux services de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions, l'Antai. Afin de renforcer la décentralisation de la gestion du stationnement, cet amendement leur donne accès au système d'immatriculation des véhicules.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La commission comprend l'objectif de cet amendement. Toutefois, la gestion de ce fichier, s'il était ouvert à tous les agents des collectivités, serait alourdie et cela poserait des problèmes de confidentialité des données.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La réforme du stationnement fonctionne bien, l'Antai l'accompagne avec succès et sécurise le traitement des données personnelles. Pour les mêmes raisons que le rapporteur, avis défavorable.

L'amendement n°384 rectifié bis n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°385 rectifié *ter*, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnecarrère et A. Marc et Mme Billon.

Après l'article 15 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le premier alinéa du I de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« En Île-de-France, dans les conditions énoncées au premier alinéa du présent I, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre et les établissements publics territoriaux peuvent également instituer une redevance de stationnement, après accord de l'établissement public défini à l'article L. 1241-1 et s'ils y sont autorisés par leurs statuts ou par une délibération prise dans les conditions de majorité prévues au II de l'article L. 5211-5. »

Mme Michèle Vullien. – Même sujet mais en Île-de-France. La décentralisation du stationnement payant sur voirie, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018, permet aux communes d'instaurer une redevance de stationnement sur voirie. Elles peuvent également

choisir de transmettre cette mission à leur autorité organisatrice de la mobilité - en Île-de-France, c'est Île-de-France-Mobilités. Cet amendement y ajoute les EPCI à fiscalité propre et les établissements publics territoriaux.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement offre de la souplesse. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il est souhaitable de mettre en place un échelon de plus grande proximité ; l'accord d'Île-de-France-Mobilités est, de toute façon, requis. Avis favorable.

L'amendement n°385 rectifié ter est adopté et devient un article additionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°573 rectifié, présenté par M. Grand.

Après l'article 15 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le quatrième alinéa du IV de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque l'émission d'un avis de paiement du forfait de post-stationnement concerne un véhicule dont le titulaire du certificat d'immatriculation est une personne morale ou qui est détenu par une personne morale, le représentant légal de cette personne morale peut indiquer, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou de façon dématérialisée, selon des modalités précisées par arrêté, dans un délai de quarante-cinq jours à compter de l'envoi ou de la remise de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement, à l'autorité mentionnée sur cet avis, l'identité et l'adresse de la personne physique qui conduisait ce véhicule, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol, d'une usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout autre événement de force majeure. »

M. Jean-Pierre Grand. – Depuis la décentralisation du stationnement payant, les professionnels de la location de véhicules ont du mal à récupérer le règlement du forfait de post-stationnement (FPS). Cela menace la viabilité de leur activité.

Dans votre réponse à ma question écrite, madame la ministre, vous précisez qu'il s'agit désormais d'un sujet de droit civil contractuel entre le propriétaire du véhicule, seul redevable vis-à-vis de l'administration, et la personne à qui il confie son véhicule, laquelle est contractuellement responsable de son bon usage.

Néanmoins, l'introduction d'un système de désignation ouvert aux loueurs faciliterait le traitement des FPS.

Mme la présidente. – Amendement n°21 rectifié *bis*, présenté par M. Longeot et les membres du groupe Union Centriste.

Après l'article 15 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le VII de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Lorsque, dans le cadre d'une location ou d'un prêt de courte durée, le professionnel de l'automobile titulaire du certificat d'immatriculation est en mesure de fournir des éléments permettant l'identification du client, celui-ci est substitué au titulaire dudit certificat dans la mise en œuvre des dispositions prévues aux II et IV du présent article.

« Le professionnel de l'automobile mentionné à l'alinéa précédent se définit comme tout professionnel dont l'activité est de proposer des véhicules à la location de courte durée, à titre onéreux et dans le cadre d'un contrat ou encore, tout professionnel qui prête à titre gracieux ou onéreux des véhicules à ses clients durant le temps des réparations ou du contrôle de leur véhicule. »

M. Jean-François Longeot. – La mise en œuvre des dispositions de la loi Maptam relatives au FPS pénalise lourdement l'activité des professionnels de l'automobile, dont les acteurs de la mobilité partagée. Ces professionnels sont victimes d'une injustice.

Cet amendement rétablirait non seulement une égalité de traitement vis-à-vis des loueurs de longue durée mais mettrait également fin au sentiment d'impunité des clients qui ne paient pas volontairement leur forfait post-stationnement.

Mme la présidente. – Amendement identique n°704 rectifié *bis*, présenté par M. Piednoir, Mmes Deroche, Deromedi et Lavarde, M. Vaspard, Mmes Garriaud-Maylam et M. Mercier, M. Husson, Mme L. Darcos, M. H. Leroy, Mme de Cidrac, MM. Segouin, D. Laurent et Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Lassarade, M. Charon, Mme Gruny, MM. Saury, Priou et Grand et Mmes Lamure, Duranton et Billon.

M. Stéphane Piednoir. – La réforme pénalise, en effet, les acteurs de la mobilité partagée, notamment les entreprises de location de véhicules. Ces opérateurs ne peuvent plus désigner leurs clients, seuls conducteurs responsables du non-paiement du stationnement, alors que c'était le cas auparavant.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je comprends le sens de ces amendements mais les adopter serait remettre en cause la construction juridique de la réforme du stationnement payant. La redevance est due par le titulaire du certificat d'immatriculation. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

Mme Elisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement partage votre préoccupation pour les loueurs. Néanmoins, cela ne doit pas nous conduire à revoir le principe même de la réforme du stationnement. Les loueurs savent très bien à qui ils ont loué le véhicule et peuvent décider comment ils souhaitent répercuter le FPS ; à eux d'adapter leurs contrats. Avis défavorable.

M. Jean-Pierre Grand. – Les loueurs doivent modifier leurs contrats, ils le feront et nous attendrons les décisions de justice qui ne manqueront pas de venir après des recours déposés par les contrevenants.

L'amendement n°573 rectifié est retiré.

M. Jean-François Longeot. – Le message sera passé aux loueurs.

L'amendement n°21 rectifié bis est retiré.

M. Stéphane Piednoir. – J'ai interrogé Mme Wargon qui m'a confirmé une concertation avec les loueurs.

L'amendement n°704 rectifié bis est retiré.

ARTICLE 16

Mme la présidente. – Amendement n°1012 rectifié *bis*, présenté par M. Féraud et les membres du groupe socialiste et républicain.

I. – Alinéa 2

1° Remplacer les mots :

ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du présent code

par les mots :

aux cycles ou aux véhicules en fonction de leur niveau d'émission de pollution atmosphérique, ou lorsqu'une aire piétonne ou une zone à trafic limité ont été créées

2° Supprimer les mots :

de la ou des communes sur le territoire desquelles a été instituée cette voie

II. – Alinéa 3

Remplacer les mots :

dans les conditions prévues par

par les mots :

, qui sont soumis aux dispositions de

III. – Alinéa 4

1° Première phrase

Remplacer les mots :

et afin de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions, les services mentionnés au premier alinéa du I du présent article peuvent

par les mots :

les services de police et de gendarmerie nationales, les services de police municipale ou, à Paris, le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris peuvent également

2° Deuxième phrase, au début

insérer les mots :

Dans le cadre,

et après le mot :

peuvent

insérer le mot :

également

M. Rémi Féraud. – Cet amendement porte sur le contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules circulant dans les voies réservées. Il serait souhaitable de l'ouvrir aux agents de la mairie de Paris avant la mise en place de la police parisienne.

Mme la présidente. – Amendement n°1024, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission.

Alinéa 2

Remplacer les mots :

aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du présent code

par les mots :

à certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement de conséquence permet aux maires de créer des voies réservées, non pas seulement au profit des véhicules à très faibles émissions, mais plus largement au profit de certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

L'amendement n°1012 rectifié *bis* est satisfait par la rédaction de l'article 16. Retrait ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le cadre législatif permet déjà des contrôles automatisés, en particulier sur les pistes cyclables ou aires piétonnes. Le Gouvernement complétera par décret l'article R130-11 du code de la route. Retrait, sinon avis défavorable.

L'amendement n°1012 rectifié bis est retiré.

L'amendement n°1024 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°158 rectifié, présenté par Mmes Assassi, Apourceau-Poly et Benbassa, M. Bocquet, Mmes Brulin et Cohen, M. Collombat, Mme Cukierman, M. Gay, Mme Gréaume, M. P. Laurent, Mme Lienemann, M. Ouzoulias, Mme Prunaud et M. Savoldelli.

Alinéas 5 à 10

Supprimer ces alinéas.

Mme Éliane Assassi. – L'article 16 prévoit de généraliser les caméras à lecture intelligente. Ce dispositif allie images de vidéosurveillance, accès aux fichiers des cartes grises et Crit'air ainsi que capteurs pour détecter les contrevenants empruntant des voies réservées. Cette surveillance massive des personnes en circulation inquiète jusqu'au Conseil d'État car elle est contraire à la liberté d'aller et de venir anonymement. La commission des lois a prévu un

masquage immédiat et irréversible des photos. C'est une avancée mais cela ne suffit pas.

Mme la présidente. – Amendement n°931, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 7

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Les données relatives aux autres véhicules peuvent être, après un traitement des images empêchant l'identification des occupants du véhicule, enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours ouvrés à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le sujet est très sensible, nous en convenons mais, madame Assassi, le contrôle est la contrepartie de l'installation de voies réservées.

J'ai noté la préoccupation de la commission des lois : les contrôles ne doivent pas porter atteinte aux libertés publiques. Cependant, la jurisprudence constitutionnelle et européenne ne permet pas le masquage irréversible des occupants du véhicule qui, du reste, n'existe pas dans le cas des radars automatiques. Surtout, les technologies actuelles rendent impossible une distinction fiable entre le conducteur du véhicule et les occupants du véhicule. Or nous avons besoin de conserver les images identifiant le conducteur jusqu'au terme de la procédure, pour une éventuelle contestation.

Quoi qu'il en soit, nous appliquerons le principe de minimisation des données, dans le respect du RGPD et de la directive de 2016.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Si l'on crée des voies réservées, il faut, en effet, en assurer le contrôle. Les modalités de l'article 16 sont proportionnées et placées sous la vigilance de la CNIL. Il y a beaucoup de garanties. Avis défavorable à l'amendement n°158 rectifié.

Nous avons prévu le masquage irréversible des photos des passagers. Les technologies distinguant conducteur et passagers sont en cours de développement. Nous pouvons l'anticiper. Avis défavorable à l'amendement n°931.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois. – Je partage totalement l'avis défavorable du rapporteur. Nous avons pris en compte la nécessité de s'adapter mais le Conseil d'État et la CNIL se sont inquiétés du recueil systématique des photos et des plaques d'immatriculation des véhicules.

C'est pourquoi nous avons prévu le masquage définitif des passagers et des tiers que vous ne mentionnez pas.

Madame la ministre, simulez les réponses à votre appel d'offres pour le masquage des passagers et tiers.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Dans un monde idéal où tout le monde respecterait les interdictions, il n'y aurait pas besoin de contrôles... Avis défavorable à l'amendement n°158 rectifié.

En l'état actuel de la technologie, on ne sait pas distinguer conducteur et passagers ; cela prendra encore des années avant d'y parvenir. Le vote de cette obligation de masquage rendrait le contrôle inopérant.

L'amendement n°158 rectifié n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°931.

Mme la présidente. – Amendement n°242 rectifié *ter*, présenté par Mme Vullien, MM. Chasseing et Lafon, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. Détraigne, L. Hervé, Janssens, Bonnacarrère et A. Marc, Mmes Billon et C. Fournier, M. Delcros et Mme Renaud-Garabedian.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Le premier alinéa de l'article L. 2215-3 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , soit la qualité de l'air, soit les nécessités de la circulation ».

Mme Michèle Vullien. – Les motifs pour lesquels le préfet ou le maire peuvent décider une interdiction de circulation ne sont pas identiques. Ainsi, le préfet ne peut le faire pour des motifs liés à la qualité de l'air ou aux nécessités de la circulation. Cette situation peut poser problème dans les grandes agglomérations. D'où cet amendement de mise en cohérence.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les préfets ne sauraient toutefois empiéter sur les pouvoirs de police du maire. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement dessaisit le maire de son pouvoir de police. En outre, il n'a pas de lien avec l'article 16 qui concerne les voies réservées. Avis défavorable.

*L'amendement n°242 rectifié *ter* n'est pas adopté.*

L'article 16, modifié, est adopté.

La séance est suspendue à 16 h 30.

La séance reprend à 16 h 45.

Questions d'actualité

Mme la présidente. – Je vous rappelle que la séance est retransmise en direct sur Public Sénat, sur le site internet du Sénat et sur Facebook.

Au nom du Bureau, j'appelle chacun de vous à observer au cours de nos échanges l'une des valeurs essentielles du Sénat : le respect, celui des uns et des autres - et celui du temps de parole.

Étudiants étrangers

Mme Sylvie Robert. – (*Vifs applaudissements sur les bancs du groupe SOCR*) Nous sommes ravis, monsieur le Premier ministre, de vous retrouver dans notre hémicycle. (*Sourires et applaudissements sur les bancs du groupe SOCR*)

La hausse des frais d'inscription pour les étudiants extracommunautaires suscite l'incompréhension et le rejet de bon nombre d'acteurs concernés, en particulier des présidents d'université. Elle a été décidée sans concertation, tout comme le plan « Bienvenue en France ».

C'est un acte politique lourd de conséquences sur ce qui fait la France. Elle touche à notre diplomatie culturelle et à la francophonie. Cela méritait mieux qu'une décision prise à la hâte. Accepterez-vous de la suspendre comme l'a préconisé notre commission de la culture, de l'éducation et de la communication ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOCR et CRCE*)

Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation. – Voici, en effet, une décision éminemment politique : c'est la première fois qu'un Gouvernement a voulu faire de l'attractivité des universités un objectif. (*Protestations à gauche*) Nous avons préparé le plan « Bienvenue en France » pour faciliter l'accueil des étudiants et développer les formations françaises à l'international. La concertation a eu lieu : les doctorants ne seront pas concernés, et les étudiants étrangers en capacité de financer leurs études pourront, par leur effort contributif, aider ceux qui ont moins de moyens et qui seront exonérés de droits. En effet, pas moins de 21 000 bourses et exonérations seront mises à disposition, en particulier à destination des pays d'Afrique francophone. Au Kenya, en Éthiopie, en Chine, on me l'a dit : les qualités de notre accueil ne sont pas à la hauteur de celles de l'enseignement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM ; M. Jean-Marc Gabouty applaudit également.*)

Mme Sylvie Robert. – L'exonération de droits est une vision court-termiste et qui heurte considérablement notre tradition d'ouverture. Considérer les étrangers plus comme une charge que comme une chance, c'est regrettable ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOCR et CRCE*)

Déploiement de la 5G par des entreprises chinoises

M. Joël Guerriau. – (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Indépendants*) Nous saluons la présence du président chinois en France. M. Xi Jinping s'est d'abord rendu en Italie - nos voisins ont décidé de s'inscrire dans le grand projet des nouvelles routes de la soie - tous les chemins ne mèneront plus à Rome mais à Pékin. (*Sourires*) Il s'est ensuite rendu à Monaco, qui va accueillir la 5G de Huawei pourtant

soupçonnée d'espionnage - ces soupçons ont conduit les États-Unis à interdire cette entreprise sur leur sol. La Chine pratique un espionnage massif y compris à travers ses entreprises - elles doivent, depuis une loi de 2017, contribuer au renseignement. Bien qu'elle soit le deuxième partenaire commercial de l'Europe, la Chine a des différences fondamentales avec elle, notamment sur les libertés individuelles et le droit international.

Faut-il laisser la Chine dominer la Mer de Chine méridionale ou empêcher Taïwan de rejoindre l'OMS ?

La 5G chinoise ressemble comme deux gouttes d'eau au Cheval de Troie. La Commission européenne doit présenter d'ici quinze jours une position concertée sur la cybersécurité. Quelle est la position de la France ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Indépendants ; M. Olivier Cadic applaudit également.*)

M. Jean-Baptiste Lemoyne, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères. – La visite du président Xi Jinping se poursuit au Sénat. C'est le cinquantième anniversaire de nos relations avec la Chine.

Face aux défis, nous avons des responsabilités communes, des liens étroits. Pendant ces deux jours, la visite se passe avec respect, amitié, sans naïveté toutefois. Le président de la République a rappelé nos préoccupations sur les droits fondamentaux.

En invitant aussi la Chancelière allemande et le président de la Commission européenne à rencontrer le président chinois, le président de la République a affirmé son engagement dans le multilatéralisme alors que l'Union européenne revoit ses cadres d'intervention. Sur la cybersécurité, nous devons nous doter d'un cadre protecteur. Mais aujourd'hui, c'est la coopération qui s'est exprimée et c'est heureux. (*M. François Patriat applaudit.*)

M. Joël Guerriau. – Je regrette de ne pas avoir eu de réponse à ma question ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Indépendants, ainsi que sur quelques bancs des groupes UC et Les Républicains*)

Fiscalité

M. Laurent Duplomb. – (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*) Monsieur le Premier ministre, souvenez-vous de ma question, le 14 novembre dernier, lorsque je citais le propos de Colbert à Mazarin - sur le défaut français de toujours taxer, imposer, contraindre - et vous pressais de ne pas faire comme Marie-Antoinette en n'entendant pas la colère monter. Je ne croyais pas si bien dire, quand je vois la révolte qui court depuis ! La première revendication des Français est de faire cesser les taxations. Ils disent : laissez-nous vivre !

Votre grand débat, véritable écran de fumée, n'a pas suffi à l'apaiser. Je suis étonné des propositions de LaREM et de vos ministres, pour toujours plus

d'impôts : hausse des droits de succession, taxation des plus-values sur les résidences principales, retour de la taxe carbone - sombres perspectives ! Quand cesserez-vous cette addiction à l'impôt ? Pouvez-vous vous engager à n'augmenter aucun impôt ?

M. Gérard Darmanin, ministre de l'action et des comptes publics. – Quand il s'agit d'impôt, il n'y a qu'un verbe : baisser. Les chiffres de l'Insee sont clairs : nous sommes le Gouvernement qui a le plus baissé les impôts depuis 15 ans, qui a le plus réduit la dépense publique.

M. Olivier Paccaud. – Et la CSG ?

M. Gérard Darmanin, ministre. – Nous avons terminé l'année 2018 avec une croissance à 1,6 %.

Pour baisser les impôts, il faut baisser la dépense. (*On s'exclame sur les bancs du groupe Les Républicains.*) Où sont vos propositions ?

Notre pays doit payer moins d'impôts. Nous travaillons à baisser les impôts de production. Nous n'avons cessé de vous le rappeler : nous attendons vos propositions pour baisser la dépense publique ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM*)

M. Laurent Duplomb. – Avec 76 milliards d'euros de déficit en 2018 contre 59 milliards d'euros pour l'Allemagne, avec une dette de 2 300 milliards d'euros, quand celle de l'Allemagne est de 60 % de son PIB, avec 65 milliards de déficit sur la balance commerciale quand l'Allemagne accumule 220 milliards d'excédents, on ne peut dire que la France répond à la deuxième partie de la citation de De Gaulle, selon laquelle « quand je me regarde, je me désole ; quand je me compare, je me console ».

Agissez et agissez vite - et cessez de ne penser qu'à puiser dans la bourse des Français. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*)

PRÉSIDENTE DE M. GÉRARD LARCHER

Accès à un Internet de qualité

M. Jean-François Longeot. – (*Applaudissements sur les bancs du groupe UC*) Le 17 juillet 2017, le président de la République fixait un objectif de déploiement du Haut Débit (HD) d'ici 2020 et du Très Haut Débit (THD) d'ici 2022 sur tout le territoire.

La semaine dernière, UFC-Que choisir annonçait que 6,8 millions de Français étaient privés d'un accès de qualité minimale à Internet, soit 10,1 % de la population. Pour le HD, 12,8 millions de Français en sont privés, soit 19,8 % de la population. Et les disparités territoriales sont fortes : plus de 95 % des habitants des villes de plus de 10 000 habitants ont accès à Internet, mais la part passe à 65 % dans les villages de moins de 1 000 habitants.

Cette fracture numérique est insupportable. Le risque est celui d'une désincarnation de l'administration dans ces zones isolées du numérique. *Quid* du guichet relatif au fonds pour la société numérique ? Les collectivités territoriales avaient misé dessus pour le développement de la fibre optique. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UC)*

Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. – Les objectifs du Gouvernement sont clairs. Avec le Premier ministre, vendredi dernier, nous avons fait le point sur l'avancée des chantiers dans le Gers, où les choses progressent grâce à l'État et aux élus locaux.

Le Premier ministre a débloqué récemment 243 millions d'euros pour huit réseaux sur neuf départements. La couverture 4G a progressé en 2018 de 45 % avec 4 000 pylônes équipés dans l'année ; cette année, ce seront des sites mobiles nouveaux qui seront déployés - et 3,2 millions de locaux auront été raccordés à la fibre optique, tant en zone urbaine qu'en zone rurale. Je vous rappelle qu'au total, le Gouvernement a consacré 3,3 milliards d'euros pour les réseaux d'initiative publique.

Pour les dernières maisons qui ne peuvent être raccordées, une aide pour recevoir Internet par voie hertzienne existe à hauteur de 150 euros par foyer.

Réforme des congés bonifiés

M. Dominique Théophile. – *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM)* En outre-mer, nous avons appris la volonté du Gouvernement de modifier les congés bonifiés des fonctionnaires d'origine ultramarine, avantage acquis après une rude bataille. Ces congés peuvent être accordés après 36 mois consécutifs de service, pour 65 jours d'affilée, dont 35 jours bonifiés - ceci pour que les fonctionnaires ultramarins travaillant dans l'Hexagone puissent rejoindre leurs proches. Les frais d'avion sont pris en charge et les fonctionnaires reçoivent une prime de vie chère pendant leur séjour outre-mer.

Avec la réforme, soit à compter de 2020, les congés seraient moins longs mais pourraient être pris tous les 24 mois. Le Gouvernement souhaiterait faire baisser les prix des billets et mènera une concertation entre les employeurs publics et les organisations syndicales. David Lorion, député de La Réunion, a été chargé d'un rapport par la délégation à l'outre-mer à l'Assemblée nationale.

Quel contenu et quel calendrier pour cette réforme ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM)*

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics. – Le 28 octobre 2017 en Guyane, lors des Assises des outre-mer, le président de la République a annoncé la réforme des congés bonifiés. Le 28 juin 2018, il en a

fixé le principe, à savoir des congés moins longs mais tous les deux ans.

Une concertation sera organisée avant l'été. Les conditions actuelles datent de 1978. La réforme n'entend pas remettre en cause ces congés, mais en adapter les modalités. Le régime actuel ne correspond plus à notre temps, ni à nos modes de transports ni à nos modes de prises de congés. Il s'agit de revenir plus souvent et moins longtemps en outre-mer. Ce serait le cas dès l'an prochain.

Le congé supplémentaire de 35 jours ne se justifie plus aujourd'hui et seuls les frais de transports réels seront pris en compte. La réforme n'entraîne pas de changement des sur-rémunérations. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM)*

M. Dominique Théophile. – Merci pour ces précisions - et il faudrait à tout le moins associer les parlementaires ultramarins à la concertation.

Retrait de la bataille de Verdun des programmes scolaires

M. Franck Menonville. – *(Applaudissements sur les bancs du groupe RDSE)* J'associe M. Longuet à ma question que j'adresse à M. Blanquer. Quelque 300 000 morts, 400 000 blessés, dix mois de combat : la bataille de Verdun est emblématique. Si elle est toujours étudiée en classe de première, monsieur le ministre, nous souhaitons qu'elle soit explicitement nommée dans les programmes de l'Éducation nationale, au même titre que la bataille de la Somme. Verdun, c'est un symbole de la Grande Guerre que les nouvelles générations visitent. La zone rouge de 15 000 hectares de Verdun porte encore les stigmates de la guerre avec ses neuf villages morts pour la France. Verdun est aussi devenue la capitale mondiale de la paix et le symbole de l'amitié franco-allemande.

Au lendemain de la célébration du centenaire de la Grande Guerre, il est nécessaire de rappeler le message d'universalité contemporaine que porte cette ville. Pouvez-vous nous rassurer et nous affirmer qu'elle figurera toujours dans les programmes scolaires ?

M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse. – Je peux évidemment vous rassurer fortement. Mon grand-père s'est battu à Verdun. Je n'ai aucune raison de souhaiter que cette bataille soit occultée. C'est loin d'être le cas, car elle progresse en étant nommément inscrite dans les nouveaux programmes ce qui n'était pas le cas dans ceux de 2010. Ces programmes, progrès incontestable, ont une logique chronologique, de sorte que les élèves étudient Verdun en troisième mais aussi en première. Verdun sera étudiée, analysée, approfondie au titre de l'histoire mais aussi de la mémoire.

Je garantis que les documents d'accompagnement des programmes parleront de Verdun. Et comment

imaginer qu'un professeur d'histoire parle de la première Guerre mondiale sans mentionner Verdun ?

Pour moi, Verdun n'est pas morte et c'est plutôt une deuxième victoire de Verdun que d'être célébrée dans notre mémoire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe UC*)

Avenir des retraites

Mme Michelle Gréaume. – Ces derniers mois, les annonces sur la question des retraites se multiplient et se contredisent. Or, comme le dit la sagesse populaire, quand c'est flou, il y a un loup. (*Sourires*)

Dernière annonce en date : l'assouplissement du cumul emploi-retraite, permettant aux retraités de continuer à travailler afin d'obtenir des points supplémentaires pour leurs trop faibles pensions. Dans un contexte de révolution numérique et de chômage de masse, le système de retraites par points fera baisser les pensions ; il faudra donc travailler plus longtemps.

Vous continuez les annonces dans le plus grand flou et faites fi des concertations en cours avec les partenaires sociaux. Les Français en ont assez de voir leurs droits attaqués sous des prétextes financiers. Un sondage Harris montre que deux tiers des Français sont opposés à l'allongement de la durée de cotisations et au report de l'âge de départ à la retraite. Comment se positionne le Gouvernement ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe CRCE*)

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. – L'objectif de la réforme des retraites est clair : un système de retraite plus juste et plus solidaire - avec les mêmes droits pour tous : à chaque euro cotisé devront correspondre les mêmes droits. (*Protestations sur les bancs du groupe CRCE*)

Le mandat confié à Jean-Paul Delevoye n'a pas changé : l'âge minimal du départ en retraite restera le même. Marc Fesneau le rappelait encore la semaine dernière. L'allongement de l'espérance de vie est une réalité qu'il faut regarder en face. (*Même mouvement*)

Mme Éliane Assassi. – On nous l'a déjà faite !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. – En 2020, cinq millions de Français auront plus de 85 ans. C'est un défi majeur pour notre société et pour le financement de la prise en charge des personnes âgées dépendantes. Nous devons améliorer les conditions de travail en Ehpad.

Nous avons pris l'engagement de débattre en toute transparence, sans remettre en cause l'âge légal de la retraite...

M. Philippe Dallier. – On n'a rien compris !

Mme Michelle Gréaume. – Vous dites que vous ne toucherez pas à l'âge légal. Mais comment pouvez-vous affirmer que les travailleurs partiront à la retraite

à taux plein à 62 ans, alors que tout indique que votre objectif est contraire ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe CRCE*)

Arjowiggins

M. Jean Pierre Vogel. – (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*) Le ministre de l'économie prétend faire de la reconquête industrielle une priorité.

Dans la Sarthe, c'est le moment de passer des intentions aux actes. Dans quelques jours, le couperet définitif du tribunal de commerce de Nanterre devrait tomber. Ce sont près de 900 emplois industriels, des sites Arjowiggins de Saint-Mars-la-Brière et de Bessé-sur-Braye, qui pourraient être rayés d'un trait de plume.

Ce drame économique est un drame humain pour plusieurs centaines de familles de salariés. Celles de l'usine de Bessé-sur-Braye notamment, territoire à la limite de la Sarthe et du Loir-et-Cher, vivent dans un secteur extrêmement défavorisé sur le plan industriel.

Le Gouvernement ne peut pas abandonner Arjowiggins dont la BPI a été actionnaire *via* sa maison mère Sequana, manquant singulièrement de clairvoyance.

La présidence de la région Pays de la Loire, Christelle Morançais, est prête à engager la région pour sauver ces emplois. Accompagnerez-vous la région et comment ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*)

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances. – L'État a travaillé tout 2018 à une reprise globale des trois sites d'Arjowiggins, sans succès à cause d'un contentieux devant la justice britannique qui faisait peser un risque de 100 millions d'euros. C'est grâce à l'État que l'activité a pu se poursuivre, que des repreneurs se sont déclarés pour le site de l'Aisne, pour l'un des sites sarthois et pour les trois sites. Hélas, celui qui devait reprendre les trois sites a annoncé, il y a cinq jours, ne pas pouvoir rassembler l'argent en avril.

Nous sommes aux côtés des salariés, aux côtés des organisations syndicales, pour trouver 20 millions d'argent privé, sans garantie publique - ce sont les règles du jeu. (*Exclamations à gauche*) L'État n'a pas à rougir de son action pour l'emploi industriel : dans trois cas sur quatre, nous trouvons une solution (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM ; huées sur les bancs du groupe Les Républicains*) Nous avons sauvé 5 000 emplois à Arques, dans les Hauts-de-France. L'industrie crée plus d'emplois qu'elle n'en détruit : c'est un fait. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM*)

Labellisation « bio »

M. Joël Labbé. – (*Applaudissements sur les bancs du groupe RDSE*) Le marché « bio » se développe à un rythme important. Ce mode de production répond aux attentes de nos concitoyens et contribue à la préservation de la santé humaine, de l'environnement et de l'emploi. Monsieur Guillaume, vous avez salué cette évolution dans un entretien à l'AFP tout en appelant à ne pas industrialiser le bio. Je m'en félicite. Cet appel sera-t-il suivi d'actes forts ?

Le 3 avril, le Gouvernement sera appelé à se prononcer sur la production de fruits et légumes sous serre chauffée. La France a l'occasion d'envoyer un signal fort à l'Union européenne pour l'interdiction de la production à contre-saison. Ce type de culture émet dix fois plus de CO₂ qu'une production respectant les cycles naturels. Interdirez-vous le chauffage des serres ? (*Quelques applaudissements sur les bancs des groupes RDSE, SOCR et CRCE*)

M. Didier Guillaume, ministre de l'agriculture et de l'alimentation. – Votre question n'a rien de simple. Elle concerne 38 entreprises et 4 500 tonnes de produits. Le Comité national de l'agriculture bio qui s'est réuni en octobre n'a pas pu trancher. Vous dites qu'il faut interdire ce type de culture à contre-saison. La France doit-elle surtransposer ou pas ? (« Non » sur les bancs du groupe Les Républicains)

Faut-il chauffer les serres avec des énergies fossiles ? Bien sûr, non. Faut-il avoir recours au photovoltaïque ou aux énergies renouvelables ? C'est la discussion sur la table. Le monde agricole ne s'est pas encore mis d'accord. Nous devons trouver une solution de compromis. La France est un leader en matière d'agriculture bio et doit continuer à tenir ses positions.

Le Comité national de l'agriculture bio devrait proposer trois mois supplémentaires de réflexion, jusqu'à juillet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe RDSE*)

M. Joël Labbé. – Ce report est désolant. Les industriels veulent s'approprier l'agriculture bio : nous devons la protéger ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe CRCE et sur quelques bancs du groupe SOCR*)

Pollution du littoral

M. Jean-François Rapin. – (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*) Ce week-end, la région Hauts-de-France a organisé une opération de nettoyage, notamment des côtes maritimes, rassemblant 50 000 de nos concitoyens. Malheureusement, cette manifestation sociale, solidaire et écologique a été entachée par une pollution à la paraffine, qui a été peu commentée, tant la marée noire du *Grande America* occupait les médias.

Que compte faire le Gouvernement contre les contrevenants à la biodiversité de l'un des détroits les plus fréquentés du monde ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes Les Républicains, UC et RDSE*)

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. – Cet épisode de pollution à la paraffine des côtes picardes a porté de Fort-Mahon dans la Somme jusqu'à Marques-en-Calais, dans le Pas-de-Calais. Nous avons été alertés le 18 mars ; les associations étaient mobilisées dès la veille pour nettoyer les côtes, et je salue leur mobilisation qui a permis de récupérer 200 litres de paraffine.

L'État s'est mobilisé, des prélèvements ont été effectués ; les analyses sont rassurantes : pas de risques d'intoxication. Les préfetures ont rappelé les consignes de protection.

Ces rejets sont causés par le nettoyage des fonds de cuve, autorisé par l'Organisation maritime internationale sous certaines conditions. Ce n'est pas satisfaisant. Nous agissons à deux niveaux : avec la direction des affaires maritimes, en menant l'enquête pour déterminer les causes du sinistre et engager des poursuites ; avec le centre de lutte contre la pollution maritime en portant le sujet au plan européen et international.

M. Jean-François Rapin. – Il faudrait pénaliser ces actions et utiliser le produit de ces amendes pour financer la résilience et la protection du trait de côte. Il faut agir, vite ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains ; M. Jean-Pierre Decool applaudit également.*)

Sécurité à Marseille

Mme Samia Ghali. – Dimanche, à 14 heures, les habitants du quartier de la Bricarde se sont retrouvés sous le feu croisé des kalachnikovs d'un commando d'hommes encagoulés, porteurs de brassards de police et sortant de véhicules à gyrophares. Alertée par des mamans terrorisées par ces scènes de guerre, je suis partagée entre colère et indignation.

Les forces de l'ordre ont mis trois quarts d'heure à arriver sur place. Que sont devenues les promesses de la reconquête des zones de non droit ? Gérard Collomb n'avait-il pas dit : « plus jamais ça » après l'attaque de la Busserine, il y a un an ?

Depuis l'abandon de l'approche globale mise en place en 2012 et conduite par M. Nunez, on observe une recrudescence des trafics et des violences.

Parce que la République doit à tous la sécurité, de la Bricarde aux Champs-Élysées, je vous demande de mettre en place un comité interministériel pour la sécurité à Marseille, de réinstaurer l'approche globale, de doter la ville de 200 policiers supplémentaires et de CRS. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR*)

Voix à droite. – Et l'armée !

M. Laurent Nunez, secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur. – Le Gouvernement partage l'émoi des Marseillais après ce nouvel incident. Nous poursuivons l'action engagée sous le quinquennat précédent avec l'approche globale. Cela passe d'abord par la présence de voie publique renforcée, dans les quartiers de reconquête républicaine - nous avons augmenté les BAC, les groupes de sécurité de proximité, les brigades spécialisées de terrain. La Bricarde est la quatrième cité marseillaise en temps de présence des unités de force mobiles.

Nous menons aussi une action de démantèlement du trafic de stupéfiants - 32 réseaux ont été démantelés en 2018, en coopération avec les douanes et les gendarmes.

Nous menons aussi une politique de prévention : ainsi sept règlements de compte ont été déjoués en 2018.

Vous savez mon attachement à Marseille. Tout sera fait pour que cessent de telles scènes. Nous partageons votre émotion et saluons le courage et la détermination des policiers marseillais. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et RDSE)*

Mme Samia Ghali. – Les enfants qui ont vécu cette scène sont allés le lendemain à l'école. Cette violence n'est pas celle d'un jeu vidéo ; c'est leur quotidien.

Fraude à la carte Vitale

Mme Claudine Kauffmann. – Lorsqu'Emmanuel Macron était candidat, il prônait une transparence totale en matière publique. Ces déclarations d'intention n'ont guère été suivies d'effet. Ainsi, la semaine dernière, le secrétaire d'État Adrien Taquet refusait de répondre à une question de Mme Goulet sur la fraude massive aux cartes vitales.

Le nombre de numéro d'inscription au répertoire (NIR) varie de 17 millions à 100 millions. Au moins 1,8 million de ces numéros ont été attribués à la suite de l'utilisation de faux documents. Combien sont encore actifs ? Combien ont été attribués à des étrangers résidant en France ?

L'opacité singulière que vous entretenez nous interpelle. Quelles mesures comptez-vous prendre pour lutter contre cette fraude massive ?

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. – Je comprends les inquiétudes que suscitent les chiffres que vous relayez. Mme Buzyn a demandé une enquête, dont il ressort que ces chiffres ne correspondent en rien à la réalité.

Il est regrettable que la diffusion de fausses informations conduise à une stigmatisation injuste des étrangers, soupçonnés d'être fraudeurs. En 2017, les cas de fraude n'ont concerné que 0,2 % des

18 millions de NIR attribués. Les médias ont extrapolé les chiffres à partir de résultats intermédiaires d'une enquête interne. Il ne s'agit pas de fraudes avérées. Dans la plupart des cas, il n'y avait aucune intention de fraude mais des documents manquants que les assurés contactés ont pu fournir.

Une mission d'évaluation et de contrôle sur la fraude à l'obtention des numéros de sécurité sociale, présidée par le rapporteur général, rendra ses conclusions dans les semaines à venir.

Je précise qu'un numéro d'inscription ne suffit pas à lui seul à bénéficier de prestations. Il faut des pièces complémentaires. Enfin, les dispositifs de contrôle sont très complets et certifiés depuis 2013. *(M. Martin Lévrier applaudit.)*

Mme Claudine Kauffmann. – Votre refus de répondre clairement résonne comme une caution apportée aux fraudeurs ! Nos compatriotes dont vous avez accru la pression fiscale apprécieront.

La séance est suspendue à 17 h 40.

PRÉSIDENTE DE MME VALÉRIE LÉTARD,
VICE-PRÉSIDENTE

La séance reprend à 17 h 55.

Orientation des mobilités (Procédure accélérée – Suite)

Discussion des articles *(Suite)*

ARTICLE 17

Mme la présidente. – Amendement n°159, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéas 12 et 13

Supprimer ces alinéas.

Mme Céline Brulin. – Nous sommes rarement favorables aux ordonnances... Les plateformes d'intermédiation numériques mettent en relation des clients détenteurs de fret et des entreprises de transport routier de marchandise. Si le cadre juridique des bourses de fret numériques est clair, celui des services numériques de mise en relation commerciale est flou puisque ces services ne sont pas considérés comme des commissionnaires de transport.

La commission relève à juste titre que le régime mérite d'être clarifié - raison de plus pour ne pas légiférer par ordonnances. Il faut un projet de loi.

Mme la présidente. – Amendement n°661 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéas 12 et 13

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

II. – L'activité des plateformes d'intermédiation numérique entre clients détenteurs de fret et entreprises de transport public routier de marchandises entre dans le champ de la profession de commissionnaire de transport définie au I du I de l'article L. 1411-1 du code des transports.

Mme Angèle Préville. – Pour assurer une égalité de traitement, cet amendement propose de considérer les plateformes numériques officiant en tant qu'opérateur de transport de marchandises comme commissionnaires de transport. Cela permettrait de mieux encadrer leurs activités au travers d'un dispositif déjà opérant auquel sont soumis les professionnels du secteur de la livraison.

Mme la présidente. – Amendement n°792, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

Alinéa 12

Après le mot :

marchandises

insérer les mots :

ou des livreurs professionnels à vélo ou à pied

M. Frédéric Marchand. – Nous incluons dans le champ de l'ordonnance les livreurs à vélo ou à pied.

Mme la présidente. – Amendement n°793, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Pour l'ordonnance mentionnée au présent II, sont considérées comme entreprises de transport public routier de marchandises, les transporteurs publics routiers de personnes exécutant des transports de marchandises, de manière accessoire, au moyen de véhicules destinés au transport de personnes, à l'occasion de services réguliers ou à la demande.

M. Frédéric Marchand. – Cet amendement inclut dans le champ de l'ordonnance les transporteurs publics routiers de personnes lorsqu'ils effectuent du transport de marchandises de manière accessoire. En effet, de plus en plus de cars de voyageurs transportent également des marchandises dans leur coffre...

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'ordonnance prévue à l'article 17 permettra de mieux encadrer l'activité des plateformes numériques d'intermédiation et de lutter contre l'exercice illégal de transport de marchandises. Avis défavorable à l'amendement n°159.

Considérer ces plateformes comme des commissionnaires de transport ne permet pas de

prendre en compte leur diversité. Certaines n'interviennent pas dans la relation commerciale, contrairement aux commissionnaires. Avis défavorable à l'amendement n°661 rectifié.

Les amendements n^{os}792 et 793 sont satisfaits par la rédaction de l'article 17 qui englobe la livraison à vélo, à pied ou par des véhicules qui ne sont pas des véhicules de transport de marchandises. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Nous partageons l'objectif de mieux encadrer ces plateformes numériques. Les ordonnances sont nécessaires car il faut poursuivre les discussions avec les acteurs mais aussi trancher des questions techniques. Il nous faut répondre rapidement à l'attente des professionnels qui sont soumis à cette nouvelle concurrence. Avis défavorable à l'amendement n° 159.

L'amendement n° 661 rectifié est très réducteur. Le rôle d'un commissionnaire n'est pas de mettre en relation donneur d'ordre et transporteur, il est mandaté par le donneur d'ordre pour trouver une solution de transports. Avis défavorable, d'autant que ce statut n'est pas une demande des plateformes, ni des professionnels.

L'amendement n°792 est satisfait par la rédaction actuelle : retrait ? Avis favorable en revanche à l'amendement n° 793 qui clarifie la rédaction.

M. Olivier Jacquin. – Renvoyer à une ordonnance montre bien que le transport de marchandises est le parent pauvre de votre texte. Pourtant, les marchandises circulent sur les mêmes infrastructures que les voyageurs, qu'elles encombrant. Un site comme B Fret n'a pas la notoriété de BlaBlaCar ; il vous permet pourtant, par exemple, de faire transporter vos skis tandis que vous prenez confortablement le train. Tapez « Cocolis » et « Ouibus », et admirez l'astuce : cette plateforme propose à ceux qui voyagent en Ouibus de transporter la marchandise d'un tiers, et d'obtenir au passage une réduction pour leur prochain voyage en Ouibus !

Nous sommes favorables à l'économie du partage permise par les nouvelles technologies, tant qu'elle est limitée, réglementée et régulée. Certains font de ces activités une activité permanente qui vient concurrence les transporteurs dûment inscrits comme commissionnaires de transport.

L'amendement n°792 est retiré.

L'amendement n°159 n'est pas adopté, non plus que les amendements n^{os}661 rectifié et 793.

Mme la présidente. – Amendement n°676 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Dans les douze mois suivant la promulgation de la présente loi, un accord de branche étendu, après

négociation collective dans le secteur routier, organise une régulation des plateformes d'intermédiation tant sur les formes d'échanges et mises en relations que sur les conditions tarifaires des différentes prestations faisant l'objet de l'intermédiation. À défaut d'accord, cette régulation est fixée par décret en Conseil d'État dans un délai de quinze mois à compter de la promulgation de la présente loi.

Mme Martine Filleul. – Face au risque de concentration monopolistique, la régulation de ces plateformes d'intermédiation sur les modalités d'échanges et les tarifs des prestations doit être négociée dans le cadre d'une convention collective de branche. Nous prévoyons une mesure réglementaire supplétive en cas d'échec de la négociation.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Renvoyer à un accord de branche ne me paraît pas une bonne solution. Le cadre de l'activité des plateformes doit être déterminé par la loi. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il ne rentre aucunement dans le champ de la négociation collective entre partenaires sociaux de réguler l'activité d'acteurs qui ne relèvent pas de la branche transports routiers. Retrait ou avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement avait tout son sens avec le précédent, qui faisait des plateformes numériques des commissionnaires de transport. Attention au risque de distorsion de concurrence. S'agissant d'une activité encore naissante, il serait bienvenu de réunir l'ensemble des acteurs pour éviter de se retrouver avec un acteur monopolistique, à l'instar de Booking dans l'hôtellerie.

L'amendement n°676 rectifié est retiré.

L'article 17 est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°794 rectifié *bis*, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

Après l'article 17

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 3211-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le présent chapitre n'est pas applicable aux entreprises utilisant cyclomoteurs et cycles à pédalage assisté. »

M. Frédéric Marchand. – Cet amendement facilite l'accès à la profession de transporteur public routier de marchandises pour les cyclomoteurs et cycles à pédalage assisté.

La réglementation en vigueur pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes est trop complexe pour les livreurs utilisant scooters et vélos électriques, au point qu'ils sont nombreux à la contourner en déclarant un vélo sur la plateforme de livraison... Ils ne sont donc

pas assurés. Il convient de les protéger, d'autant que la plupart sont jeunes et n'ont pas toujours les moyens d'obtenir la capacité professionnelle. Avec les conditions actuelles, on les prive de travail.

Mme la présidente. – Amendement identique n°892 rectifié *ter*, présenté par MM. Corbisez et Artano, Mme M. Carrère, M. Gold, Mme Guillotin et MM. Collin, Labbé, Castelli, Dantec, Gabouty, Menonville, Requier et Vall.

M. Jean-Pierre Corbisez. – Le développement des deux-roues et des vélos cargo à assistance électrique constitue une opportunité à saisir pour relever le défi de cette nouvelle mobilité.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Aujourd'hui, le statut de transporteur routier de marchandises - et les obligations qui en découlent - s'applique aux cyclomoteurs mais pas aux vélos à pédalage assisté. Exclure de la réglementation applicable toutes les entreprises utilisant de tels véhicules, en les dispensant notamment de toute obligation en termes de capacité professionnelle, poserait un problème de concurrence dans le secteur.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Tel que rédigé, l'amendement dispenserait d'inscription au registre une entreprise dès lors qu'elle utiliserait ne serait-ce qu'un seul de ces véhicules ! Il y a donc un problème de rédaction. Sur le fond, il est sain que les entreprises utilisant des cyclomoteurs soient assujetties aux mêmes obligations que les autres professionnels du secteur de la course. Avis défavorable.

*L'amendement n°892 rectifié *ter* est retiré.*

*L'amendement n°794 rectifié *bis* n'est pas adopté.*

ARTICLE 18

Mme Catherine Dumas. – L'article 18 renforce la régulation des opérateurs qui mettent à disposition des véhicules en *free floating*. Certains amendements trouvent leur origine dans le fait que ces engins de mobilité n'ont pas de station d'attache. M. Mouiller s'inquiète de la gêne provoquée pour les personnes handicapées par le stationnement sauvage ; M. Karoutchi, du logotype ; Mme Vullien, de l'adaptation à la diversité des besoins. Autant d'inquiétudes qui seraient apaisées si ces engins restaient accessibles en libre-service mais avec une station d'attache. Cela résoudrait aussi le problème de la recharge, effectuée par des vacataires aux conditions de travail et de rémunération peu enviables.

M. Frédéric Marchand. – Le succès du *free floating* contribue au développement d'une mobilité zéro bruit et zéro émission. Il faut encadrer ces nouvelles mobilités pour assurer leur développement harmonieux, sans toutefois freiner une offre plébiscitée par les usagers.

Notre commission a durci le dispositif envisagé en autorisant les communes à mettre en place un régime d'autorisation préalable et de redevance. Cela risque

de freiner l'innovation et le développement de nouveaux acteurs, sans parler de la concurrence déloyale si la collectivité dispose de son propre service de *free floating*...

Ces règles n'empêcheront ni les incivilités, ni les accidents. Dans la majorité des cas, les opérateurs préviennent les communes de leur implantation et sensibilisent les usagers à la sécurité routière ; certains distribuent même des casques gratuitement.

Revenons à la rédaction initiale, qui proposait une plus grande marge de manœuvre aux AOM et un contrôle *a posteriori*.

Ne nous montrons pas trop impatients. Ces nouvelles mobilités sont l'avenir, surtout pour le dernier kilomètre.

Mme la présidente. – Amendement n°932, présenté par le Gouvernement.

I.- Alinéas 2 à 10

Remplacer ces alinéas par cinq alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1231-17. – I. – L'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 et, s'agissant de la région Île-de-France, l'autorité organisatrice compétente prévue par l'article L. 1241-1, peuvent, après avis des communes concernées et des autorités compétentes en matière de police de circulation et de stationnement, prévoir de soumettre les services de partage de véhicules et d'engins, permettant le transport de passagers ou de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache, et susceptibles à ce titre d'engendrer une gêne significative pour la circulation et pour les piétons, la sécurité ou la tranquillité publique ou des impacts significatifs en matière de congestion, à des prescriptions particulières, sur tout ou partie de son ressort territorial.

« II. – Les prescriptions particulières définies par l'autorité organisatrice et applicables à l'exercice, par un opérateur, d'un service mentionné au I du présent article peuvent exclusivement porter sur :

« 1° Les informations relatives à la flotte d'engins ou de véhicules mis à disposition des utilisateurs, que l'opérateur doit transmettre à l'autorité organisatrice, relatives au nombre et aux caractéristiques de ces engins ou véhicules et au déploiement de cette flotte ;

« 2° Les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés et par les utilisateurs des engins et véhicules, des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes ;

« 3° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait, le cas échéant, des engins et véhicules hors d'usage.

II. - Alinéa 11

Supprimer les mots :

dans l'autorisation d'exploiter

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'article 18 vise à accompagner le développement de ces nouveaux services - aujourd'hui, vélos, trottinettes et scooters, demain véhicules autonomes en libre-service - tout en anticipant leur impact sur les autres modes de transport, sur la fluidité des déplacements et sur la gestion des espaces publics. L'article 20 traitera des travailleurs, qui ne sont généralement pas salariés

Le Gouvernement recherche un équilibre entre prérogatives des collectivités territoriales et des AOM, entre liberté d'entreprendre et respect de l'intérêt général.

Le texte de la commission introduit un régime d'autorisation préalable et une redevance d'occupation du domaine public, ce qui limiterait la capacité des AOM à structurer le secteur.

Le rôle des collectivités territoriales, propriétaire du domaine public, est essentiel mais l'instauration d'un régime d'autorisation préalable n'est pas adaptée. Mieux vaut un simple cahier des charges, sans procédure administrative de sélection. L'autorité organisatrice doit jouer un rôle plus central. Le Gouvernement poursuit la concertation, en tenant compte des orientations du Sénat ; nous privilégions la souplesse pour éviter les procédures coûteuses et la fragmentation des règles. En attendant le résultat de ce travail, je vous propose de revenir au texte initial, sans nier l'apport de la commission.

Mme la présidente. – Amendement n°888 rectifié, présenté par MM. Corbisez, Artano et Roux, Mme Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve et MM. Collin, Castelli, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

I. – Alinéas 2 à 4

Remplacer ces alinéas par cinq alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1231-... – I. – La commune ou, le cas échéant, l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de police de circulation et de stationnement, peut délibérer pour prévoir de conditionner la création de services de partage de véhicules et d'engins, permettant le transport de passagers ou de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache, et susceptibles à ce titre d'engendrer une gêne significative pour la circulation et pour les piétons, la sécurité ou la tranquillité publique ou des impacts significatifs en matière de congestion, à la délivrance d'une licence d'exploitation annuelle, sur tout ou partie de son ressort territorial.

« Lorsque la commune ou, le cas échéant, l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de police de circulation et de stationnement, a délibéré en ce sens, l'opérateur souhaitant développer un service mentionné au premier alinéa doit effectuer annuellement sa demande auprès de l'autorité compétente.

« La mise en place d'une procédure de délivrance de licences d'exploitation a lieu dans le respect des règles prévues par les articles L. 2122-1 et L. 2122-1-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

« II. – La licence d'exploitation applicable à l'exercice, par un opérateur, d'un service mentionné au I peut prévoir :

« 1° Le nombre et les caractéristiques des engins ou véhicules et les conditions de déploiement de cette flotte ;

II. – Alinéa 6

Rédiger ainsi cet alinéa :

« ...° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait, le cas échéant, des engins et véhicules hors d'usage.

III. – Alinéa 7

Supprimer cet alinéa.

IV. – Alinéa 10

Rédiger ainsi cet alinéa :

« ...° Le cas échéant, la participation de l'opérateur à la construction de places de stationnement qui lui seront réservées.

V. – Alinéa 11

Remplacer les mots :

prescriptions définies dans l'autorisation d'exploitation, l'autorité organisatrice

par les mots :

conditions de délivrance de la licence d'exploitation, l'autorité compétente

M. Jean-Pierre Corbisez. – Cet amendement va plus loin que le régime proposé par la commission en proposant un système de délivrance de licences d'exploitation, soumises à renouvellement annuel. Vu l'évolution rapide du marché, une clause de revoyure s'impose.

M. le président. – Amendement n°816, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

I. – Alinéas 2 à 4

Rédiger ainsi ces alinéas :

« Art. L. 1231-.... – I. – L'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 et, s'agissant de la région Île-de-France, l'autorité organisatrice compétente prévue par l'article L. 1241-1, peuvent, après avis des communes concernées et des autorités compétentes en matière de police de circulation et de stationnement, prévoir de soumettre les services de partage de véhicules et d'engins, permettant le transport de passagers ou de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache, et susceptibles à ce titre

d'engendrer une gêne significative pour la circulation et pour les piétons, la sécurité ou la tranquillité publique ou des impacts significatifs en matière de congestion, à des prescriptions particulières, sur tout ou partie de son ressort territorial.

« II. – Les prescriptions particulières définies par l'autorité organisatrice et applicables à l'exercice, par un opérateur, d'un service mentionné au I peuvent exclusivement porter sur :

« 1° Les informations relatives à la flotte d'engins ou de véhicules mis à disposition des utilisateurs, que l'opérateur doit transmettre à l'autorité organisatrice, relatives au nombre et aux caractéristiques de ces engins ou véhicules et au déploiement de cette flotte ;

II. – Alinéa 6

Rédiger ainsi cet alinéa :

« 3° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait, le cas échéant, des engins et véhicules hors d'usage.

III. – Alinéas 9 et 10

Supprimer ces alinéas.

IV. – Alinéa 11

Supprimer les mots :

définies dans l'autorisation d'exploiter

M. Frédéric Marchand. – L'encadrement de ces nouvelles offres de transport ne doit pas brider l'innovation mais l'accompagner.

Avec cet amendement, les AOM pourront établir des prescriptions minimales, au travers d'une charte notamment, que les opérateurs devront respecter sous peine de sanction. Elles pourront s'emparer du sujet sans freiner le développement des nouveaux services de mobilité.

Mme la présidente. – Amendement n°317 rectifié, présenté par MM. Karoutchi, Bascher, Bonhomme, Bonne, Buffet, Calvet et Cambon, Mme L. Darcos, M. Daubresse, Mmes Deromedi, Di Folco, Duranton et Estrosi Sassone, MM. Ginesta et Husson, Mme Imbert, M. Laménie, Mmes Lassarade et Lavarde, MM. Le Gleut, Lefèvre et Magras, Mmes M. Mercier et Micouleau, MM. Milon, Panunzi, Piednoir et Pointereau, Mme Raimond-Pavero et MM. Sido, Vial et Vogel.

Alinéa 2

Après le mot :

marchandises

insérer les mots :

et n'étant pas immatriculés

M. Roger Karoutchi. – Attention à ne pas soumettre à une double-réglementation les deux-roues motorisés électriques immatriculés, déjà soumis aux

dispositions du code de la route et aux règles de stationnement édictées par les autorités locales.

Mme la présidente. – Amendement n°714, présenté par M. Pellevat.

Alinéa 2

Après le mot :

marchandises

insérer les mots :

et n'étant pas immatriculés au sens du code de la route

M. Cyril Pellevat. – C'est le même, en plus précis.

Mme la présidente. – Amendement n°397 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, MM. Capo-Canellas et Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère et A. Marc, Mmes Billon et C. Fournier et MM. Delcros et Fouché.

Alinéa 3

Remplacer les mots :

portant exclusivement

par les mots :

pouvant notamment porter

Mme Michèle Vullien. – Laissons les collectivités définir quelles prescriptions elles souhaitent édicter, afin d'adapter au mieux l'offre aux besoins de la population. N'oublions pas les plus fragiles et ne donnons pas l'image d'une ville mal tenue, voire anarchique !

Mme la présidente. – Amendement identique n°563 rectifié, présenté par MM. Menonville et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin et Castelli, Mme N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Requier et Vall.

M. Franck Menonville. – Il est défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°1007 rectifié, présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mme Lavarde, M. Mayet, Mme Bonfanti-Dossat, M. Brisson, Mme Duranton, MM. Le Gleut, Laménie, Regnard, Pointereau, Poniatowski, Gremillet et Rapin et Mme Chauvin.

M. Jean-François Husson. – *Idem.*

Mme la présidente. – Amendement n°971 rectifié *bis*, présenté par MM. Pemezec et Karoutchi, Mmes L. Darcos, Lavarde, Chain-Larché, Thomas, de Cidrac et Duranton, M. Daubresse, Mme Deromedi, MM. Magras, Le Gleut, Regnard, Sido, Laménie et de Nicolaÿ et Mmes Renaud-Garabedian et Garriaud-Maylam.

I. – Alinéa 3

Remplacer le mot :

exclusivement

par le mot :

notamment

II. – Alinéa 4

1° Après le mot :

déploiement

insérer les mots :

et à la disponibilité en temps réel

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

L'autorité organisatrice doit transmettre aux autorités publiques gestionnaires de voirie ces informations lorsqu'elles ces autorités les demandent.

M. Roger Karoutchi. – Les données issues des opérateurs d'engins en *free floating* doivent être complétées par des données en temps réel, pour une analyse fine des pratiques permettant d'adapter les politiques publiques et la gestion de la voirie.

Mme la présidente. – Amendement n°207 rectifié *bis*, présenté par M. Mouiller, Mmes Puissat, Deromedi et Thomas, M. Sol, Mme Estrosi Sassone, MM. Savary et Le Nay, Mmes Vullien, Morhet-Richaud, Lassarade et L. Darcos, MM. A. Marc et B. Fournier, Mmes Di Folco, Bruguière et Ramond, MM. D. Laurent, Bouloux, Schmitz, Cuypers et Vaspart, Mme Canayer, MM. de Legge et Hugonet, Mmes Dumas et Micouleau, M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Duranton, M. Longeot, Mme Guidez, MM. Daubresse et Charon, Mme Billon, MM. Darnaud et Dufaut, Mme Garriaud-Maylam, MM. Decool et Morisset, Mme Malet, M. Le Gleut, Mmes Lavarde et Deseyne, MM. Bonnacarrère et Détraigne, Mme Doineau, MM. Raison, Perrin et L. Hervé, Mme Raimond-Pavero, MM. Nougéin, Bonne, Segouin, Laménie, Sido, Pointereau et Poniatowski, Mmes Noël, Imbert, Lamure et Keller et MM. Malhuret et Gremillet.

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par les mots :

, notamment les règles assurant l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou en perte d'autonomie

M. Philippe Mouiller. – L'accessibilité de la voie publique pour les personnes à mobilité réduite est souvent entravée par le stationnement sauvage - on le constate aux abords du Sénat. Il faut les mentionner dans les autorisations préalables.

Mme la présidente. – Amendement n°236 rectifié, présenté par MM. Karoutchi, Bascher, Bonhomme, Bonne, Buffet, Calvet et Cambon, Mme L. Darcos, M. Daubresse, Mmes Deromedi, Di Folco, Duranton et Estrosi Sassone, MM. Ginesta et Husson, Mme Imbert, M. Laménie, Mme Lassarade, MM. Le Gleut, Lefèvre et Magras, Mmes M. Mercier et

Micouleau et MM. Milon, Panunzi, Piednoir, Sido, Vial et Vogel.

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par les mots :

à l'exception de la publicité concernant le service lui-même

M. Roger Karoutchi. – La publicité pour les véhicules de *free floating* est encadrée ; cet amendement l'autorise pour le service lui-même.

Mme la présidente. – Amendement n°662 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'alinéa 9

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« 7° Le périmètre d'exploitation, défini en amont par l'autorité organisatrice de mobilité.

« Le montant de la redevance mentionné au 6° est modulable par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale délivrant l'autorisation d'exploiter de mobilité selon la couverture effective par l'opérateur du périmètre défini au 7°.

M. Jean-Michel Houllégatte. – Les nouveaux opérateurs déploient leurs services là où la demande est la plus forte et lucrative, selon la théorie bien connue de l'écrémage. Ce faisant, ils peuvent négliger certains secteurs de l'AOM. Nous souhaitons qu'un dialogue s'établisse entre l'AOM et l'opérateur sur le périmètre de déploiement du service. La redevance d'exploitation pourrait ainsi être modulée selon la zone effectivement couverte.

Mme la présidente. – Amendement n°1025, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission.

Alinéa 11

Remplacer les mots :

l'autorité organisatrice peut

par les mots :

la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale peut

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Amendement de conséquence par rapport au texte adopté par la commission.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Vos amendements, par leur nombre, témoigne de l'intérêt du Sénat pour cette question du *free floating*. La commission, après avoir auditionné les collectivités territoriales et les acteurs de cette nouvelle mobilité, a voulu parvenir à un équilibre en intégrant la liberté, pour les collectivités, de mettre en place une autorisation préalable ; libre aussi à elles de déterminer les critères mais au sein d'une liste que nous avons fournie, ce qui peut avoir un effet

d'harmonisation et, donc, de simplification pour les acteurs de cette mobilité.

Avec l'amendement n°932, le Gouvernement veut revenir à la rédaction initiale. Elle est très insuffisante, toutes les collectivités territoriales que j'ai rencontrées demandent des pouvoirs de régulation plus importants. Des discussions sont en cours, nous aurions préféré que cet amendement traduise d'emblée leurs résultats. Avis défavorable.

Rejet également de l'amendement n°888 rectifié qui supprime la possibilité, pour les collectivités, de fixer des prescriptions relatives au niveau d'émission de polluants atmosphériques des véhicules déployés.

Même avis sur l'amendement n°816 qui revient au texte initial en reprenant quelques ajouts de la commission.

Rejet des amendements n°s317 rectifié et 714 : le but n'est pas de soumettre les engins de *free floating* à une réglementation supplémentaire par rapport au code de la route mais de s'assurer qu'ils respecteront bien les règles de circulation et de stationnement. Ce régime d'autorisation est un outil de régulation aux mains des collectivités, qui pourront maîtriser la flotte d'engins et on a vu, avec l'exemple de Bordeaux, combien cela était important. Cela doit valoir pour tous les engins, qu'ils soient immatriculés ou non.

Avis défavorable aux amendements identiques n°s397 rectifié *bis*, 563 rectifié et 1007 rectifié : si nous avons voulu renforcer les pouvoirs de régulation des collectivités, nous ne voulons pas, pour autant, décourager le développement de ces services par des prescriptions qui seraient contradictoires d'une commune à l'autre ou trop importantes pour pouvoir être respectées.

L'amendement n°971 rectifié *bis* est satisfait par l'article 9.

Avis favorable à l'amendement n°207 rectifié *bis*, compte tenu de la gêne que ces engins mal stationnés peuvent représenter pour les personnes à mobilité réduite.

Avis favorable à l'amendement n°236 rectifié : la précision est utile, il n'est bien sûr pas question d'interdire les logos permettant d'identifier les véhicules et engins de *free floating*.

Retrait de l'amendement n°662 rectifié, sinon avis défavorable : il est satisfait par notre alinéa 4.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'amendement n°888 rectifié remplace l'autorisation par une licence annuelle, qui compliquera encore plus les choses. Retrait, sinon avis défavorable.

Avis favorable à l'amendement n°816 : il reprend l'amendement du Gouvernement dont j'ai dit qu'il devrait être complété par les apports de la commission.

Retrait, sinon rejet, de l'amendement n°317 rectifié. Exclure de la redevance les scooters qui seront déjà

soumis à une redevance pour stationnement avait du sens mais il ne faut pas, pour autant, les exclure de toute régulation par les autorités organisatrices.

Même avis sur l'amendement n°714.

Avis défavorable aux amendements identiques n°s 397 rectifié *bis*, 563 rectifié et 1007 rectifié : sous peine d'incompétence négative, il faut définir le champ de compétences de la collectivité.

Même avis défavorable à l'amendement n°971 rectifié *bis* : il est satisfait par l'article 9.

Avis favorable à l'amendement n°207 rectifié *bis*, car il faut effectivement penser aux personnes fragiles qui souhaitent utiliser tranquillement les trottoirs, et à l'amendement n°236.

L'amendement n°662 rectifié soulève une question importante. La modulation de la redevance *a posteriori*, en fonction du périmètre couvert, ne va pas de soi sur le plan juridique. Nous y travaillerons. Retrait en attendant ?

Par cohérence, sagesse sur l'amendement n°1025.

L'amendement n°888 rectifié est retiré.

L'amendement n°932 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°816.

M. Roger Karoutchi. – Puisque le principe de la double redevance, inacceptable, est clairement écarté, je m'incline.

L'amendement n°317 rectifié est retiré, ainsi que l'amendement n°714.

*Les amendements identiques n°s 397 rectifié *bis*, 563 rectifié et 1007 rectifié ne sont pas adoptés.*

*L'amendement n°971 rectifié *bis* est retiré.*

*L'amendement n°207 rectifié *bis* est adopté, ainsi que l'amendement n°236 rectifié.*

M. Jean-Michel Houllégatte. – Puisque le périmètre relève des conditions de déploiement visées à l'alinéa 4, l'amendement n°662 rectifié n'est pas utile.

L'amendement n°662 rectifié est retiré.

L'amendement n°1025 est adopté.

L'article 18, modifié, est adopté.

ARTICLE 19

Mme Éliane Assassi. – La commission a renforcé cet article qui régleme l'activité des cycles à pédalage assisté assurant le transport de personnes ; autrement dit, des vélotaxis qui sont environ 400 dans la capitale. C'est une bonne chose. Pour autant, les garanties importantes ne suffisent pas. Ne sont pas pris en compte le risque d'épuisement professionnel des conducteurs, les risques pour leur santé avec une exposition aux particules fines. Le port du casque n'est pas obligatoire, ni pour les conducteurs ni pour le passager. Une assurance ou une plaque

d'immatriculation spécifique ne sont pas exigées lorsque les cyclomoteurs sont exclusivement utilisés à des fins commerciales.

*L'amendement n°160 rectifié *bis* est retiré.*

Mme la présidente. – Amendement n°1013 rectifié *bis*, présenté par M. Féraud et les membres du groupe socialiste et républicain.

I. – Alinéas 1 et 2

Après le mot :

conducteurs

insérer les mots :

de cyclomoteurs et

II. – Alinéa 8

Après le mot :

Les

insérer les mots :

cyclomoteurs et

III. – Alinéa 9

Après les mots :

bagages, des

insérer les mots :

cyclomoteurs ou

M. Rémi Féraud. – Cet amendement inclut les cyclomoteurs à deux et trois roues dans la régulation des vélotaxis. Évitions les zones d'ombre.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet article crée un cadre spécifique simplifié pour les vélotaxis, étant donné leur faible puissance. Les cyclomoteurs sont plus puissants. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis. J'ajoute que les cyclomoteurs sont déjà encadrés en tant que véhicule motorisé.

*L'amendement n°1013 rectifié *bis* n'est pas adopté.*

L'article 19 est adopté.

ARTICLE 20

M. Michel Forissier. – Cet article nous embête beaucoup. Nous ne le découvrons pas, certains avaient tenté de l'introduire dans des textes sur le droit du travail.

Pourquoi une charte, un bavardage autrement dit ? Ce serait un rideau de fumée pour éviter de poser la question de la relation entre la plateforme numérique et ses travailleurs. La commission des affaires sociales recommande la suppression de cet article.

M. Fabien Gay. – Les plateformes numériques de travail se construisent sur un modèle économique qui contourne les règles du droit social. L'employeur se fait intermédiaire, le salarié devient un prestataire. La

désactivation est une rupture contractuelle euphémisée. Cette torsion de la réalité favorise la multiplication des pratiques déloyales, le *dumping* social à grande échelle. Si *Uber* est une société de transport et *Deliveroo* une société de livraison de repas, elles ont besoin de travailleurs qui réalisent l'activité qu'elles développent. Elles les paient à la tâche, sans leur offrir la moindre protection sociale, sans leur reconnaître le moindre droit.

Bien plus qu'une charte, il faut une réelle présomption de travail du salarié.

M. Olivier Jacquin. – Kevin Durand, 21 ans, vient de lancer une pétition sur Change.org pour alerter sur la forte baisse de ses revenus alors qu'il travaille pour une plateforme numérique. Au début, on lui a fait des offres attractives ; maintenant, on serre la vis.

Kevin dénonce aussi un nouveau phénomène, celui de la location d'identifiants contre rémunération. Des collaborateurs louent ainsi leur profil à des plus précaires qu'eux, qui travaillent à leur place.

J'ai regardé ces contrats de près. Kevin n'est assuré que pour ses courses aller, pas pour les retours.

Une charte facultative est bien faible. Nous avons besoin d'un vrai texte de loi. Mme Pénicaud, le 10 janvier dernier, a elle-même mentionné la nécessité d'un véhicule législatif spécifique.

Je l'ai dit à Kevin, la solution, c'est aussi, pour ses travailleurs, de se regrouper en coopérative d'activités et d'emplois. Cette possibilité ouverte par la loi Économie sociale et solidaire de 2014, afin de peser davantage face aux plateformes, est utilisée. Nous avons l'exemple de Mobicoop.

M. Frédéric Marchand. – Les plateformes se sont considérablement développées ces dernières années, nous devons prendre acte de ces évolutions. L'article 20 nous permet de prendre nos responsabilités politiques en instaurant une charte garantissant des protections sociales et de meilleures conditions de travail. Il participera à la moralisation du secteur et encouragera les plateformes à des pratiques vertueuses.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ces plateformes offrent à des personnes qui ne souhaitent pas forcément être salariées la possibilité d'une activité. Nous devons, non entraver leur développement, mais le faciliter. Pour autant, il n'est pas acceptable que les travailleurs soient dépourvus de protection et de droit.

L'article 20 constitue une première étape, il s'agit d'encourager les plateformes à prendre des engagements vis-à-vis de leurs employés sans être dissuadés par la perspective d'une requalification en contrat de travail.

Beaucoup des collègues de Kevin Durand ne souhaitent pas être salariés. Dans mes précédentes fonctions à la RATP, j'encourageais des chauffeurs de VTC à nous rejoindre et à jouir d'un emploi à vie et

d'un statut avantageux ; ils me répondaient « non ». Acceptons-le et cessons de vouloir imposer aux jeunes nos modèles anciens.

M. Gérard Longuet. – Très bien !

Mme la présidente. – Amendement n°161, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Céline Brulin. – Nous souhaitons la suppression de cet article qui reprend une disposition identique de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel, censurée par le Conseil constitutionnel au motif qu'elle constituait un cavalier législatif. Une charte, de surcroît, facultative est largement insuffisante pour garantir les droits des travailleurs ultra-précaires surexploités par les plateformes.

Madame la ministre, vous nous avez décrit un paysage idyllique où les jeunes ne souhaiteraient plus être salariés. C'est un mirage. Un certain nombre d'entre eux a demandé une requalification de leur contrat. Je vous renvoie à la décision de la Cour de cassation de novembre 2018 et à l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 10 janvier 2019. Si nous adoptons cet article, il ferait jurisprudence pour les autres secteurs d'activité et empêcherait ces salariés d'obtenir justice. Le salariat n'a rien de déshonorant, c'est même la meilleure manière de protéger le travailleur. (*Applaudissements sur les bancs du groupe CRCE*)

Mme la présidente. – Amendement identique n°232 rectifié, présenté par Mme de Cidrac, MM. Retailleau et Forissier, Mmes Deromedi et Puissat, MM. Bazin, Schmitz, Panunzi, Charon, Sido et Magras, Mmes Duranton et Lassarade, MM. Laménie, Regnard, Danesi et Babary et Mme C. Fournier.

Mme Marta de Cidrac. – Il n'est pas opportun de légiférer sur un dispositif facultatif qui, en l'état, semble avant tout sécuriser les plateformes. Le contenu sera rédigé par ces dernières qui sauront utiliser toutes sortes de subtilités rédactionnelles au détriment des chauffeurs. Les plateformes s'appuient déjà sur un règlement intérieur que les chauffeurs doivent accepter et respecter. N'alourdissons pas inutilement le texte.

Mme la présidente. – Amendement identique n°574 rectifié *bis*, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Michel Dagbert. – Selon vous, madame la ministre, cet article serait un premier pas ; nous avons bien peur que ce soit le dernier.

Face au risque avéré de requalification des contrats, cette mesure non contraignante est toute relative juridiquement puisqu'un travailleur indépendant peut toujours tenter une action individuelle devant les prud'hommes. Surtout, elle aboutit au dévoiement du code du travail : une protection *Canada dry* !

Effectivement, certains de ces travailleurs ne souhaitent pas être salariés. Cela n'empêche pas de nous montrer inventifs pour les protéger contre des risques qu'ils n'ont pas forcément encore identifiés.

M. Olivier Jacquin. – Très bien !

M. Didier Mandelli, *rapporteur.* – Entre novembre dernier et aujourd'hui, la position de la commission a évolué. L'idée d'une charte facultative, peu normative, nous est d'abord apparue fragile. Quelles contraintes aurait-elle fait peser ? Elle apportait néanmoins davantage de protection aux employés. Cependant, cet article n'est pas suffisamment fondé juridiquement. Il ne règle pas la question posée par la jurisprudence de la Cour de cassation et la Cour d'appel de Paris. Nous souhaitons une réforme globale qui mettrait fin au flou juridique pour tous les acteurs, y compris les clients. Des négociations sont d'ailleurs en cours. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* – Avis défavorable. Certains des travailleurs de ces plateformes ont pu souhaiter une requalification. Pour autant, la majorité des travailleurs de ces plateformes ne souhaitent pas le salariat. Il nous faut inventer des droits pour ces travailleurs qui ne veulent pas être salariés.

Mme Éliane Assassi. – Ils n'ont pas de droits ! Arrêtez de dire des choses contradictoires !

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* – Je vous parle de gens qui ne veulent pas être salariés, même pas à la RATP.

M. Gérard Longuet. – Je défendrai la position de Mme Borne, extrêmement judicieuse. Certains font le choix de rester libres pour des raisons personnelles ; d'autres préfèrent le statut au travail. Il y a des activités dont le caractère imprévisible demande une adaptabilité du travailleur aux besoins des clients. De deux choses l'une, soit l'on opte pour le statut et ces métiers n'existeront plus, soit l'on tient compte de la complexité de la prestation qui demande beaucoup de liberté pour la plateforme et de souplesse pour l'autoentrepreneur, qui accepte pour des raisons qui lui sont propres, des contraintes qui ne sont, en général, pas acceptées pour des activités à statut.

Je demande à la majorité sénatoriale de choisir le travail plutôt que le statut !

M. Fabien Gay. – Madame la ministre, il n'y a pas, d'un côté, les dogmatiques et, de l'autre, les pragmatiques. Nous avons débuté avec M. Savoldelli un tour de France des livreurs à vélo. La semaine dernière, à Nantes, des travailleurs de plateformes nous disaient que l'indépendance, cela les avait séduits mais qu'elle avait un prix : ils doivent travailler 70 heures par semaine pour gagner 1 800 euros à 2 000 euros par mois. Ils réclament davantage de protection sociale et certains d'entre eux, la requalification de leur contrat.

Ces plateformes pratiquent le travail déguisé chez les mineurs et les sans-papiers, avec la mise à disposition des identifiants contre rémunération. C'est de l'esclavage moderne.

La question est beaucoup plus large. Dans notre tour de France, nous rencontrons aussi des commerçants. Quand ils se tournent vers les plateformes, ils se retrouvent dépossédés de leur chiffre d'affaires parfois jusqu'à 70 %.

Le Gouvernement propose de nouveau cet amendement Aurélien Taché pour trouver une issue après les arrêts sur *Take eat Easy*. Il faut un véritable travail de fond sur les plateformes numériques. (*Quelques applaudissements sur les bancs du groupe SOCR*)

M. Jean-Michel Houllégatte. – Notre histoire industrielle a montré qu'il n'y avait pas d'innovation technique ou organisationnelle sans qu'il y ait eu besoin d'une intervention de la puissance publique pour la réguler. Le tâcheronnage est un phénomène bien connu, notamment au XIX^e siècle, avec les fameux canuts de Lyon dont la révolte trouvait son origine dans une demande de salaire garanti. La plateforme s'ajuste, pour reprendre la terminologie moderne, en fonction des places de marché.

Il est urgent d'engager des négociations pour assurer des garanties à ceux qui, effectivement, ne souhaitent pas forcément être salariés. (*Quelques applaudissements sur les bancs du groupe SOCR*)

Mme Marta de Cidrac. – La question n'est pas de savoir si ces travailleurs veulent être indépendants ou salariés. La charte est facultative, il existe déjà des règlements intérieurs. C'est bien le contenu de l'article, lui-même, qui pose problème. (*On renchérit sur les bancs du groupe SOCR.*)

M. Michel Forissier. – Je suis d'accord avec une partie des propos de la ministre et de M. Longuet : l'évolution de la société nécessite une adaptation du code du travail Mais comment pouvons-nous voter, par amendement isolé, sur un sujet qui mérite une réflexion globale ?

Le président Larcher l'a très bien dit : avant de toucher au code du travail, il faut négocier avec les partenaires sociaux.

La société continuera inexorablement d'évoluer. Nous devons trouver un cadre général favorisant des rapports équilibrés pour accompagner ces transformations. Ce n'est pas une position personnelle mais celle de la commission des affaires sociales que je défends.

M. Ronan Dantec. – Le débat est passionnant. Deux lectures de la situation sont possibles : certains travailleurs ne veulent pas être salariés, les écarts de salaires sont tels qu'on ne peut éviter que se développe le travail précaire. Les deux ne sont d'ailleurs pas antinomiques.

Tout le problème est le caractère facultatif de la charte. Peut-être aurait-il mieux fallu la rendre obligatoire que de supprimer l'article. Je me rallie néanmoins à la position de la commission.

M. Jean-Marc Gabouty. – Je crois revenir quatre ans en arrière au moment de l'examen d'un article sur les VTC dans la loi Travail. Nous avons alors introduit à la marge des droits en matière de formation. Nous avons eu d'ailleurs bien des difficultés à qualifier ces travailleurs : des collaborateurs indépendants salariés... Myriam El Khomri avait alors conclu à la nécessité d'une réflexion globale sur le statut de ces travailleurs précaires.

Cet article n'est pas adapté dans un texte de loi sur les mobilités car il s'agit de droit du travail. Il serait dangereux et insatisfaisant de traiter cette question de manière sectorielle. Réfléchissons-y de manière plus large, en commençant par nous demander ce qu'est un travailleur indépendant. Un travailleur indépendant qui n'a qu'un seul client est tout à fait dépendant.

M. Olivier Jacquin. – Je salue la position du rapporteur. Madame la ministre, Kevin Durand ne veut pas être salarié mais il considère qu'il est devenu un esclave de l'algorithme. Je lui ai expliqué l'intérêt d'être salarié à temps partiel en CDI au sein d'une coopérative pour éviter d'être atomisé, pulvérisé et, un jour, déconnecté.

Le problème de fond, c'est que le modèle économique de ces plateformes ne rémunère pas le travail suffisamment. Je le dis à mes enfants : commander une pizza chez *Deliveroo* ou une course en *Uber*, c'est casser le modèle social. On peut faire beaucoup mieux que cette course au moins-disant, véritable cheval de Troie dans notre modèle social.

Ce matin même, j'ai vu des publicités promouvant la plateforme *Kapten*, encore plus attractive que les autres en termes de prix pour le transport en VTC : à quatre jeunes pour une course à 6 euros, le métro revient plus cher... Cette dérive sans fin est dangereuse pour notre cohésion sociale.

Mme Catherine Fournier. – Nous devons nous adapter à une réalité sociale qui évolue en fonction d'une réalité économique. Les gestionnaires de plateformes numériques ont utilisé un vide juridique bien rentable. N'oublions pas que c'est le droit du travail qui doit être modifié, et que c'est pour partie notre rôle.

Il existe suffisamment de statuts de société pour qu'on puisse les adapter à notre réalité actuelle. Un chauffeur de taxi ne peut pas tenir la concurrence d'un *Uber*, à cause de charges sociales qui pèsent sur lui. Supprimons l'article 20 car il faut une réflexion longue pour continuer de protéger ceux qui ont une activité réglementée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UC, ainsi que sur quelques bancs des groupes SOCR et CRCE*)

M. Roger Karoutchi. – Madame la ministre, vous payez votre trop bonne volonté. Vous souhaitez

apporter des protections sociales et le Sénat vous accuse du verre à moitié vide. Ensuite, qu'est-ce que cet article vient faire dans ce texte ? N'est-ce pas plutôt une lettre de mission à Mme Pénicaud ? Les progrès technologiques ne sont jamais synonymes de progrès social. J'entends le conseil de M. Jacquin à ses enfants - mais, soyons honnêtes : nous recourons tous à ces plateformes...

Comme vous, madame la ministre, je connais bien des gens qui ne veulent pas être salariés. Mais il ne faudrait pas que ne pas être salarié, cela signifie nécessairement être exploité et ne pas avoir de protection ! Ce n'est pas au Sénat de donner le sentiment de protéger ces plateformes et de créer un semblant de protection en votant cette charte. Nous ne sommes plus au temps des canuts, ni de la lutte nécessaire pour obtenir des droits. Cependant, protégeons les droits sociaux qui existent. Mme Pénicaud, trouvez un statut qui convient et libérez Mme Borne ! (*Rires*)

Les amendements identiques n^{os} 161, 232 rectifié et 574 rectifié bis sont adoptés.

L'article 20 est supprimé.

Les amendements n^{os} 619 rectifié bis, 622 rectifié bis et 621 rectifié bis n'ont plus d'objet.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°800 rectifié, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – La France se fixe comme objectif, d'ici à 2040, la fin de la vente des voitures particulières neuves émettant des gaz à effet de serre.

II. – L'État se fixe pour objectif que le nombre de voitures particulières à très faibles émissions, au sens de l'article L. 318-1 du code de la route, neuves vendues en 2022, soit au moins cinq fois supérieur au nombre de voitures particulières à très faibles émissions vendues en 2017.

III. – L'État se fixe pour objectif que la part de marché des véhicules de transport routier de marchandises et de voyageurs, dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement, neufs vendus en 2025, soit au moins égale à 18 %.

IV. – La France poursuit l'objectif d'inscrire le transport fluvial dans une perspective de neutralité carbone à l'horizon 2050.

V. – L'État poursuit l'objectif d'inscrire le transport aérien dans une perspective de réduction des émissions de CO² de 50 % à horizon 2050 porté par les acteurs du transport aérien, au moyen, notamment, de l'incorporation de biocarburants aéronautiques avancés

ou issus de l'économie circulaire avec un objectif de développement de 5 % en 2030 et de 50 % en 2050.

M. Frédéric Marchand. – J'ai l'honneur d'ouvrir les discussions sur un sujet qui tient à cœur dans cet hémicycle. La politique des transports doit s'inscrire dans la lignée des engagements du Gouvernement fixés par le Plan Climat - en particulier l'interdiction, à compter de 2040, de vente de véhicules neufs émetteurs de gaz à effet de serre.

Pour donner toute sa force à cet engagement, cet amendement propose de l'inscrire dans le corps de la loi, comme le suggère l'avis du Conseil national de la transition écologique du 13 novembre 2018. De nombreux pays s'engagent déjà à mettre fin à la commercialisation des véhicules qui roulent à l'essence et au diesel : le Danemark, les Pays-Bas, la Suède, l'Irlande et l'Inde en 2030, le Royaume-Uni et l'Espagne en 2040. En les rejoignant, la France, troisième producteur automobile en Europe, pèsera de tout son poids sur le continent pour sortir des énergies fossiles et accélérer la transition du secteur automobile, pilier de l'économie européenne.

Ce signal fort améliorera la visibilité pour les acteurs de la filière, accompagnera les évolutions liées à cette transformation inéluctable et ses impacts sur l'emploi, et la réalisation de cet objectif diminuera la pollution de l'air et ses conséquences sanitaires très importantes.

Mme la présidente. – Amendement n°162 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – La France se fixe comme objectif, d'ici à 2040, la fin de la vente des voitures particulières neuves émettant des gaz à effet de serre.

II. – L'État se fixe pour objectif que le nombre de voitures particulières à très faibles émissions, au sens de l'article L. 318-1 du code de la route, neufs vendus en 2022, soit au moins cinq fois supérieur au nombre de voitures particulières à très faibles émissions vendues en 2017.

III. – L'État se fixe pour objectif que la part de marché des véhicules de transport routier de marchandises, dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement, neufs vendus en 2025, soit au moins égale à 23 %.

IV. – La France poursuit l'objectif d'inscrire le transport fluvial dans une perspective de neutralité carbone à l'horizon 2050.

Mme Éliane Assassi. – Cet amendement inscrit lui aussi dans la loi l'objectif de fin de vente des voitures diesel et essence en 2040. Nos concitoyens attendent cette mesure, ils l'ont dit lors du grand débat. Nous

rendrons service à nos constructeurs en leur donnant un temps d'avance.

Mme la présidente. – Amendement identique n°663 rectifié *bis*, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Mme Nelly Tocqueville. – La France s'est fixé des objectifs ambitieux afin de réduire la place de la voiture thermique. Il faut maintenant inscrire dans la loi une date ferme de fin des ventes de nouveaux véhicules thermiques à l'horizon 2040.

Ce sera une incitation pour l'ensemble de la filière automobile à progresser encore plus rapidement dans la recherche d'alternatives, tout en laissant à nos concitoyens le temps de changer leurs véhicules.

Le président de la République avait inscrit l'objectif de l'arrêt des ventes de véhicules thermiques dans son programme de campagne...

Mme la présidente. – Amendement identique n°343 rectifié, présenté par MM. Dantec et Artano, Mme Billon et M. Labbé.

M. Ronan Dantec. – Si l'on continue de vendre des véhicules thermiques en 2040, nous n'atteindrons jamais notre objectif de neutralité carbone en 2050.

Madame la ministre, je vous le demande simplement : pourquoi ne pas inscrire l'arrêt de ces ventes dans la loi ? L'engagement dans le verbe est fort, mais disparaît dans la loi. C'est le même scénario que pour le glyphosate. Ce projet de loi fixe la situation pour les 25 à 30 prochaines années. On manque un rendez-vous si l'on n'inscrit pas la fin des véhicules thermiques neufs en 2040 dans le projet de loi.

Donnons aux constructeurs le signal qu'ils attendent. Le véhicule autonome ne sera manifestement pas prêt en 2040 ; confortons la stratégie des grands groupes automobiles français, en leur donnant ce signal fort qu'ils ne pourront plus vendre de véhicules thermiques à compter de 2040. Ne pas inscrire la fin des ventes des véhicules thermiques dans la loi est contre-productif.

Mme la présidente. – Amendement identique n°873 rectifié, présenté par Mme Prévile, M. Jomier, Mme Taillé-Polian, MM. Jacquin, Jeansannetas, Houllegatte, Iacovelli, Antiste et Daunis, Mme Blondin, M. Lurel, Mme Espagnac et M. J. Bigot.

Mme Angèle Prévile. – Cet amendement inscrit dans le projet de loi l'objectif, mentionné dans l'exposé des motifs, de fin de vente des voitures neuves diesel et essence à l'horizon 2040, telle que fixé par le Plan Climat présenté par le Gouvernement en juillet 2017. Il est temps de prendre des engagements forts.

En France, le nombre d'immatriculations de véhicules électriques reste dérisoire. Avec à peine 2,1 % des ventes, nous faisons pâle figure par rapport à la Norvège ou aux Pays-Bas. Il nous revient de poser un cadre chiffré pour accompagner les

évolutions inéluctables de la filière et anticiper les conséquences sur l'emploi.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous préférons inciter et accompagner qu'interdire. Les objectifs que vous citez figurent dans l'exposé des motifs de cette loi pour ce qui concerne les véhicules à faibles émissions. Un certain nombre d'amendements encourageant le verdissement de la flotte des entreprises et des loueurs.

Les Français ont en tête les objectifs du plan Climat. Laissons les acteurs s'approprier ces éléments.

Avis défavorable à tous les amendements.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Effectivement, il est très important de se donner des objectifs ambitieux de long terme pour que les acteurs puissent les anticiper. C'est ce qui a été fait dans le plan Climat et la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE).

Les objectifs de l'amendement n°800 rectifié sont cohérents avec la PPE, le contrat stratégique de filière de l'automobile, les conclusions des Assises de l'aérien. Ils sont dans l'exposé des motifs de la loi. Les inscrire dans la loi serait un geste fort. Sagesse. *(Marques d'approbation sur de nombreux bancs à gauche et au centre)*

Retrait ou avis défavorable des autres amendements qui ne sont pas en cohérence avec les objectifs du projet de loi.

M. Gérard Longuet. – J'incite mes collègues à ne pas décider de façon unilatérale que la France renonce au véhicule thermique à une date fixe.

Les véhicules électriques fonctionnent avec des batteries que nous ne produisons pas et qui représentent 45 % à 50 % du prix du véhicule. Voulons-nous dépendre d'une économie centralisée sans concurrence, à savoir : la Chine ? Sommes-nous prêts à désarmer nos constructeurs et à rendre les clés de la maison ?

Le déploiement des infrastructures des piles à combustible n'est pas au point pour répondre aux besoins de millions d'automobilistes. Tous les pays ne produisent pas une électricité décarbonée - et si l'on interdit les véhicules thermiques chez nous, rien ne dit que ceux que nous achèterons, venus d'ailleurs, seront bénéfiques au bilan carbone...

La position de la commission est raisonnable. Elle affiche une ambition mais n'inscrit pas des objectifs qui ne pourraient pas être tenus.

M. Ronan Dantec. – Je remercie la ministre pour sa prise de position. Faut-il ajouter l'aérien ? Je n'en suis pas sûr. Je voterai cependant l'amendement n°800 rectifié.

L'intervention de Gérard Longuet montre pourquoi il faut inscrire l'interdiction dans la loi. Évitions que les forces conservatrices ralentissent la transition. Ne brouillons pas le message aux constructeurs.

Nous pourrions parler des heures des transitions que nous avons ratées pour avoir mégoté sur les échéances - et du mal que cela a fait à notre économie, à nos emplois. Et cela risque aussi de nous arriver sur l'agriculture. Le rapporteur a fait beaucoup d'efforts mais soyons cohérents jusqu'au bout en votant l'objectif global - qu'il n'y ait plus de vente de véhicules thermiques en 2040 dans notre pays.

M. Olivier Jacquin. – La lutte contre le réchauffement climatique n'est pas le point fort de ce projet de loi.

M. Gérard Longuet. – Il faut satisfaire les lycéens !

M. Olivier Jacquin. – L'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (Opecst) a travaillé finement ce dossier. Il dit que l'objectif de se passer de véhicules thermiques c'est très ambitieux, mais faisable. La dépendance à la batterie est un talon d'Achille mais le passage à l'électrique favoriserait le pouvoir d'achat des ménages.

Montrons que le Sénat n'est pas qu'un contre-pouvoir, et qu'il peut aussi être progressiste.

Mme Nadia Sollogoub. – On parle beaucoup de la loi pour interdire certains types de véhicules, mais ce n'est pas la loi qui change les process industriels, c'est le marché ! Quand il n'y aura plus de demande parce que les mentalités, parce que la demande aura changé, le marché s'adaptera.

Mme Angèle Prévile. – Je ne sais pas si nous avons le choix d'être seulement ambitieux. L'urgence climatique nous oblige à sortir du thermique. Les changements techniques sont rapides sur les batteries, on parle d'une génération prochaine de batterie à zinc-air, bien mieux recyclables. Nous devons inscrire cet objectif dans la loi.

M. Frédéric Marchand. – Les mobilisations récentes sur le climat rappellent que nous avons un rôle à jouer.

Monsieur Longuet, la lutte contre le réchauffement climatique n'est pas réservée aux lycéens. Il y a le juridique mais aussi le politique et le symbolique.

Dans le Nord, l'industrie automobile pèse lourd. Les constructeurs sont conscients des enjeux forts dont nous débattons ce soir.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Je trouve ce débat bien théorique. Cet objectif de 2040 figure déjà dans d'autres textes, mais il ne suffit pas de l'inscrire dans la loi pour qu'il soit tenu.

Rappelez-vous comme, dans la loi sur la transition énergétique, nous nous étions étripés sur la part du nucléaire dans le mix énergétique à l'horizon 2020... Tout cela pour que le Gouvernement, une fois l'échéance proche, reconnaisse que le Sénat, une fois

de plus, avait raison avant les autres - et qu'il ne fasse sien l'objectif que nous avons proposé alors...

Rien ne sert donc d'inscrire cet objectif dans la loi, pour qu'en 2035 ou 2038, on déclare qu'il n'est pas tenable...

M. Gérard Longuet. – Entre-temps, notre industrie automobile en aura été détruite...

À la demande du groupe Les Républicains, l'amendement n°800 rectifié est mis aux voix par scrutin public.

Mme la présidente. – Voici le résultat du scrutin n°69 :

Nombre de votants	342
Nombre de suffrages exprimés	325
Pour l'adoption.....	119
Contre	206

Le Sénat n'a pas adopté.

Les amendements identiques n°s 162 rectifié et 663 rectifié bis ne sont pas adoptés.

Les amendements identiques n°s 343 rectifié et 873 rectifié ne sont pas adoptés.

La séance est suspendue à 20 h 10.

PRÉSIDENCE DE MME CATHERINE TROENDLÉ,
VICE-PRÉSIDENTE

La séance reprend à 21 h 40.

Mme la présidente. – Amendement n°7 rectifié *ter*, présenté par MM. Priou, Bascher, J.M. Boyer, Cardoux, Chevrollier et Duplomb, Mme Ramond, M. Cuypers, Mme Garriaud-Maylam, MM. Poniatowski, Raison, Rapin, Regnard, Savary et Vaspart, Mme A.M. Bertrand et M. Gremillet.

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au deuxième alinéa de l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques, les mots : « des pêcheurs et des piétons » sont remplacés par les mots et une phrase ainsi rédigée : « et des pêcheurs. L'usage est étendu aux piétons dans les sites non classés ou non-inscrits. »

M. Christophe Priou. – Je vais vous parler de circulations très douces, bucoliques, le long de nos cours d'eau...

À l'origine, la servitude dite de marchepied le long des cours d'eau domaniaux avait pour unique objet d'offrir des accès occasionnels aux rives. La loi du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques en a étendu le bénéfice aux piétons, sans dérogation ni souplesse, créant une difficulté pratique et juridique puisque les berges ne sont pas aménagées en ce sens.

Puis la loi du 17 août 2015 sur la transition énergétique et la croissance verte a autorisé à modifier l'emprise de la servitude afin d'assurer le cheminement continu des piétons. Elle peine à s'appliquer et présente des effets indésirables tant pour la sécurité des piétons que pour la préservation des espaces naturels.

Cet amendement maintient l'extension faite aux piétons en 2006 tout en ménageant les zones classées et ou inscrites, pour lesquelles l'autorité administrative pourra favoriser le déploiement des « voies vertes » *via* des conventions de passage avec les propriétaires riverains.

Mme la présidente. – Amendement n°8 rectifié *ter*, présenté par MM. Priou, Duplomb, Bascher, J.M. Boyer, Cardoux et Chevrollier, Mme Ramond, M. Cuypers, Mme Garriaud-Maylam, MM. Poniatowski, Rapin, Regnard, Savary et Vaspart, Mme A.M. Bertrand et M. Gremillet.

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la seconde phrase du quatrième alinéa de l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques, après le mot : « cas, », sont insérés les mots : « l'usage d'une voie alternative est privilégiée et à défaut, ».

M. Christophe Priou. – Deux rapports du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ont mis en évidence les difficultés d'application de la loi. Cet amendement, en proposant une alternative pour assurer la continuité du cheminement, lève un certain nombre de blocages.

Mme la présidente. – Amendement n°10 rectifié *ter*, présenté par MM. Priou, Duplomb, Bascher, J.M. Boyer, Cardoux et Chevrollier, Mmes Ramond et Garriaud-Maylam, MM. Poniatowski, Raison, Rapin, Regnard, Savary et Vaspart, Mme A.M. Bertrand et M. Gremillet.

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le huitième alinéa de l'article L. 2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques est complété par les mots : « ou commerciaux ».

M. Christophe Priou. – Cet amendement régularise une situation de fait et la généralise.

Mme la présidente. – Amendement n°9 rectifié *ter*, présenté par MM. Priou, Duplomb, Bascher, J.M. Boyer, Cardoux et Chevrollier, Mme Ramond, M. Cuypers, Mme Garriaud-Maylam, MM. Poniatowski, Rapin, Regnard, Savary et Vaspart, Mme A.M. Bertrand et M. Gremillet.

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article L. 361-1 du code de l'environnement est supprimée.

M. Christophe Priou. – Cet amendement déconnecte les itinéraires inscrits au Plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnées (PDIPR) et les servitudes de marchepieds, et limite l'usage des berges aux cas ayant donné lieu à une concertation entre le département et le propriétaire du terrain bordé par la servitude, prenant en compte la réalité des territoires.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n°7 rectifié *ter* apporte une restriction excessive ; le rapport du CGEDD ne relève pas d'atteinte aux sites classés. Avis défavorable.

En revanche, favorable à l'amendement n°8 rectifié *ter*, qui reprend une recommandation de ce même rapport.

L'amendement n°10 rectifié *ter* est de bon sens : avis favorable.

En revanche, avis défavorable à l'amendement n°9 rectifié *ter*, qui revient sur une disposition introduite par notre ancien collègue Louis Nègre. L'utilisation de la servitude de marchepied est intéressante pour la valorisation des lieux. Élargissons plutôt la concertation.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis défavorable à l'amendement n°7 rectifié *ter* : la notion de site non inscrit ou classé n'existe pas. Avis défavorable également à l'amendement n°8 rectifié *ter* : on complique encore la question en demandant l'étude d'itinéraires alternatifs.

Avis favorable à l'amendement n°10 rectifié *ter* qui laisse la décision à l'autorité compétente, mais défavorable à l'amendement n°9 rectifié *ter*, pour les mêmes raisons que le rapporteur.

L'amendement n°7 rectifié ter n'est pas adopté.

M. Ronan Dantec. – M. Priou et moi-même connaissons bien la situation le long de l'Erdre, en Loire-Atlantique, où beaucoup de propriétés les pieds dans l'eau empêchent le cheminement. En imposant la recherche d'alternatives, on va durcir les positions. Pour ouvrir à tous un espace magnifique, il faut faire accepter le passage sur un certain nombre de domaines. Je suis donc d'accord avec la ministre.

L'amendement n°8 rectifié ter est adopté et devient un article additionnel.

L'amendement n°10 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

L'amendement n°9 rectifié ter n'est pas adopté.

ARTICLE 21

Mme Victoire Jasmin. – Madame la ministre, les transporteurs de passagers dans les outre-mer, notamment en Guadeloupe, ont de grandes difficultés à répondre aux appels d'offres publics car leurs véhicules neufs ne sont pas conformes à la législation,

compte tenu des critères de pondération. Les assureurs refusent de les assurer, ou exigent des tarifs prohibitifs.

En Guadeloupe, il n'y a pas d'alternative au bus. Les transporteurs veulent se mettre en conformité ; mais il faut les assurer depuis l'hexagone, où ils achètent leur véhicule.

L'article 21 est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°44 rectifié, présenté par M. Bonhomme, Mme Garriaud-Maylam, MM. Grosdidier et Regnard, Mme Bruguère, M. D. Laurent, Mme Lassarade, MM. Vogel, Milon et B. Fournier, Mme Deromedi, MM. Rapin et Cuypers, Mmes Canayer et Duranton et MM. Piednoir, Sido et Husson.

Après l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre 2 du livre 3 du code de la route est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Messages promotionnels

« Art. L. – Toute publicité en faveur de la mobilité routière est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives, des transports en commun ou partagés selon des modalités définies par décret. »

M. François Bonhomme. – Cet amendement impose d'accompagner la publicité en faveur de la mobilité routière d'un message en faveur des mobilités actives et les transports en commun ou partagés. On sait que les Français sont trop sédentaires, ce qui a des effets sur la santé. Cette proposition rejoint celle de Santé Publique France qui prône un message simple incitant à « pratiquer des activités physiques dynamiques pendant au moins trente minutes par jour ».

Mme la présidente. – Amendement identique n°285 rectifié *ter*, présenté par Mmes de la Provôté, Guidez, Loisier et Vullien, MM. Henno, Mizzon, Delcros et Cazabonne, Mme Billon, MM. Laugier et Longeot et Mme Sollogoub.

Mme Michèle Vullien. – Depuis plusieurs années, je cherchais un parlementaire pour porter ce sujet... Nous y voilà. Par ce message pédagogique, qui ne jette pas l'anathème sur la voiture, les annonceurs s'achèteraient une vertu !

Mme la présidente. – Amendement identique n°823, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

M. Frédéric Marchand. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°985, présenté par M. Gontard.

M. Guillaume Gontard. – La pollution atmosphérique, tout comme la sédentarité, tue plus que le tabac, pour lequel la publicité est interdite. C'est pourquoi il est cohérent d'obliger les publicités à intégrer un message de prévention. Trente minutes d'activité physique par jour, c'est aussi important que cinq fruits et légumes !

Mme la présidente. – Amendement identique n°988 rectifié, présenté par MM. Corbisez et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, M. Gold, Mme Guillotin et MM. Collin, Labbé, Castelli, Gabouty, Guérini, Menonville et Requier.

M. Jean-Pierre Corbisez. – De tels messages existent sur les publicités pour les produits agroalimentaires ou les spiritueux.

Il ne s'agit pas d'opposer mobilités actives et automobiles ou de stigmatiser ces dernières, mais d'insister sur leur complémentarité.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Ces amendements séduisants procèdent en réalité d'une fausse bonne idée. Il y a une certaine incohérence dans les objectifs poursuivis. Ainsi on prend prétexte de la sédentarité des enfants pour adresser un message à des adultes conducteurs ! Rappelons que les messages sur les publicités pour les produits agroalimentaires mentionnent déjà l'activité physique. Un tel message serait infantilisant, et stigmatisant pour ceux qui n'ont d'autre solution que la voiture.

Sur la forme, les problèmes sont nombreux. Il faudrait viser *a minima* la mobilité thermique individuelle et encore, elle inclut l'auto-partage... *Quid* des vélos à assistance électrique, consommateurs d'énergie ? On le sait, la meilleure énergie est celle qu'on ne consomme pas. Et *quid* de la conduite 100 % autonome, qui se traduira par encore plus de temps devant un écran ? Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Vous savez mon attachement aux transports en commun et aux mobilités partagées mais sans concertation, cette mesure est délicate. De plus, Bercy travaille plutôt à la réduction du nombre de mentions obligatoires dans les publicités. Avis défavorable.

M. Ronan Dantec. – Pas très convaincant...

M. Guillaume Gontard. – Si le problème est l'infantilisation, alors il faut supprimer la publicité ! (*Sourires*) L'enjeu, c'est de modifier les habitudes. Le transport en commun favorise en lui-même l'activité physique, ne serait-ce que pour se rendre à la station.

M. Ronan Dantec. – Dans les années 70, un feuilleton radiophonique de Jean Yanne, *L'apocalypse est pour demain*, imaginait des gens ne quittant plus leur voiture et se déformant progressivement. Il est utile de rappeler aux enfants les dangers de la sédentarité. Ce message en faveur des mobilités actives et de l'activité physique sauverait des vies !

Mme Angèle Prévaille. – La plupart des parcours très courts se font encore en voiture... Il faut changer

les habitudes ; peut-être le Gouvernement pourrait-il imaginer un spot publicitaire sur le sujet, à l'instar de la campagne sur les cinq fruits et légumes par jour ?

M. François Bonhomme. – Infantilisation, dit notre excellent rapporteur ? La bonne pédagogie commence par la répétition. Proust n'évoquait-il pas l'influence anesthésiante des habitudes ? (*Marques d'admiration sur les bancs du groupe Les Républicains*) Quant à la stigmatisation, laissons le mot à l'Église ! (*Mme Françoise Gatel s'amuse.*)

Marteler un tel message permettra de changer les habitudes.

Mme Pascale Bories. – Je suivrai pour ma part le rapporteur. Simplifions les messages ! Si l'on veut faire bouger les enfants, il faut des actions concrètes - organiser des pédibus, former au vélo - pas empiler des phrases qu'ils ignoreront.

M. Rémy Pointereau. – Très bien !

Mme Françoise Gatel. – Je suivrai le rapporteur. (*Marques de déception sur les bancs du groupe UC*) Je viens de rendre au Premier ministre un rapport sur l'activité physique et sportive pour tous, sénateurs compris (*Sourires*), qui rappelle ses vertus pour la santé et l'inclusion sociale. Je demande au Premier ministre d'en faire une cause nationale, assortie d'une campagne de communication nationale recommandant trente minutes d'activité physique et sportive par jour. Le support proposé par ces amendements ne me paraît pas suffisamment ambitieux.

M. Jérôme Bascher. – Simplifions, mais n'allons pas jusqu'à supprimer. Nous avons vu passer beaucoup de textes infantilisants sur les spots publicitaires. Simplifions aussi le jargon : mobilités actives, c'est utiliser ses jambes ! Si l'on veut que les enfants se rendent à pied à l'école, commençons par cesser de fermer les classes dans les écoles de campagne ! Le « en même temps » a ses limites. (*Marques d'approbation sur les bancs du groupe Les Républicains*)

Les amendements identiques n°s 44 rectifié, 285 rectifié ter, 823, 985 et 988 rectifié ne sont pas adoptés.

ARTICLE 21 BIS

Mme la présidente. – Amendement n°429 rectifié ter, présenté par MM. Babary et Lefèvre, Mmes Chain-Larché et Thomas, M. Dufaut, Mme Raimond-Pavero, MM. Mouiller et Brisson, Mme Bonfanti-Dossat, M. Courtial, Mme Lassarade, M. Magras, Mme Gruny, MM. Savary, Piednoir et Priou, Mme Deromedi, MM. Pointereau et Hugonet, Mme Lamure et MM. Longuet et Sauray.

Supprimer cet article.

Mme Élisabeth Lamure. – Fort du constat unanime de la baisse de fréquentation des centres-villes, le Gouvernement a déployé le plan Action cœur de ville en décembre 2017. Les difficultés du

stationnement et son coût constituent un frein à la venue en centre-ville.

Prévoir l'aménagement de places de stationnement sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons ne ferait qu'amplifier le problème.

M. Rémy Pointereau. – Très bien.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet article a été introduit en commission. La plupart des accidents en milieu urbain sont liés à une mauvaise visibilité des passages piétons, notamment des personnes âgées ou des enfants, à cause des voitures stationnées en amont.

Je conçois que cette mesure conduira à supprimer quelques places de stationnement, mais permettra aussi de garer des engins personnels comme les trottinettes ou les vélos. Nous laissons un délai de dix ans aux collectivités pour la mettre en œuvre. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'augmentation de la mortalité des piétons impose des mesures fortes. La visibilité des passages piétons est essentielle. C'est pourquoi le comité interministériel de la sécurité routière a retenu la proposition de votre commission.

M. Jean-François Husson. – Très bien !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis défavorable.

L'amendement n°429 rectifié ter n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°40 rectifié *ter*, présenté par M. Longeot, Mme Vullien, MM. Cigolotti, Médevielle et L. Hervé, Mme Guidez, MM. Le Nay, Canevet et Détraigne, Mmes Billon et Vermeillet et MM. Henno, Janssens, Laugier, Capocanellas et Gremillet.

Alinéa 2

Après le mot :

assisté

insérer les mots :

ou aux deux-roues motorisés à très faibles émissions

Mme Michèle Vullien. – Cet amendement étend la possibilité de stationner sur les cinq mètres de chaussée précédant un passage piéton aux deux-roues électriques, afin d'encourager la transition vers des deux-roues à motorisation zéro émission et zéro bruit en ville.

Mme la présidente. – Amendement identique n°815 rectifié *bis*, présenté par MM. Rambaud et Théophile.

M. Didier Rambaud. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le fait qu'un scooter soit électrique ou pas ne change rien : il reste plus imposant qu'un vélo et cacherait la vue aux

enfants. Tenons-nous en au texte initial. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'enjeu est que ne stationnent dans ces zones que des véhicules qui ne gênent pas la visibilité, notamment des enfants. Une étude du Cerema montre que les deux-roues motorisés, quelle que soit leur qualité écologique, cachent la vue des enfants. Avis défavorable.

*Les amendements identiques n°s 40 rectifié *ter* et 815 rectifié *bis* ne sont pas adoptés.*

L'article 21 bis est adopté.

ARTICLE 22

M. Olivier Jacquin. – Quelques chiffres pour plaider en faveur d'une loi équilibrée : 98 % des déplacements de mobilité locale font moins de 80 kilomètres ; sur ceux-ci, 35 % font moins de 2 kilomètres et 60 % moins de 5 kilomètres ; 60 % des déplacements domicile-travail font moins de 3 kilomètres et sont réalisés en voiture. Or la vitesse moyenne d'une voiture en ville est égale à celle d'un vélo...

Mme la présidente. – Amendement n°354, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 8, seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

et aux objectifs définis par le Haut Conseil de la santé publique

Mme Cathy Apourceau-Poly. – Ce texte introduit pour la première fois dans le code des transports une définition des mobilités actives. Nous la complétons en mentionnant le bénéfice pour la santé des mobilités actives. En effet, ces modes de déplacement quotidien constituent un gisement considérable d'activité physique régulière, qu'il faut encourager pour lutter contre la sédentarité et son corollaire de pathologies. Les mobilités actives s'inscrivent parfaitement dans les objectifs définis par le Haut Conseil de santé publique (HCSP).

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les mobilités actives sont bénéfiques en termes de santé publique. Cependant, cet amendement manque de précision : certains des objectifs du HSCP n'ont aucun lien avec les mobilités actives. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les bienfaits des mobilités actives ne sont plus à démontrer, mais l'utilité d'inscrire une référence au HSCP n'est pas évidente. Sagesse.

L'amendement n°354 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°355, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les personnes mentionnées à l'article L. 1211-1 du code des transports prennent les mesures nécessaires pour développer l'usage des mobilités actives notamment par l'éducation, la formation et la sécurisation de ces modes de déplacements.

M. Guillaume Gontard. – Pour que le projet de loi ne demeure pas au stade des intentions, il faut confier le développement des mobilités actives aux autorités organisatrices. Pas moins de 20 % de la population active rencontre des difficultés à se déplacer, alors que 85 % des Français sont à moins de cinq kilomètres d'un service public de transport. Il est indispensable d'envisager les mobilités actives dans une perspective intermodale pour apporter des réponses concrètes.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le développement des mobilités actives passe par des initiatives concrètes comme le développement des pistes cyclables ou la lutte contre le vol de vélo. Cet amendement, trop général, est sans réelle portée. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'article 22 crée dans le code des transports un titre spécifique dédié aux mobilités actives. Le plan Vélo présenté par le Premier ministre en septembre 2018 intègre de nombreuses mesures sur l'éducation, les infrastructures ou la sécurité. Cet amendement n'est pas indispensable, mais sagesse.

M. Olivier Jacquin. – Très bien.

L'amendement n°355 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°687 rectifié *ter*, présenté par MM. Savin, Bascher, Sol et Vaspart, Mme Goy-Chavent, M. Husson, Mmes Noël et Guidez, MM. Bouchet, Kennel, Decool et Kern, Mmes Deromedi, Berthet et Deroche, MM. A. Marc, Sido, Guerriau et Bazin, Mmes Chain-Larché et M. Mercier, M. Moga, Mme Lavarde, M. Fouché, Mmes Morhet-Richaud et Lassarade, M. Charon, Mmes Imbert et Billon, M. Savary, Mmes Duranton et Gruny et MM. Le Gleut, Laménie, Wattebled, Chasseing, Babary, de Nicolaÿ, Rapin et Poniatowski.

Alinéa 11

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 1271-2. – Les cycles et cycles à pédalage assisté vendus par un commerçant font l'objet d'une identification à compter du 1^{er} janvier 2021.

M. Michel Savin. – Le retard pris dans l'examen du projet de loi a des conséquences sur les dates butoirs initialement prévues. En effet, les vélos de la collection de 2020 sont en cours de fabrication. Or il y a un délai minimal de dix mois entre la conception, la commercialisation et la livraison d'une bicyclette.

Les industriels étant pleinement engagés dans la réflexion sur un marquage à la source internalisé, je

propose une entrée en vigueur en phase avec les processus de fabrication, au 1^{er} janvier 2021.

Mme la présidente. – Amendement n°672 rectifié *bis*, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 11

Remplacer la date :

1^{er} juillet 2020

par la date :

1^{er} janvier 2021

M. Olivier Jacquin. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le délai fixé dans la loi est court. Les constructeurs ont besoin de temps pour intégrer ce marquage dans la chaîne de fabrication. Avis favorable à l'amendement n°687 rectifié *ter*. Retrait de l'amendement n°672 rectifié *bis*, moins clair.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'obligation de marquage pour lutter contre le vol a été annoncée dès le lancement du plan Vélo, en septembre 2018. Beaucoup d'acteurs ont déjà commencé à s'adapter. La mise en œuvre au 1^{er} juillet 2020 semble donc possible ; cela dit, j'entends la demande des acteurs économiques.

Sagesse sur l'amendement n°687 rectifié *ter*, retrait de l'amendement n°672 rectifié *bis*.

M. Jean-François Husson. – Très bien !

L'amendement n°672 rectifié bis est retiré.

L'amendement n°687 rectifié ter est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°689 rectifié *ter*, présenté par MM. Savin, Bascher, Sol et Vaspart, Mmes Goy-Chavent et Férat, M. Husson, Mmes Noël et Guidez, MM. Bouchet, Kennel, Decool et Kern, Mmes Deromedi, Berthet et Deroche, MM. A. Marc, Sido, Guerriau et Bazin, Mme Chain-Larché, M. Piednoir, Mme M. Mercier, MM. Dufaut et Moga, Mme Lavarde, M. Fouché, Mmes Morhet-Richaud et Lassarade, MM. Bonne et Charon, Mmes Imbert et Billon, M. Savary, Mmes Duranton et Gruny et MM. Le Gleut, Laménie, Wattebled, Chasseing, Babary, de Nicolaÿ, Rapin et Poniatowski.

Alinéa 13, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

ainsi que les catégories de cycles dispensées de l'obligation mentionnée à l'article L. 1271-2

M. Michel Savin. – Le marquage des vélos est utile pour lutter contre le vol mais ne doit pas peser sur les commerçants et les consommateurs. Or, pour les vélos enfants, l'augmentation du prix que cela représenterait est disproportionnée par rapport au prix de vente. Cet amendement réserve donc le marquage

aux vélos de plus de 16 pouces, pour ne pas représenter plus de 15 % du prix de vente.

Mme la présidente. – Amendement identique n°788, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

M. Frédéric Marchand. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il est prudent de permettre au décret de dispenser certaines catégories de cycles du marquage, notamment les vélos enfants. Avis favorable.

Les amendements identiques n°s 689 rectifié ter et 788 sont adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°670 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 13, deuxième phrase

Remplacer cette phrase par trois phrases ainsi rédigées :

Ce décret précise les modalités et les différents acteurs responsables de la conception du fichier national, de sa gestion, de sa maintenance, des modalités de financement de ces différentes étapes et de l'accès aux données qu'il contient. Le décret précise également les critères d'agrément des opérateurs agréés par l'État, les critères d'agrément des moyens d'identification des cycles proposés et les conditions dans lesquelles la collecte des données de géolocalisation, leur enregistrement selon une procédure sécurisée et leur traitement sont confiés à ces opérateurs agréés qui en financent la mise en œuvre. Le décret précise enfin la nature des données collectées, notamment les lieux de survenance de vols, de recel ou de revente illicite de cycles.

Mme Nadine Grelet-Certenais. – Le vol de vélos représente un frein, psychologique et économique, au changement de mode de mobilité. L'ensemble de la chaîne doit être mobilisé. Le décret devra préciser les acteurs en charge de la conception, de la gestion et de la maintenance du fichier national unique, ainsi que ses modalités de financement.

Mme la présidente. – Amendement identique n°824, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

M. Frédéric Marchand. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°987 rectifié, présenté par MM. Corbisez et Artano, Mme M. Carrère, M. Gold, Mme Guillotin et MM. Collin, Castelli, Gabouty, Menonville, Requier et Vall.

M. Jean-Pierre Corbisez. – Cet amendement renforce le cadrage des éléments figurant dans le fichier d'identification des cycles et la détermination des autorités susceptibles d'intervenir dans ce fichier.

Un traitement automatisé à l'échelle nationale, toujours sensible, doit répondre à des règles précises et claires. Sa gestion par de simples agents agréés pose question.

Mme la présidente. – Amendement n°18 rectifié *bis*, présenté par M. Longeot, Mmes Vullien et Billon, M. Cigolotti, Mme Férat, MM. L. Hervé, Le Nay, Canevet et Détraigne, Mme Vermeillet et MM. Henno, Janssens, Laugier, Capo-Canellas et Gremillet.

Alinéa 13, deuxième phrase

Remplacer les mots :

sont confiés

par les mots :

peuvent être confiés

Mme Michèle Vullien. – Afin de ne pas engendrer de contraintes supplémentaires pour les opérateurs, cet amendement laisse la possibilité à l'État de créer une procédure sécurisée pour l'identification des vélos, à l'image de ce qui existe pour le marquage des mini-motos. On évite ainsi la multiplication des systèmes de gestion de fichiers aux finalités similaires.

Mme la présidente. – Amendement identique n°688 rectifié *quater*, présenté par MM. Savin, Bascher, Sol et Vaspart, Mme Goy-Chavent, M. Husson, Mmes Noël et Guidez, MM. Bouchet, Kennel, Decool et Kern, Mmes Deromedi, Berthet et Deroche, MM. A. Marc, Sido, Guerriau et Bazin, Mmes Chain-Larché et M. Mercier, M. Moga, Mme Lavarde, M. Fouché, Mmes Morhet-Richaud et Lassarade, M. Charon, Mme Imbert, M. Savary, Mmes Duranton et Gruny, MM. Le Gleut, Laménie, Wattebled et Chasseing, Mme de la Provôté et MM. de Nicolaÿ, Rapin et Poniatowski.

M. Michel Savin. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les amendements identiques n°s 670 rectifié, 824 et 987 rectifié donnent une fonction supplémentaire au fichier, celle de recenser les vols de vélo. Or il ne s'agit pas d'un fichier de police. La police dispose déjà de statistiques. Avis défavorable.

Les amendements n°s 18 rectifié *bis* et 688 rectifié *quater* introduisent de la souplesse en permettant une gestion par l'État. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis défavorable aux amendements n°s 670 rectifié, 824 et 987 rectifié. Il n'est pas nécessaire de préciser autant le contenu du décret. L'exigence de produire des statistiques ferait double emploi avec l'action des forces de l'ordre.

Les amendements n°s 18 rectifié *bis* et 688 rectifié *quater* vont au-delà de l'objectif affiché de confier cette tâche à l'État et ouvriraient la collecte et la gestion des données à des opérateurs non agréés. Laissons les opérateurs de marquage s'organiser. Avis défavorable.

Les amendements identiques n^{os} 670 rectifié, 824 et 987 rectifié ne sont pas adoptés.

Les amendements identiques n^{os} 18 rectifié bis et 688 rectifié quater sont adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n^o 45 rectifié bis, présenté par M. Bonhomme, Mme Garriaud-Maylam, MM. Bascher, Grosdidier et Regnard, Mme Bruguière, M. D. Laurent, Mme Lassarade, MM. Vogel, Milon, Poniatowski et B. Fournier, Mme Deromedi, MM. Rapin et Cuypers, Mmes Canayer et Duranton, MM. Piednoir, Perrin, Raison, Sido et Husson et Mme Keller.

Alinéa 18

1^o Avant les mots :

gares de voyageurs,

insérer les mots :

abords immédiats des

2^o Remplacer les mots :

les pôles d'échanges multimodaux et les

par les mots :

des pôles d'échanges multimodaux et des

3^o Après les mots :

équipés de

insérer le mot :

suffisamment de

M. François Bonhomme. – Chaque année, environ 400 000 vols de vélos sont commis en France, soit 14 % des vélos neufs vendus. Un quart des victimes ne rachète pas de vélo.

Afin de limiter le risque de vol et d'encourager à l'achat et à l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens, il faut des emplacements sécurisés pour le stationnement des vélos aux abords immédiats des gares et pôles d'échanges multimodaux, en nombre suffisant.

La date du 1^{er} janvier 2024 correspond à l'échéance fixée par le gouvernement pour le plan Vélo, ainsi qu'à l'année où la France recevra les Jeux Olympiques.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous partageons l'objectif, mais nous allons plus loin en prévoyant les stationnements dans les gares elles-mêmes, pas simplement à leurs abords. Faute de foncier disponible, le stationnement devra être rendu possible à proximité immédiate de la gare. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'alinéa 23 suffit. Retrait ou avis défavorable.

M. François Bonhomme. – Après ces propos responsabilisants et non stigmatisants, je retire mon amendement. (*Sourires*)

L'amendement n^o 45 rectifié bis est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n^o 331 rectifié, présenté par MM. Pellevat et Gremillet.

Alinéa 18

Après les mots :

avant le 1^{er} janvier 2024,

insérer les mots :

en adéquation avec les besoins des lieux concernés,

M. Daniel Gremillet. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement est satisfait par le texte de la commission qui prévoit que le nombre d'équipements de stationnement sécurisés pour les vélos est adapté en fonction de la taille et de la fréquentation de la gare. Il faut de la souplesse. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'amendement est satisfait. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n^o 331 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n^o 754 rectifié, présenté par MM. Dantec et Artano, Mme Billon, M. Labbé et Mme Vullien.

Après l'alinéa 20

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les stationnements sécurisés pour les vélos sont équipés de prises de courant pour la recharge des cycles à pédalage assisté.

M. Ronan Dantec. – Il faut prévoir une prise pour les vélos électriques dans les stationnements sécurisés.

Mme la présidente. – Amendement identique n^o 863 rectifié, présenté par Mme Prévile, M. Jomier, Mme Taillé-Polian, MM. Jacquin, Jeansannetas, Houllégatte, Iacovelli, Antiste et Daunis, Mme Blondin, M. Lurel, Mme Espagnac et M. J. Bigot.

Mme Angèle Prévile. – L'autonomie d'une batterie varie selon la capacité, le poids de l'utilisateur, la durée d'emploi. Devoir recharger sa batterie sur son lieu de travail après avoir effectué un long trajet est dissuasif, voire impossible. Prévoir des prises de courant dans les parcs de stationnement favoriserait l'utilisation du vélo électrique, sachant que 35 % des déplacements en voiture sont de moins de 2 km et 60 % de moins de 5 km.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je ne suis pas sûr que les personnes qui possèdent des vélos à assistance électrique chargeront leur batterie dans un parking, compte tenu du risque de vol. Une obligation d'équipement de toutes les places de vélo de prises de courant est disproportionnée. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les vélos à assistance électrique ont des batteries amovibles...

M. François Bonhomme. – Pas tous !

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* – Cette disposition est inutile et génératrice de surcoût. Retrait, sinon avis défavorable.

Mme Angèle Prévile. – Il faut tout faire pour faciliter la vie des personnes qui ont un vélo électrique. Elles doivent déjà s'équiper pour faire face aux intempéries, au froid. Si, en plus, elles doivent porter leur batterie pour la recharger... J'irai même plus loin : équiper de clés les parkings à vélo pour réparer les petites pannes, comme cela se pratique à Paris.

Les amendements identiques n^{os} 754 rectifié et 863 rectifié ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°664 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 21

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Le nombre de places de stationnement sécurisés est fixé par les autorités organisatrices de mobilité, en tenant compte de la part modale du vélo sur le bassin de mobilité concerné. Il est revu tous les cinq ans. Leurs caractéristiques sont fixées par décret.

M. Jean-Michel Houlegatte. – Voici un amendement pragmatique pour s'adapter à la réalité des territoires. Nous proposons que le nombre de places de stationnement sécurisées pour les cycles soit défini par l'AOM tous les cinq ans en fonction de la part modale du vélo en établissant toutefois un minimum. L'objectif fixé est raisonnable tout en encourageant davantage le réflexe vélo.

Mme la présidente. – Amendement n°356, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 21, seconde phrase

Remplacer cette phrase par deux phrases ainsi rédigées :

Le nombre d'équipements représente au minimum 2 % du trafic quotidien exprimé en nombre de passagers des gares et des pôles d'échanges multimodaux. La présente obligation ne s'applique plus au-delà de 5 000 unités d'équipement.

M. Guillaume Gontard. – Un stationnement vélo dans les gares équivalent à 2 % du trafic journalier aboutirait au nombre farfelu de 14 000 places à la gare du Nord, nous a expliqué le rapporteur. L'exemple était bien choisi : cette gare est la plus fréquentée du continent. Cependant, Utrecht, aux Pays-Bas, après avoir construit un parking de 12 500 places veut aller jusqu'à 33 000. On peut aller limiter l'emprise au sol, comme à Tokyo où il existe de gigantesques parkings souterrains. L'un des plus impressionnants d'entre eux accueille 1 400 vélos dans un cylindre de 8,2 m de diamètre et 11 m de profondeur.

Raisonnables, nous avons fixé un plafond : pas plus de 5 000 places.

Mme la présidente. – Amendement n°344 rectifié, présenté par MM. Dantec et Artano, Mmes Billon et Guidez et M. Labbé.

Alinéa 21, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Le nombre de places de stationnements sécurisés pour les vélos est fixé au minimum à 1 % du trafic quotidien exprimé en nombre de passagers dans la gare ou le pôle dont la fréquentation est inférieure à 100 000 passagers par jour.

M. Ronan Dantec. – L'exemple de la gare du Nord était effectivement bien choisi... Nous avons cherché des solutions pour trouver quelque chose qui ne serait pas farfelu. Notre proposition, c'est un nombre de places de stationnement pour les vélos représentant au moins 1 % du trafic dans les gares dont la fréquentation est inférieure à 100 000 voyageurs. Pourquoi 100 000 ? Parce que notre référence, ce sont les grandes gares de banlieue, celles que l'on peut rejoindre en vélo pour prendre le RER ou le train. Notre amendement, lui aussi, est beaucoup plus raisonnable.

Mme la présidente. – Amendement identique n°801, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

M. Frédéric Marchand. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°874 rectifié, présenté par Mme Prévile, M. Jomier, Mme Taillé-Polian, MM. Jacquin, Jeansannetas, Houlegatte, Iacovelli, Antiste et Daunis, Mme Blondin, M. Lurel, Mme Espagnac et M. J. Bigot.

Mme Angèle Prévile. – Le principal frein à l'usage du vélo est le vol. L'an dernier, 500 000 vélos ont été déclarés volés, le nombre de vols doit être plus élevé encore. Il faut 35 secondes pour en voler un...

M. Didier Mandelli, *rapporteur.* – Ces amendements qui tiennent compte des remarques formulées en commission sont une belle illustration du travail législatif. Je n'ai d'ailleurs pas utilisé le mot de farfelu.

Cependant l'amendement n°664 rectifié *bis* est juridiquement fragile : les AOM ne détiennent pas d'un pouvoir réglementaire général et hors contractualisation avec le gestionnaire de gare. Mieux vaut en rester à une disposition législative, précisée par décret. Avis défavorable.

Nous avons intégré dans le texte une référence à la fréquentation et à la taille des gares, fixer un pourcentage d'équipement minimal dans la loi n'est pas pertinent. Laissons cela au réglementaire, pour tenir compte de la diversité des gares. Avis défavorable à l'amendement n°356 ainsi qu'aux amendements identiques n°344 rectifié, 801 et 874 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis défavorable à l'amendement n°356. Les AOM ne sont pas le bon vecteur.

Quant aux quatre autres, il faut tenir compte des gares comme Châtelet où l'on se rend surtout par transport en commun. Retrait ou avis défavorable.

M. Claude Bérit-Débat. – J'entends qu'il n'appartient pas aux AOM de fixer des obligations mais l'amendement n°664 rectifié *bis* me semble pragmatique et proche de la réalité du terrain.

L'amendement n°664 rectifié bis n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°356.

Les amendements identiques n°344 rectifié, 801 et 874 rectifié ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°1020 rectifié, présenté par MM. Corbisez et Artano, Mme M. Carrère et MM. Gold, Arnell, A. Bertrand, Collin, Castelli, Gabouty, Menonville et Requier.

Alinéa 23, première phrase

Supprimer les mots :

ou aux abords de celle-ci

M. Jean-Pierre Corbisez. – Désolé de revenir sur une question que nous avons déjà abordée... Cet article a pour objectif d'équiper les gares en stationnements sécurisés pour les vélos, et, dans le cas où il n'y aurait pas de place, les abords de ces gares. Sa rédaction laisse entendre le contraire. De plus, la RATP et la SNCF ne sont ni gestionnaires de voirie ni propriétaires de voirie.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis défavorable. Cet article prévoit d'équiper en priorité les gares puis les abords.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°1020 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°724 rectifié, présenté par Mme Tocqueville et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 23, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

et des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite

Mme Nelly Tocqueville. – La suppression des stationnements pour les véhicules motorisés afin de trouver des places pour les vélos ne doit pas se faire aux dépens des personnes handicapées et à mobilité réduite.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Précision utile. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°724 rectifié est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°945, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 26

1° Remplacer les mots :

au minimum huit

par le mot :

des

2° Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

Un décret définit le nombre d'emplacements à prévoir en fonction des matériels concernés et des services auxquels ils sont affectés. Il précise les exceptions dérogeant à cette obligation générale ainsi que les conditions de sa mise en œuvre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il faut un décret pour préciser l'obligation de prévoir des emplacements destinés au transport des vélos non démontés dans les matériels neufs et rénovés. Nous tiendrons compte de la diversité des situations et des matériels concernés.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Une application différenciée est bienvenue. Avis favorable.

M. Guillaume Gontard. – Cet amendement revient sur un amendement de notre groupe, voté par la commission. Pourquoi ce retour en arrière ?

L'amendement n°945 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°652 rectifié, présenté par Mme Noël, MM. Bascher, Savary, Piednoir, Chaize, Bonne, Genest et Sido, Mme A.M. Bertrand, MM. Vogel, Pellevat, B. Fournier, de Nicolaÿ et Chatillon, Mme Deromedi, MM. Morisset et Bonhomme, Mme Imbert et M. Gremillet.

Après l'alinéa 26

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Emport des vélos non démontés dans les trains et les cars

« Art. L. – SNCF Mobilités, et les autres opérateurs de transport collectif de voyageurs ferroviaire ou routier assurent , le transport d'un nombre de vélos non démontés au moins égal à 2 % du nombre de voyageurs sans descendre en dessous de deux places par rame ou par autocar. Lorsque les voitures ne sont pas aménagées à cet effet, l'opérateur neutralise le cas échéant des places voyageur pour permettre cet emport.

« Art. L. – L'emport des vélos peut faire l'objet de réservations à titre onéreux.

« Art. L. – Lorsque l'espace libéré à cet effet dans une circulation est complet, l'opérateur propose au passager de voyager, aux mêmes conditions tarifaires, sur une autre circulation. »

Mme Sylviane Noël. – La France ambitionne de devenir la première destination mondiale pour le tourisme à vélo. Cette forme de tourisme ne décollera pas tant que l'intermodalité embarquée train+vélo ne sera pas envisagée sérieusement. Les cyclistes ont une forte préférence pour le train.

Mme la présidente. – Amendement n°163 rectifié *bis*, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'alinéa 26

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Transport de vélo dans les bus

« Art. L. 1272-.... – À compter du 1^{er} janvier 2021, les cars neufs affectés au transport de voyageurs sur des lignes régulières ou saisonnières, à l'exception des services urbains, lorsqu'ils viennent d'être mis en service, doivent être équipés d'un système homologué pour transporter au minimum cinq vélos non démontés. L'emport des vélos peut faire l'objet de réservations. »

Mme Céline Brulin. – Je n'ai pas saisi le sens de l'amendement n°945 du Gouvernement. Réserver des emplacements dans les trains nouveaux tombe sous le sens. Il faut en faire de même dans les cars. Étant des gens raisonnables, nous repoussons le délai fixé à 2021.

Mme la présidente. – Amendement identique n°345 rectifié *ter*, présenté par MM. Dantec et Artano, Mmes Billon et Guidez, M. Labbé et Mme Vullien.

M. Ronan Dantec. – Le rapporteur a demandé, de façon pertinente, de limiter l'obligation aux véhicules neufs. Nous avons corrigé notre amendement en ce sens.

Mme la présidente. – Amendement identique n°875 rectifié *ter*, présenté par Mme Prévile, M. Jomier, Mme Taillé-Polian, MM. Jacquin, Jeansannetas, Houllegatte, Iacovelli, Antiste et Daunis, Mme Blondin, M. Lurel, Mme Espagnac et M. J. Bigot.

Mme Angèle Prévile. – Cet amendement accompagnera le plan Vélo ambitieux que la France a adopté en généralisant une pratique courante dans certaines de nos régions et la plupart des pays voisins : réserver des places dans les cars neufs pour les vélos.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Pour les trains neufs, l'amendement n°652 rectifié est satisfait. Pour le reste de l'amendement, qui concerne les cars, je propose le retrait au profit des amendements identiques n°s163 rectifié *bis*, 345 rectifié *ter* et 875 rectifié *ter* auxquels je suis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il n'existe pas, hors du transport en soute, de dispositif homologué pour le transport des vélos dans les cars. Le chauffeur

devra également, en principe, vérifier la fixation des vélos. Nous devons y réfléchir. En attendant, retrait, sinon avis défavorable.

L'amendement n°652 rectifié est retiré.

M. Ronan Dantec. – Je veux rassurer Mme la ministre : nous avons bien prévu un système homologué d'accroche !

M. Jean-Pierre Grand. – Et ceux qui roulent en tandem ? Les parents qui fixent une carriole à leur vélo pour conduire leurs enfants à l'école ? Parfois, mieux vaut réfléchir...

*Les amendements identiques n°s163 rectifié *bis*, 345 rectifié *ter* et 875 rectifié *ter* sont adoptés.*

Mme la présidente. – Amendement n°505 rectifié, présenté par Mme N. Delattre, M. Artano, Mme M. Carrère, MM. A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Menonville, Requier et Vall.

Après l'alinéa 31

Insérer huit alinéas ainsi rédigés :

... Après l'article L. 111-5-2, il est inséré un article L. 111-5-2-... ainsi rédigé :

« Art. L. 111-5-2-.... – Toute personne qui procède à des travaux sur un parc de stationnement annexe :

« 1° À un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles ;

« 2° À un bâtiment à usage industriel ou tertiaire équipé de places de stationnement destinées aux salariés ;

« 3° À un bâtiment accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public ;

« 4° Ou à un bâtiment constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou accueillant un ou plusieurs établissements culturels, culturels ou sportifs équipés de places de stationnement destinées à la clientèle,

« dote le parc d'infrastructures ou aménage des espaces permettant le stationnement sécurisé des vélos ; en nombre suffisant.

« L'obligation de doter le parc de stationnement d'infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos peut être satisfaite par la réalisation des infrastructures dans une autre partie du bâtiment ou à l'extérieur de celui-ci, sur la même unité foncière.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions et les modalités d'application du présent article, notamment en fonction de la nature, de la catégorie et de la taille des bâtiments et des parcs de stationnement concernés, du type de travaux entrepris, ainsi que du rapport entre le coût de ces travaux et la valeur des bâtiments. Il fixe également le nombre minimal de places de stationnement qui font l'objet de l'installation

et les conditions de dérogation en cas d'impossibilité technique ou de contraintes liées à l'environnement naturel du bâtiment. »

Mme Nathalie Delattre. – Tripler la part modale du vélo ne sera possible qu'en luttant massivement contre le vol et les détériorations, qui touchent 300 000 ménages chaque année.

Cet amendement accélère la mise en place de stationnements sécurisés à l'occasion de travaux dans des bâtiments à usage industriel tertiaire ou accueillant un service public ou commercial. Pour rappel, ces mesures sont inscrites au point 15 du plan Vélo.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement est satisfait par l'article 111-5-4 du code de la construction. Retrait, sinon avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis. Un décret à la loi sur la transition énergétique précisera l'obligation selon les situations.

Mme Nathalie Delattre. – Mon amendement allait plus loin que les exigences posées dans la loi mais puisqu'un décret précisera les choses...

L'amendement n°505 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°264 rectifié, présenté par MM. Lafon, Le Nay, Delahaye, Mizzon, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnacarrère et Henno, Mme Billon et MM. Capo-Canellas et L. Hervé.

Alinéa 38

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

V. – L'article L. 151-30 du code de l'urbanisme est ainsi rédigé :

« Art. L. 151-30. – Lorsque le règlement prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe des obligations équivalentes pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux, dans le respect des conditions prévues au I de l'article L. 111-3-10 du code de la construction et de l'habitation. »

M. Laurent Lafon. – L'autorité chargée d'élaborer le PLU, lorsque ce dernier prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, doit fixer des obligations équivalentes pour les vélos.

Mme la présidente. – Amendement n°358, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... - À l'article L. 151-30 du code de l'urbanisme, le mot : « minimales » est remplacé par le mot : « suffisantes ».

M. Guillaume Gontard. – Sensibles aux arguments du rapporteur, nous avons modifié notre amendement comme il le suggérait.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Une place de stationnement pour un véhicule motorisé peut

accueillir au moins cinq places de vélos. Une équivalence calculée en nombre produirait l'effet inverse à celui qui est recherché ; calculée en surface, cela aboutirait à des parkings de vélos surdimensionnés.

Retrait de l'amendement n°264 rectifié au profit de l'amendement n°358.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°264 rectifié est retiré.

L'amendement n°358 est adopté.

L'article 22, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°43 rectifié *bis*, présenté par M. Bonhomme, Mme Garriaud-Maylam, MM. Bascher, Grosdidier et Regnard, Mme Bruguière, M. D. Laurent, Mme Lassarade, MM. Vogel, Milon et B. Fournier, Mme Deromedi, M. Rapin, Mme Duranton et MM. Perrin, Raison et Sido.

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'État programme un enseignement de l'usage du vélo au sein des établissements du premier degré afin que, à compter du 1^{er} janvier 2022, chaque élève entrant dans les établissements du second degré maîtrise la pratique autonome et sécurisée du vélo dans la rue.

Cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements. Il a un caractère transdisciplinaire.

Un décret fixe les modalités d'application du présent article.

M. François Bonhomme. – L'idée est d'encourager le réflexe vélo chez les jeunes en généralisant le savoir rouler, au même titre que les autres savoirs fondamentaux que les élèves doivent maîtriser lors de leur entrée en sixième, le savoir lire, le savoir écrire et le savoir nager...

Les établissements du premier degré devront apprendre aux élèves à se déplacer en vélo de manière autonome et sécurisée dans des conditions de circulation réelle. Ils pourront faire appel à des partenaires agréés et auront aussi la possibilité d'intégrer cela à la formation des professeurs des écoles *via* leurs 18 heures de formation annuelle, cela sera précisé par décret.

Mme la présidente. – Amendement identique n°352 rectifié *ter*, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

M. Guillaume Gontard. – En commission, le rapporteur s'interrogeait sur l'apprentissage du vélo et la responsabilité des familles. Cet apprentissage doit être pris en charge par l'école car il n'existe pas dans

toutes les familles. Nous souhaitons que l'école délivre une attestation de savoir rouler.

Mme la présidente. – Amendement identique n°667 rectifié *ter*, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement est défendu. Le président du Conseil scientifique de l'AFB, Gilles Bœuf, a eu un mot étonnant sur la malbouffe en disant que les jeunes sont désormais obèses alors qu'ils étaient maigres quand il était petit. Il faut encourager l'activité physique.

Mme la présidente. – Amendement identique n°686 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Savin, Sol, Vaspart et Pemezec, Mme Goy-Chavent, M. Husson, Mmes Noël et Guidez, MM. Bouchet, Kennel, Decool et Kern, Mmes Berthet et Deroche, MM. A. Marc, Guerriau et Bazin, Mmes Chain-Larché et M. Mercier, MM. Dufaut, Moga et Fouché, Mme Morhet-Richaud, MM. Bonne et Charon, Mme Billon, M. Savary, Mme Gruny, MM. Le Gleut, Laménie, Wattebled, Chasseing et Babary, Mme de la Provôté et M. de Nicolaÿ.

M. Michel Savin. – Il faut inciter à la pratique du vélo en garantissant la sécurité des enfants. Le développement du sport santé, cela commence par l'école.

Mme la présidente. – Amendement identique n°686 rectifié *bis*, présenté par MM. Corbisez, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold, Léonhardt et A. Bertrand, Mme Guillotin et MM. Collin, Labbé, Castelli, Dantec, Gabouty, Menonville, Requier et Vall.

M. Jean-Pierre Corbisez. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet enseignement du savoir rouler existe déjà dans certaines collectivités et dans certaines écoles. Cependant, vos amendements sur le sujet sont nombreux et issus de tous les bancs. Je m'en remets à la sagesse du Sénat.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il est indispensable de développer la culture du vélo dans des conditions optimales de sécurité. D'où le programme d'apprentissage du savoir rouler prévu pour les enfants de 6 à 11 ans, qui doit être lancé en avril conjointement par les ministères de l'Éducation nationale, des Transports, des Sports et de l'Intérieur. Pourquoi ajouter un dispositif législatif ? Retrait des cinq amendements identiques.

Mme Angèle Prévaille. – Madame la ministre, ce savoir rouler sera-t-il inclus dans le socle commun de compétences exigibles à la sortie du primaire ?

M. Jean-Pierre Grand. – Les élections municipales approchent et chacun s'intéresse au vélo. Moi, je m'intéresse à l'école de la République. Quand on construit une école, il faut y inclure un parcours sportif intégré, un bassin de natation et un terrain de sport. C'est ce que j'ai fait dans ma commune ! L'État devrait

revoir les équipements mis à disposition de l'Éducation nationale dans le primaire. Ce serait infiniment plus efficace que de faire croire qu'aller en vélo à l'école suffit à être en bonne santé. Que l'État commence par soutenir les initiatives vertueuses, en particulier *via* la DETR.

Mme Françoise Cartron. – Il y a quelques années, nous avons mis en place une nouvelle organisation du temps scolaire. (*Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis, se récrie.*)

M. François Bonhomme. – Ça faisait longtemps !

Mme Françoise Cartron. – Il s'agissait développer les pratiques culturelles, les pratiques sportives. Certains, sur ces bancs, disaient ne pas avoir d'idée. Visiblement, ils en ont maintenant ! Parfois, il faut du temps... À quand le retour de la semaine de quatre jours et demi ?

M. Alain Fouché. – Les enseignants du primaire sont déjà surchargés. Je comprends qu'on les encourage à apprendre aux enfants à faire du vélo mais les parents ne peuvent pas se décharger totalement sur l'école. Ne les déresponsabilisons pas.

M. Marc Laménie. – La pratique du vélo est bénéfique quelle que soit la génération concernée. Le vol des vélos est un fléau. Il y a aussi les trottinettes. Tout cela doit se combiner avec les autres modes de transport, notamment le ferroviaire. Je suivrai le rapporteur.

M. Jean-François Husson. – Un exemple : dans une intercommunalité autour de Lunéville, quatre villes ont constitué un groupement d'achat pour mettre en œuvre le projet Véloschool, destiné à favoriser l'autonomie des enfants, leur épanouissement dans la pratique du vélo. L'intercommunalité s'appuie sur une association d'insertion pour accompagner les écoles. Le problème qui subsiste tient à l'acceptation des parents. Pas moins de 500 vélos sont fournis avec des casques mais la résistance se fait au nom de la sécurité et cela dans une sous-préfecture de près de 20 000 habitants. Il faut absolument aider les élus à développer la pratique du vélo dans les écoles.

M. Michel Savin. – Madame la ministre, vous semblez partager nos objectifs. Pourquoi demandez-vous le retrait de nos amendements ? Ils garantissent l'apprentissage par les enfants de la pratique du vélo en sécurité. Votons ces amendements, vous pourrez toujours les modifier en deuxième lecture à l'Assemblée nationale.

M. Jean-François Husson. – Excellent !

M. Jean-Marc Boyer. – La discussion est pour le moins ubuesque. Les enfants apprennent très facilement à faire du vélo de nos jours, souvent tout seuls avec leurs parents. Le problème est surtout celui de la sécurité au même titre que pour d'autres sports. Les enfants ont déjà beaucoup d'apprentissages à intégrer à l'école primaire. Concentrons-nous sur les fondamentaux.

Mme Françoise Gatel. – Je suis heureuse que la commission ait évolué dans sa réflexion. Il ne s'agit pas d'introduire le vélo dans les apprentissages fondamentaux mais de développer les mobilités actives en transformant la culture de notre pays. N'oublions pas que les enfants jouent le rôle de prescripteurs auprès de leurs parents, on l'a vu avec les pédibus. Les règles de sécurité s'apprennent à l'école. Enfin, aller à l'école à vélo facilite les apprentissages intellectuels car l'exercice physique est très bon pour cela.

M. Olivier Jacquin. – Madame la ministre, le dispositif que vous prévoyez pour avril entrera-t-il dans le socle commun des apprentissages ? Michel Savin a raison : vous pourrez toujours corriger ces amendements à l'Assemblée nationale.

Les temps ont changé : les enfants font plus facilement de la trottinette électrique, qui est un mode de déplacement passif, que du vélo qui oblige à tenir l'équilibre.

M. Guillaume Gontard. – Il faut susciter le réflexe vélo. Cet amendement consiste à décliner ce qui se fait dans le secondaire pour les cyclomoteurs et les scooters en matière de sécurité routière, avec le brevet de sécurité routière, pour les vélos à l'école primaire.

M. Laurent Lafon. – L'intervention est louable mais le sujet ne mériterait-il pas d'être débattu avec des professionnels exerçant à l'école plutôt que dans un texte sur la mobilité ?

Mme Pascale Bories. – Je suis peut-être rétrograde mais je ne laisse pas mes enfants aller seuls à l'école à vélo. Au collège, il existe effectivement les attestations scolaires de sécurité routière et le brevet de sécurité routière. Laissons les collectivités faire leur choix.

M. Pascal Savoldelli. – La question, c'est le rôle de l'Éducation nationale. Pas moins de 70 % des cyclistes chutent tout seuls et seulement 30 % par heurt avec un autre véhicule. Il faut faire un choix de société : encouragerons-nous la pratique du vélo en le faisant entrer dans un processus pédagogique à l'école ? Cela entraînerait un effet de masse critique, le vélo serait bien mieux appréhendé par les cyclistes, les piétons et les conducteurs d'autres véhicules.

Quelles craintes avez-vous donc ? Mme la ministre nous dit qu'un plan est en cours d'élaboration. Oui à la liberté, mais il faut des apprentissages nés sur un terrain d'égalité.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je me félicite que le savoir rouler, qui fait partie intégrante du plan Vélo, suscite une telle adhésion ici, alors que certains continuent à demander de quoi l'État se mêle...

Le plan sera lancé en avril ; dans sa rédaction actuelle, cet amendement est trop directif car il n'insère l'enseignement du vélo que dans le temps scolaire, alors que les discussions en cours prévoient

qu'il pourra se dérouler également dans le temps périscolaire.

Les amendements identiques n^{os} 43 rectifié bis, 352 rectifié ter, 667 rectifié ter, 686 rectifié quinquies et 986 rectifié bis sont adoptés et deviennent un article additionnel.

Mme la présidente. – Amendement n^o 28 rectifié bis, présenté par M. Longeot, Mme Vullien, M. Bonnecarrère, Mmes Vermeillet et Billon, MM. Moga et Canevet, Mme Tetuanui, M. Détraigne, Mmes Guidez et Gatel, M. Bockel, Mme Sollogoub et MM. Delcros, Cigolotti, Médevielle et Gremillet.

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le 1^o du II de l'article L. 1211-3 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° La création ou l'aménagement de pôle d'échanges multimodaux dimensionnés aux flux des passagers et accueillant l'ensemble des modes terrestres ; ».

M. Jean-François Longeot. – En 2018, près de neuf millions de personnes ont pris les cars Macron, dont les prix sont très attractifs, plus même que le covoiturage. Les capacités d'accueil des gares routières doivent être développées dans le sens de la multimodalité, pour un meilleur confort des voyageurs.

Mme la présidente. – Amendement identique n^o 87 rectifié bis, présenté par M. Vaspart, Mme Lamure, M. Karoutchi, Mme Imbert, MM. Husson, Priou et Rapin, Mme Ramond, MM. Darnaud et Daubresse, Mmes Deromedi, Di Folco, Canayer et Billon, M. Laménie, Mme Lassarade, M. Genest, Mme Duranton, M. Cuypers, Mmes Bruguière et Gruny et MM. D. Laurent, Le Nay, Lefèvre, H. Leroy, Savary et Courtial.

M. Jean-François Husson. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n^o 280, présenté par M. Decool.

M. Jean-Pierre Decool. – Cet amendement fluidifie le fonctionnement des transports routiers de voyageurs en développant des capacités de stationnement.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Par définition, les flux sont fluctuants : il faudrait donc aménager sans cesse les équipements, selon que le trafic augmente ou diminue... De plus, ces amendements sont satisfaisants. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

Les amendements identiques n^{os} 28 rectifié bis, 87 rectifié bis et 280 ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n^o 32 rectifié quater, présenté par M. Longeot, Mmes Vullien et Létard, MM. Cigolotti, Médevielle et L. Hervé, Mme Guidez, MM. Le Nay, Canevet et Détraigne,

Mmes Billon et Vermeillet et MM. Henno, Janssens, Laugier et Capo-Canellas.

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 3114-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les aménagements situés sur la chaussée doivent permettre la prise en charge et la dépose des passagers en toute sécurité. Lorsqu'ils sont situés hors agglomération, les arrêts accueillant des transports scolaires sont pré-signalés dans des conditions définies par décret. »

M. Jean-François Longeot. – Chaque jour, quatre millions d'élèves sont transportés en autocar dont deux millions en zone rurale.

Les opérations de montée et de descente des voyageurs du transport routier sont particulièrement exposées lorsque les emplacements sont situés sur la chaussée.

Cet amendement propose que les arrêts hors agglomération dédiés aux transports scolaires soient pré-signalés afin de limiter les risques d'accidents. C'est particulièrement nécessaire sur les grands axes et dans les zones à visibilité réduite.

Mme la présidente. – Amendement identique n°77 rectifié *quinquies*, présenté par Mme Lopez, MM. Daubresse, Laménie, H. Leroy, J.M. Boyer et Dufaut, Mme Garriaud-Maylam, MM. Vogel, Cuypers et Sido, Mmes Duranton, Morhet-Richaud et Deromedi et MM. Regnard, Longuet et Rapin.

Mme Vivette Lopez. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°94 rectifié *ter*, présenté par M. Vaspert, Mme Lamure, MM. Gremillet et Saury, Mme Ramond, M. Moga, Mme Imbert, MM. Laménie et D. Laurent, Mme Lassarade, M. Bascher, Mmes Canayer, Di Folco et Boulay-Espéronnier, MM. B. Fournier, Genest, Darnaud et Courtial et Mmes Gruny et Bruguère.

M. Daniel Gremillet. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°284 rectifié, présenté par M. Decool.

M. Jean-Pierre Decool. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°747 rectifié, présenté par Mme Bonnefoy et les membres du groupe socialiste et républicain.

Mme Nicole Bonnefoy. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Il y a très fréquemment des changements de desserte, l'obligation de pré-signalisation paraît disproportionnée. Je m'en remets à votre sagesse néanmoins.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La réglementation rend la pré-signalisation facultative. Je

suis prête à envisager de la rendre obligatoire, mais cela relève du réglementaire et nécessite une étude.

Retrait ou avis défavorable aux cinq amendements identiques.

Les amendements identiques n°s 32 rectifié quater, 77 rectifié quinquies, 94 rectifié ter, 284 rectifié et 747 rectifié sont adoptés et deviennent un article additionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°363, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'intitulé du code de la route est ainsi rédigé : « code de la route et de la rue ».

M. Pascal Savoldelli. – C'est un amendement d'appel. Depuis le cadre de la démarche dite du « code de la rue » lancée en avril 2006, des évolutions réglementaires ont été régulièrement introduites dans le code de la route notamment *via* les décrets de 2008, 2010 et 2015 visant une meilleure prise en considération des besoins des piétons et des cyclistes.

Dès lors que 80 % de nos concitoyens vivent en zone urbaine, le partage de la rue devient un enjeu central. Il faut donc créer un code de la route et de la rue. « La rue est le cordon ombilical qui relie l'individu à la société », disait Victor Hugo. (*On apprécie sur de nombreux bancs.*)

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je comprends l'esprit, la sécurité est effectivement prioritaire, mais elle ne passe pas nécessairement par la modification de l'intitulé du code de la route... et de tous les manuels d'apprentissage : avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les règles de circulation et de signalisation sont fondamentales. Nous avons fait évoluer le code de la route pour qu'il prenne davantage en compte les usagers les plus vulnérables - piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite. Pour autant, il n'est pas nécessaire de renommer le code de la route. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°363 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°364, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au chapitre 3 du livre 3 du code de la route, il est ajouté un article L. 313-... ainsi rédigé :

« Art. L. 313-.... -Tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes doivent arborer une signalisation pour indiquer leur angle mort afin d'assurer la sécurité des véhicules à deux roues.

« Le non-respect de la présente disposition est puni d'une amende de 5^e classe. »

Mme Cathy Apourceau-Poly. – C'est un amendement d'appel, qui relève davantage du réglementaire. Nous proposons que les angles morts sur les poids lourds soient signalés, d'autant que les usagers des nouvelles mobilités comme les trottinettes ne connaissent pas toujours le code de la route.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je comprends, mais comme vous l'avez dit, c'est un amendement d'appel. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La sécurité des cyclistes est une priorité. C'est pourquoi le Plan Vélo comprend de nombreuses mesures dans ce sens, par exemple la généralisation des sas vélos aux feux.

Une réglementation européenne est en projet, pour équiper les véhicules neufs de caméras et des systèmes de détection qui annuleraient les angles morts. Avec les poids lourds actuels, il est préférable de prévoir des aménagements pour les cyclistes, comme le prévoit le Plan Vélo. Retrait ou avis défavorable.

M. Guillaume Gontard. – Ce que nous proposons ici est pourtant simple. Les autocollants sont utilisés dans d'autres pays, je l'ai vu récemment sur un camion en Suède.

L'amendement n°364 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°504 rectifié *bis*, présenté par Mme N. Delattre, M. Artano, Mme M. Carrère, MM. Léonhardt, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Menonville, Requier et Vall.

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au dernier alinéa du II de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, après le mot : « stationnement », il est inséré le mot : « sécurisé ».

Mme Nathalie Delattre. – Les vols et dégradations sont un frein majeur à la pratique du vélo. Les gares et pôles d'échanges multimodaux ne doivent pas être les seuls endroits où le stationnement des vélos est sécurisé.

Cet amendement prévoit donc la sécurisation des stationnements pour vélos déjà obligatoires lors de la construction de bâtiments accueillant un service public ou de bâtiments commerciaux ou accueillant un établissement cinématographique.

Il s'agit d'une mesure cohérente avec l'article L.111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, prévoyant des stationnements sécurisés lors de la construction de bâtiments d'habitation ou de bâtiments à usage industriel ou tertiaire.

Mme la présidente. – Amendement identique n°917 rectifié, présenté par M. Devinaz et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Gilbert-Luc Devinaz. – D'après le CNRS, 80 000 cyclistes renonceraient au vélo chaque année à cause des vols. Sécurisons le stationnement.

Mme la présidente. – Sous-amendement n°1043 rectifié à l'amendement n°504 rectifié de Mme N. Delattre, présenté par le Gouvernement.

Amendement n°504

Compléter cet amendement par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La première phrase du dernier alinéa du III du même article est complétée par les mots : « , et la sécurisation adaptée au risque des places de stationnement ».

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les modalités de sécurisation relèvent du réglementaire. Le sous-amendement y renvoie explicitement.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La précision est utile et la rédaction du sous-amendement est pertinente. Par conséquent, avis favorable au sous-amendement n°1043 rectifié et aux amendements identiques n°504 rectifié *bis* et 917 rectifié ainsi sous-amendés.

M. Philippe Mouiller. – Je souhaite vous alerter sur l'ensemble des normes que ce texte va imposer. Il y a un équilibre à trouver entre le service apporté et le coût réel. Attention, mes chers collègues, ce texte devient effroyable à force de normes supplémentaires, je crois que nous dérapons - n'oubliez pas que vous aurez à en rendre compte dans vos départements. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe Les Républicains*)

Le sous-amendement n°1043 rectifié est adopté.

Les amendements identiques n°504 rectifié bis et 917 rectifié, ainsi sous-amendés, sont adoptés et deviennent un article additionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°263 rectifié, présenté par M. Lafon, Mme Sollogoub, MM. Le Nay, Delahaye, Mizzon, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnacarrère et Henno, Mme Billon et M. L. Hervé.

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation est complétée par une sous-section ainsi rédigée :

« Sous-section ...

« Droit d'équiper un immeuble disposant de parties communes d'infrastructures permettant le stationnement des vélos

« Art. L. 111-6-.... Le copropriétaire d'un immeuble doté de parties communes d'une superficie suffisante ne peut s'opposer sans motif sérieux à l'installation d'infrastructures permettant le stationnement des vélos dans ces parties communes, à la demande d'un copropriétaire ou d'un locataire et aux frais de ces derniers. Les places de stationnement pour vélos ainsi aménagées sont limitées au nombre de propriétaires ou locataires qui en font la demande. Elles sont retirées par le co-propriétaire concerné à défaut d'usage par lui-même ou son locataire pendant plus d'un an.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »

M. Laurent Lafon. – Cet amendement simplifie les règles de décision dans les copropriétés pour donner la possibilité à un locataire de s'équiper, à ses frais si la majorité le refuse, d'infrastructures permettant le stationnement des vélos.

Mme la présidente. – Amendement identique n°362, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

M. Guillaume Gontard. – Reconnaître à un copropriétaire ou à un locataire la possibilité de s'équiper de stationnements de vélo va dans le sens de l'article 24.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous avons déjà modifié dans la loi ELAN les règles de décision des copropriétés - ces amendements risquent d'augmenter le contentieux. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

Les amendements identiques n°s 263 rectifié et 362 ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°359, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le II de l'article 24 de la loi n°65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est complété par un alinéa rédigé :

« (...) La décision d'installer des infrastructures dédiées au stationnement sécurisé des cycles. »

M. Pascal Savoldelli. – Cet amendement assouplit l'installation d'infrastructures dédiées, dans les copropriétés, au stationnement sécurisé des cycles. Dans le projet de loi ELAN, le Gouvernement avait annoncé qu'il prendrait par ordonnance des mesures relatives aux votes des copropriétés. Voulez-vous faire passer la décision de s'équiper d'infrastructures pour vélos à la majorité simple ? Si c'est le cas, nous retirerons notre amendement.

Mme la présidente. – Amendement identique n°485 rectifié, présenté par MM. Dantec et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold, Léonhardt,

Arnell, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin et Labbé, Mme Costes et MM. Guérini et Vall.

M. Ronan Dantec. – C'est un amendement de simplification puisqu'il aligne la règle qui existe pour l'équipement de bornes électriques.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le Gouvernement s'est engagé à modifier par ordonnances les règles de décision dans les copropriétés. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – D'accord pour une simplification, nous y travaillons dans l'ordonnance prévue par la loi ELAN - mais l'équipement en nouveaux stationnements peut être beaucoup plus cher que l'aménagement de l'existant avec des bornes électriques.

Retrait de ces deux amendements, qui seront satisfaits par l'ordonnance en cours de rédaction.

M. Pascal Savoldelli. – Vous connaissez notre point de vue sur la pratique des ordonnances. Si vous choisissez ce processus accéléré, directif, voire autoritaire, il faut mettre en œuvre ensuite. Pourquoi ne nous donnez-vous pas de garanties ? Nous maintiendrons cet amendement.

M. Ronan Dantec. – La réponse de la ministre est embarrassante. Si vous dites que ce ne sera pas si simple dans les copropriétés, c'est que vous ne voulez pas passer à la majorité simple... Je maintiens mon amendement de simplification.

Les amendements identiques n°s 359 et 485 rectifié ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°46 rectifié, présenté par M. Bonhomme, Mme Garriaud-Maylam, MM. Grosdidier et Regnard, Mme Bruguière, MM. D. Laurent, Vogel, Milon et B. Fournier, Mme Deromedi, MM. Rapin et Cuypers, Mmes Canayer et Duranton et MM. Perrin et Sido.

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À partir du 1^{er} décembre 2020, le Gouvernement remet annuellement au Parlement un rapport sur le vol, le recel et la revente illicite de cycles.

Ce rapport présente un bilan de la mise en œuvre du dispositif d'identification des cycles, identifie les lieux présentant le plus de risques pour les cycles et formule des propositions afin de renforcer la lutte contre le vol, le recel et la vente illicite de cycles.

M. François Bonhomme. – Pour suivre la politique d'identification et de lutte contre le vol des cycles, nous proposons que le Gouvernement remette un rapport annuel au Parlement à partir du 1^{er} décembre 2020.

Nous souhaitons un bilan de la politique d'identification, une évaluation de l'efficacité de cette politique, en rapport avec le nombre d'infractions

recensées et les améliorations éventuelles à y apporter. Je connais la réticence envers les rapports au Parlement, mais ce rapport-ci est modeste, et utile...

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement subira le sort des demandes de rapport... Les statistiques existent déjà au ministère de l'Intérieur. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis. Une convention triennale de partenariat a été conclue entre la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et les services de police et de gendarmerie. Ce texte devrait renforcer la lutte contre le vol et le recel, il prévoit déjà un bilan annuel - le dernier date d'avril 2018 -, la mise en place d'un marquage et la création de garages sécurisés. Enfin un dispositif de pré-plainte en ligne devrait faciliter les démarches.

M. François Bonhomme. – Dès lors qu'un suivi existe bien, je retire mon amendement.

L'amendement n°46 rectifié est retiré.

ARTICLE 22 BIS

Mme la présidente. – Amendement n°511, présenté par Mme de la Provôté et les membres du groupe Union Centriste.

I.- Alinéa 6

Supprimer cet alinéa.

II.- Alinéa 7 à 9

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

II. – A la première phrase du troisième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et les axes routiers » sont remplacés par les mots : « , les axes routiers et les véloroutes ».

Mme Michèle Vullien. – Avec cet amendement, nous prévoyons que les Sraddet identifient, à l'occasion de leur prochaine révision, les véloroutes d'intérêt régional, et non plus seulement celles qui sont inscrites dans le schéma national des véloroutes. Pour ce faire, nous rendons obligatoire la mise en place d'un schéma régional de véloroutes. Le vélo-tourisme est une filière des plus dynamiques du tourisme français : en 2014, il a été l'occasion de 9,2 millions de séjours, pour un montant estimé à 2 milliards d'euros. Cet amendement donne une définition légale aux véloroutes.

Cet amendement supprime le décret d'application prévu pour le schéma national des véloroutes et voies vertes. Enfin, il supprime une précision inutile du code général des collectivités territoriales pour intégrer le financement des véloroutes.

Mme la présidente. – Amendement identique n°650 rectifié *ter*, présenté par Mme Noël, MM. Bascher, Savary, Piednoir, Morisset, Chaize, Bonne, Genest, Sido, Vogel et Pellevat, Mme Keller,

MM. B. Fournier, de Nicolaÿ et Chatillon, Mme Deromedi, M. Bonhomme, Mme A.M. Bertrand, M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Imbert et M. Gremillet.

Mme Sylviane Noël. – Le Sraddet, outil de planification à l'échelle régionale, a un rôle prescriptif pour la mobilité.

Le schéma national et les schémas régionaux des véloroutes constituent l'armature principale du réseau cyclable français. Par leur notoriété, leur sécurisation, leur signalisation, les véloroutes sont des axes privilégiés pour encourager la mobilité à vélo en milieu rural comme en milieu périurbain. Les voies routières entrent dans les compétences de la région dès lors qu'elles sont répertoriées comme « voies d'intérêt régional ». Il est donc important de désigner les véloroutes régionales comme tel.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Ces précisions sont utiles : avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Sagesse.

*Les amendements identiques n°s 511 et 650 rectifié *ter* sont adoptés.*

L'article 22 bis, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°497 rectifié *bis*, présenté par MM. Dantec et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold, Léonhardt, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin et MM. Collin, Labbé, Castelli, Gabouty, Guérini, Menonville et Requier.

Après l'article 22 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre V du code de la voirie routière est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Véloroutes

« Art. L. – Les véloroutes sont des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes. Elles s'appuient sur des voies appartenant au domaine public ou privé de l'État et de ses établissements publics, des départements, des métropoles, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale. Elles sont composées de sections de routes à faible trafic, de chemins dotés du statut de voies vertes tels qu'il est défini à l'article R. 110-2 du code de la route, de pistes cyclables, de sections de chemins ruraux ou forestiers et, le cas échéant, des sections de routes à trafic modéré aménagées pour accueillir une circulation sécurisée des cyclistes. Les véloroutes peuvent être inscrites dans le schéma national ou un schéma régional, départemental ou intercommunal des véloroutes.

« Art. L. – Les véloroutes sont répertoriées au sein d'itinéraires d'intérêt régional et d'un schéma national

des véloroutes, dans les conditions définies à l'article L. 1212-3-4 du code des transports. »

M. Ronan Dantec. – Cet amendement inscrit une définition des véloroutes les consacrant comme de véritables infrastructures de transports, préalable à leur intégration dans le domaine public routier.

Mme la présidente. – Amendement identique n°701 rectifié *bis*, présenté par M. Piednoir, Mmes Deroche, Deromedi, Garriaud-Maylam et M. Mercier, M. Husson, Mme L. Darcos, MM. Savin, H. Leroy, D. Laurent et Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Lassarade, MM. Charon, Saury, Priou et Gremillet et Mmes Duranton et Billon.

M. Stéphane Piednoir. – Cette définition permet de considérer les véloroutes comme de véritables infrastructures de transports et est un préalable à leur intégration dans le domaine public routier.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les véloroutes prennent des formes très diverses et ont des statuts différents. On risque de manquer à l'exhaustivité en les définissant dans la loi. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

Les amendements identiques n°s 497 rectifié bis et 701 rectifié bis ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°265 rectifié *bis*, présenté par MM. Lafon, Le Nay, Delahaye, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnecarrère et Henno, Mme Billon et MM. Capo-Canellas et L. Hervé.

Après l'article 22 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 228-2 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 228-... ainsi rédigé :

« Art. L. 228-.... – La région est en charge de l'élaboration d'un schéma régional des véloroutes.

« Une véloroute est un itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance, reliant les régions entre elles, s'intégrant de manière cohérente dans les itinéraires cyclables existant aux niveaux européen, national, départemental et intercommunal et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions de sécurité. Elle emprunte tous types de voies adaptées, notamment les voies vertes et les routes à faible trafic.

« Les itinéraires doivent être linéaires, continus, jalonnés et adaptés à tous types de cyclistes. Ils offrent un haut niveau de sécurité et facilitent les échanges multimodaux notamment en reliant les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières entre eux.

« Au 31 décembre 2025, chaque région doit avoir mis en place un schéma régional des véloroutes. »

M. Laurent Lafon. – Cet amendement rend obligatoire pour les régions la mise en place d'un

schéma régionale des véloroutes avant le 31 décembre 2025.

Mme la présidente. – Amendement identique n°956 rectifié, présenté par M. Gontard.

M. Guillaume Gontard. – Cet amendement rend obligatoire pour les régions la mise en place d'un schéma régional des véloroutes avant le 31 décembre 2025. En 2014, le tourisme à vélo représentait 9,2 millions de séjours. En comptant les 25 % de touristes étrangers qui choisissent ce mode de déplacement, c'est un chiffre d'affaires global estimé à 2 milliards d'euros et l'une des filières les plus dynamiques du marché touristique français. En outre, les grands itinéraires cyclables ont un rôle structurant pour les territoires et sont majoritairement empruntés par des usagers quotidiens pour leurs déplacements réguliers.

Enfin, cet amendement donne une définition légale contraignante aux véloroutes.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Ces amendements sont satisfaits. Pourquoi créer un nouveau schéma régional alors que, grâce à l'article 22 *bis* adopté par la commission, les Sraddet intègrent ces véloroutes ? Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'État accompagne les collectivités pour accélérer le déploiement d'infrastructures cyclables. Évitions d'empiler les normes. Retrait ou avis défavorable.

Les amendements identiques n°s 265 rectifié bis et 956 rectifié ne sont pas adoptés.

ARTICLE 22 TER

Mme la présidente. – Amendement n°48 rectifié *bis*, présenté par M. Bonhomme, Mme Garriaud-Maylam, MM. Grosdidier et Regnard, Mme Bruguère, MM. D. Laurent, Vogel, Milon et B. Fournier, Mme Deromedi, M. Rapin et Mmes Canayer et Duranton.

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 228-2 du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« Art. L. 228-2. – À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines ou interurbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements continus et sécurisés prenant la forme, selon les besoins et contraintes de la circulation, de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants. »

M. François Bonhomme. – Depuis 1996, le code de l'environnement permet la création d'un grand nombre d'itinéraires cyclables, ce qui a donné lieu à nombre de contentieux devant les juridictions administratives.

Cet amendement élargit aux voies interurbaines l'obligation de réaliser des itinéraires cyclables lorsqu'une portion de voirie routière est réalisée ou

renovée. De plus en plus de cyclistes souhaitent se déplacer à vélo entre les agglomérations, dans des conditions sécurisées. Or la voirie départementale est souvent trop dangereuse. Des itinéraires sécurisés sont actuellement réalisés.

De plus, nous précisons, comme l'a recommandé la jurisprudence administrative à de nombreuses reprises, que les « besoins et contraintes de la circulation » peuvent avoir une influence sur le choix de l'aménagement cyclable à mettre en œuvre, mais pas sur la mise au point elle-même de cet aménagement cyclable, qui est obligatoire si la voirie est créée ou renouvelée.

La possibilité actuelle de réaliser un simple « marquage au sol » a permis de ne prévoir aucun aménagement particulier pour les cyclistes. Nous précisons donc que les itinéraires cyclables devront être sécurisés et continus.

Mme la présidente. – Amendement identique n°360, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

M. Guillaume Gontard. – L'allure actuelle de patchwork de notre réseau cyclable n'est pas à la hauteur de nos ambitions. L'article L. 228-2 du code de l'environnement a donné lieu à des interprétations administratives qui, comme souvent, l'ont dénaturé. Nous proposons d'en clarifier la rédaction. Nous souhaitons introduire des critères stricts de sécurité et de continuité dans la réalisation des pistes cyclables - les aménagements ne doivent pas dépendre de leurs conditions techniques de faisabilité, mais répondre au besoin de sécurité des usagers.

Mme la présidente. – Amendement identique n°825, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

M. Frédéric Marchand. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°296 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Fouché, Malhuret, A. Marc, Wattebled, Decool, Chasseing, Guerriau et Lagourgue, Mme Mélot, M. Bouloux, Mmes de Cidrac et Vullien, M. Bonnacarrère, Mmes Guidez et Procaccia, MM. Laménie et Henno, Mme Duranton, M. Babary, Mme Raimond-Pavero et M. Grand.

Rédiger ainsi cet article :

Après l'article L. 228-2 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 228-2-... ainsi rédigé :

« Art. L. 228-2-... – À l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies interurbaines, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable, sa faisabilité technique et financière.

« Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité rurale, ainsi que du schéma régional

d'aménagement et de développement durable du territoire et du schéma national vélo, lorsqu'ils existent. »

M. Alain Fouché. – La voirie interurbaine se distingue par sa très grande diversité, en termes de vitesses, de nature de trafic, de configuration géographique. Or l'aménagement des pistes cyclables doit être très adapté au contexte local, faute de quoi la sécurité y serait mal assurée et l'investissement peu opérant.

C'est pourquoi la réalisation d'un aménagement cyclable en site interurbain doit faire l'objet d'une étude de faisabilité du gestionnaire de la voirie et/ou des AOM. De nombreuses erreurs sont commises en matière de voirie, faute d'étude de faisabilité.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous avons prévu en commission que les voies interurbaines seraient équipées d'itinéraires cyclables. Cependant, ces pistes ne sont pas réalisables partout. La solution de l'amendement n°296 rectifié *quinquies* est préférable.

Avis défavorable aux amendements identiques n°48 rectifié *bis*, 360 et 825.

Avis favorable à l'amendement n°296 rectifié *quinquies*.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

Les amendements identiques n°48 rectifié bis, 360 et 825 ne sont pas adoptés.

L'amendement n°296 rectifié quinquies est adopté.

L'amendement n°47 rectifié bis n'a plus d'objet.

L'article 22 ter, modifié, est adopté.

Mise au point au sujet d'un vote

M. Guillaume Gontard. – Je souhaite rectifier notre vote sur le scrutin public n°69 sur l'amendement n°800 rectifié. Nous remplaçons l'abstention par un vote favorable.

Mme la présidente. – Nous prenons acte de votre rectification. Elle sera publiée au *Journal officiel* et figurera dans l'analyse politique du scrutin.

Nous avons examiné 147 amendements ; il en reste 286.

Prochaine séance aujourd'hui, mercredi 27 mars 2019 à 14 h 30.

La séance est levée à minuit trente.

Jean-Luc Blouet

Direction des comptes rendus

*Analyse des scrutins publics***Annexes***Ordre du jour du mercredi 27 mars 2019***Séance publique****À 14 h 30 et le soir**

Présidence :

Mme Hélène Conway-Mouret, vice-présidente,
M. Philippe Dallier, vice-président

Secrétaires :

Mme Catherine Deroche - M. Éric Bocquet

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019).

Scrutin n°69 sur l'amendement n°800 rectifié, présenté par M. Frédéric Marchand et les membres du groupe La République En Marche, tendant à insérer un article additionnel avant l'article 21 du projet de loi d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*)

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	342
Suffrages exprimés :	325
Pour :	119
Contre :	206

Le Sénat n'a pas adopté

Analyse par groupes politiques**Groupe Les Républicains (145)**

Contre : 143

Abstention : 1 – Mme Fabienne Keller

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Gérard Larcher, Président du Sénat

Groupe SOCR (74)

Pour : 74

Groupe UC (51)

Contre : 50

N'a pas pris part au vote : 1 – Mme Valérie Létard, présidente de séance

Groupe LaREM (23)

Pour : 23

Groupe RDSE (22)

Pour : 22

Groupe CRCE (16)

Abstentions : 16

Groupe Les Indépendants (12)

Contre : 12

Sénateurs non inscrits (5)

Contre : 1

N'ont pas pris part au vote : 4 – Mmes Christine Herzog, Claudine Kauffmann, MM. Jean Louis Masson, Stéphane Ravier