

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mercredi 27 mars 2019

(75^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE MME HÉLÈNE CONWAY-MOURET

Secrétaires :

M. Éric Bocquet, Mme Catherine Deroche.

1. **Procès-verbal** (p. 3603)
2. **Orientation des mobilités.** – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 3603)

Article 23 (p. 3603)

Amendements identiques n° 248 rectifié *ter* de M. Loïc Hervé, 253 rectifié *ter* de M. Daniel Laurent et 458 rectifié de M. Jean-Claude Requier. – Adoption des trois amendements.

Amendement n° 933 rectifié du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 367 rectifié de M. Stéphane Piednoir. – Rejet.

Amendement n° 368 rectifié de M. Stéphane Piednoir. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Article 23 *bis* (nouveau) – Adoption. (p. 3607)

Article additionnel après l'article 23 *bis* (p. 3607)

Amendement n° 393 rectifié de M. Daniel Gremillet. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 24 – Adoption. (p. 3607)

Article 25 (p. 3608)

Amendement n° 1044 de la commission. – Adoption.

Amendement n° 934 du Gouvernement. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 25 (p. 3611)

Amendements identiques n° 336 rectifié *ter* de M. Jean-François Husson, 498 rectifié *bis* de M. Ronan Dantec et 821 rectifié *bis* de M. Frédéric Marchand. – Adoption des trois amendements insérant un article additionnel.

Amendement n° 884 rectifié *bis* de M. Jean-Pierre Corbisez. – Rejet.

Amendements identiques n° 54 rectifié *sexies* de M. Charles Revet et 725 rectifié *bis* de Mme Nelly Tocqueville. – Rejet des deux amendements.

Article 25 *bis* (nouveau) (p. 3615)

Amendement n° 935 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 857 rectifié de M. Daniel Gremillet. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 25 *bis* (p. 3617)

Amendement n° 64 rectifié *quinquies* de M. Charles Revet. – Retrait.

Articles additionnels avant l'article 26 (p. 3617)

Amendement n° 66 rectifié *quinquies* de M. Charles Revet. – Retrait.

Amendement n° 731 rectifié *bis* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Non soutenu.

Amendement n° 164 rectifié *bis* de Mme Éliane Assassi. – Retrait.

Amendement n° 491 rectifié de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Amendement n° 489 rectifié de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Amendement n° 490 rectifié *bis* de M. Ronan Dantec. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendements identiques n° 877 rectifié *bis* de Mme Angèle Prévile et 883 rectifié *bis* de M. Jean-Pierre Corbisez. – Adoption des deux amendements insérant un article additionnel.

Amendement n° 487 rectifié de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Amendement n° 486 rectifié de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Amendement n° 488 rectifié de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Amendements identiques n° 727 rectifié *bis* de Mme Nelly Tocqueville et 882 rectifié *bis* de M. Jean-Pierre Corbisez. – Retrait des deux amendements.

Amendement n° 65 rectifié *quinquies* de M. Charles Revet. – Retrait.

Amendement n° 33 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot. – Rectification.

Amendement n° 434 rectifié *bis* de M. Alain Fouché. – Rectification.

Amendements identiques n° 33 rectifié *ter* de M. Jean-François Longeot et 434 rectifié *ter* de M. Alain Fouché. – Adoption des deux amendements insérant un article additionnel.

Article 26 (p. 3628)

M. Guillaume Gontard

M. Olivier Jacquin

Amendement n° 669 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 370 rectifié de M. Stéphane Piednoir. – Rejet.

Amendement n° 50 rectifié de M. François Bonhomme. – Retrait.

Amendements identiques n° 165 de Mme Éliane Assassi, 417 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien, 611 rectifié de M. Claude Bérit-Débat et 844 rectifié *ter* de M. Jérôme Bignon. – Retrait des amendements n° 417 rectifié *bis* et 844 rectifié *ter*; rejet, par scrutin public n° 70, des amendements n° 165 et 611 rectifié.

Suspension et reprise de la séance (p. 3633)

Amendement n° 303 rectifié de M. Patrick Chaize. – Retrait.

Amendements identiques n° 216 de M. Jean-François Longeot et 756 rectifié de M. Cyril Pellevat. – Retrait des deux amendements.

Amendement n° 678 rectifié *ter* de M. Olivier Jacquin. – Adoption.

Amendement n° 365 de Mme Éliane Assassi. – Retrait.

Amendement n° 755 rectifié de M. Cyril Pellevat. – Retrait.

Amendement n° 261 rectifié de Mme Françoise Férat. – Retrait.

Amendement n° 19 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot. – Retrait.

Amendement n° 291 rectifié de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Non soutenu.

Amendements identiques n° 369 rectifié *bis* de M. Stéphane Piednoir, 726 rectifié de Mme Nelly Tocqueville et 881 rectifié de M. Jean-Pierre Corbisez. – Adoption des trois amendements.

Amendement n° 936 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 430 rectifié *quater* de M. Serge Babary. – Retrait.

Amendement n° 1037 de la commission. – Adoption.

Amendement n° 786 de M. Dominique Théophile. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 26 (p. 3640)

Amendement n° 166 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 167 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 366 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Article 27 (p. 3642)

M. Guillaume Gontard

Amendement n° 169 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 492 rectifié de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Amendement n° 371 rectifié de M. Stéphane Piednoir. – Retrait.

Amendement n° 168 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 292 rectifié *bis* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Non soutenu.

Amendement n° 880 rectifié de M. Jean-Pierre Corbisez. – Retrait.

Amendement n° 306 rectifié de M. Laurent Lafon. – Retrait.

Amendement n° 1026 de la commission. – Adoption.

Amendement n° 722 rectifié de M. Jean-François Husson. – Retrait.

Amendement n° 307 rectifié de M. Laurent Lafon. – Retrait.

Amendement n° 308 rectifié de M. Laurent Lafon. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Article 28 (p. 3648)

Mme Martine Filleul

Amendement n° 748 rectifié de Mme Nicole Bonnefoy. – Retrait.

Amendement n° 493 rectifié de M. Ronan Dantec. – Adoption.

Amendement n° 170 de Mme Éliane Assassi. – Devenu sans objet.

Amendement n° 523 rectifié de M. Dominique Théophile. – Retrait.

Amendement n° 346 rectifié de M. Jean-François Husson. – Non soutenu.

Amendement n° 494 rectifié de M. Ronan Dantec. – Retrait.

Amendement n° 677 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 446 rectifié *bis* de M. Olivier Léonhardt. – Rejet.

Amendement n° 431 rectifié *quater* de M. Serge Babary. – Retrait.

Amendements identiques n° 74 rectifié *bis* de Mme Vivette Lopez, 83 rectifié *bis* de M. Michel Vaspert et 749 rectifié de Mme Nicole Bonnefoy. – Retrait des trois amendements.

Amendement n° 846 rectifié de M. Patrick Chaize. – Retrait.

Amendements identiques n° 75 rectifié *bis* de Mme Vivette Lopez, 84 rectifié *bis* de M. Michel Vaspert et 560 rectifié *ter* de M. Daniel Chasseing. – Retrait des trois amendements.

Amendement n° 512 rectifié *bis* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Non soutenu.

Amendement n° 518 de M. Rémi Féraud. – Adoption.

Amendements identiques n° 418 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien et 998 rectifié de M. Jean-François Husson. – Retrait de l'amendement n° 998 rectifié; rejet de l'amendement n° 418 rectifié *bis*.

Amendement n° 937 rectifié du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 171 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 946 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 938 du Gouvernement. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 28 (p. 3663)

Amendement n° 244 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien. – Rejet.

Amendement n° 172 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Article 28 *bis* (*nouveau*) – Adoption. (p. 3666)

Article additionnel après l'article 28 *bis* (p. 3666)

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-MARC GABOUTY

Amendement n° 395 rectifié de M. Patrick Chaize. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 28 *ter* (*nouveau*) (p. 3668)

Amendements identiques n° 380 rectifié de M. Louis-Jean de Nicolaÿ et 781 de Mme Nicole Bonnefoy. – Adoption des deux amendements.

Amendement n° 916 rectifié de Mme Nadine Grelet-Certainais. – Devenu sans objet

Adoption de l'article modifié.

Suspension et reprise de la séance (p. 3670)

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE DALLIER

Articles additionnels après l'article 28 *ter* (p. 3670)

Amendement n° 502 rectifié *bis* de Mme Nathalie Delattre. – Retrait.

Amendement n° 503 rectifié *bis* de Mme Nathalie Delattre. – Retrait.

Amendement n° 78 rectifié *ter* de Mme Vivette Lopez. – Retrait.

Article 29 (p. 3672)

M. Victorin Lurel

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports

Amendement n° 173 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article additionnel après l'article 29 (p. 3673)

Amendement n° 534 rectifié de M. Victorin Lurel. – Rejet.

Article 30 (*supprimé*) (p. 3675)

Amendement n° 68 rectifié *quater* de M. Charles Revet. – Retrait.

L'article demeure supprimé.

Article 31 (p. 3676)

Amendement n° 519 de M. Rémi Féraud. – Retrait.

Amendement n° 98 rectifié *bis* de Mme Dominique Estrosi Sassone. – Retrait.

Amendement n° 939 du Gouvernement. – Rejet.

Amendements identiques n° 304 rectifié *bis* de M. Roger Karoutchi, 328 rectifié *bis* de Mme Sophie Primas et 637 rectifié *octies* de M. Alain Fouché; sous-amendement n° 1045 de M. Jean-Michel Houllégatte. – Adoption du sous-amendement; adoption des amendements n° 304 rectifié *bis* et 637 rectifié *octies* modifiés, l'amendement n° 328 rectifié *bis* n'étant pas soutenu.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 31 (p. 3684)

Amendements identiques n° 26 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot, 76 rectifié *quater* de Mme Vivette Lopez, 85 rectifié *quater* de M. Michel Vaspert, 473 rectifié *bis* de M. Franck Menonville et 561 rectifié *quinquies* de M. Daniel Chasseing. – Retrait de l'amendement n° 85 rectifié *quater*; rejet des amendements n° 26 rectifié *bis*, 76 rectifié *quater*, 473 rectifié *bis* et 561 rectifié *quinquies*.

Amendement n° 295 rectifié *ter* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Non soutenu.

Amendement n° 97 rectifié *ter* de Mme Dominique Estrosi Sassone. – Retrait.

Amendements identiques n° 392 rectifié de M. Patrick Chaize, 720 de Mme Vivette Lopez et 758 rectifié *bis* de M. Claude Kern. – Adoption des trois amendements insérant un article additionnel.

Amendement n° 905 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Articles 32 et 32 *bis* (nouveau) – Adoption. (p. 3689)

Articles additionnels après l'article 32 *bis* (p. 3689)

Amendement n° 11 rectifié *quinquies* de M. Alain Fouché. – Rejet.

Amendement n° 433 rectifié *sexies* de M. Alain Fouché. – Retrait.

Amendements identiques n° 432 rectifié *octies* de M. Alain Fouché et 554 rectifié *quater* de Mme Michèle Vullien. – Adoption des deux amendements insérant un article additionnel.

Amendement n° 555 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien. – Rejet.

Amendement n° 435 rectifié *quinquies* de M. Alain Fouché. – Retrait.

Amendement n° 302 rectifié de M. Roger Karoutchi. – Retrait.

Amendement n° 12 rectifié *sexies* de M. Alain Fouché. – Rejet.

Amendement n° 516 rectifié de M. Roger Karoutchi. – Retrait.

Amendement n° 964 rectifié *bis* de M. Philippe Pemezec. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 90 rectifié *bis* de M. Michel Vaspart. – Retrait.

Article 33 (p. 3697)

Amendement n° 616 rectifié de M. Jean-Michel Houllégatte. – Rejet.

Amendement n° 420 rectifié *ter* de M. Jean-François Longeot. – Retrait.

Amendements identiques n° 378 rectifié *sexies* de Mme Michèle Vullien, 638 rectifié *quinquies* de M. Alain Fouché et 802 rectifié *bis* de M. Frédéric Marchand. – Adoption des trois amendements.

Amendement n° 981 rectifié *bis* de M. Philippe Pemezec. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 33 (p. 3701)

Amendement n° 13 rectifié *bis* de M. Alain Fouché. – Retrait.

Amendement n° 347 rectifié *sexies* de M. Olivier Henno. – Retrait.

Article 33 *bis* (nouveau) (p. 3702)

M. Jean Sol

Adoption de l'article.

Article 33 *ter* (nouveau) (p. 3703)

Amendement n° 778 rectifié de M. Michel Canevet. – Retrait.

Adoption de l'article.

Article 33 *quater* (nouveau) – Adoption. (p. 3703)

Article 34 (p. 3703)

Amendements identiques n° 176 de Mme Éliane Assassi et 653 de Mme Sylviane Noël. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 34 (p. 3704)

Amendement n° 61 rectifié de M. Roger Karoutchi. – Retrait.

Amendement n° 836 rectifié *quinquies* de M. Martin Lévrier. – Rejet.

Amendement n° 208 rectifié *ter* de Mme Martine Berthet. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 245 rectifié *ter* de Mme Michèle Vullien. – Rejet.

Article 35 (p. 3707)

M. Michel Vaspart

Mme Martine Berthet

Mme Élisabeth Borne, ministre

Amendement n° 605 rectifié *bis* de M. Jean-Michel Houllégatte. – Rejet.

Amendement n° 589 rectifié *bis* de Mme Martine Filleul. – Rejet.

Amendement n° 606 rectifié de Mme Martine Filleul. – Rejet.

Amendement n° 634 rectifié de M. Michel Vaspart. – Rectification.

Amendement n° 634 rectifié *bis* de M. Michel Vaspart. – Adoption.

Amendement n° 586 rectifié de Mme Martine Filleul. – Rejet.

Amendement n° 635 rectifié de M. Michel Vaspart. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 35 (p. 3711)

Amendement n° 941 rectifié du Gouvernement. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 36 (p. 3712)

Mme Martine Filleul

M. Jérôme Bascher

Amendement n° 588 rectifié *bis* de Mme Martine Filleul. –
Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 36 (p. 3714)

Amendement n° 585 rectifié *bis* de Mme Martine Filleul. –
Retrait.

Renvoi de la suite de la discussion.

3. Ordre du jour (p. 3715)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENTE DE MME HÉLÈNE
CONWAY-MOURET**

vice-présidente

Secrétaires :
M. Éric Bocquet,
Mme Catherine Deroche.

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quatorze heures trente.)

1

PROCÈS-VERBAL

Mme la présidente. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

ORIENTATION DES MOBILITÉS

Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (projet n° 157 rectifié, texte de la commission n° 369, rapport n° 368, tomes I et II, avis n° 347, rapport d'information n° 350).

La procédure accélérée a été engagée sur ce texte.

Dans la discussion du texte de la commission, nous en sommes parvenus, au sein du titre III, à l'article 23.

TITRE III (SUITE)

DÉVELOPPER LES MOBILITÉS PROPRES ET ACTIVES

Chapitre II

DÉVELOPPER DES INFRASTRUCTURES POUR LE DÉPLOIEMENT DES VÉHICULES PROPRES

Article 23

- ① I. – Le code de l'énergie est ainsi modifié :
- ② 1° Le chapitre IV du titre III du livre III est complété par une section 3 ainsi rédigée :

③ « Section 3

④ « *Les opérateurs de recharge de véhicules électriques ou hybrides*

⑤ « *Art. L. 334-4.* – Les opérateurs de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables qui s'approvisionnent en totalité, pour les besoins de leur activité, auprès d'un ou de plusieurs fournisseurs de leur choix titulaires de l'autorisation prévue à l'article L. 333-1 n'exercent pas une activité d'achat d'électricité pour revente aux consommateurs finals au sens du même article L. 333-1 mais une activité de prestation de service. » ;

⑥ 1° *bis (nouveau)* Le chapitre III du titre IV du livre IV est complété par une section 3 ainsi rédigée :

⑦ « Section 3

⑧ « *Dispositions particulières*

⑨ « *Art. L. 443-13.* – Les stations d'avitaillement de véhicules de transport terrestre ainsi que de flottes fluviales et maritimes en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé qui s'approvisionnent en totalité, pour les besoins de leur activité, auprès d'un ou de plusieurs fournisseurs de leur choix titulaires de l'autorisation de fourniture prévue à l'article L. 443-1 n'exercent pas une activité de fourniture de gaz au sens du même article L. 443-1 mais une activité de prestation de service. » ;

⑩ 2° *(Supprimé)*

⑪ I *bis (nouveau)*. – Par dérogation à l'avant-dernier alinéa du 3° de l'article L. 341-2 du code de l'énergie, pour les demandes de raccordement adressées au gestionnaire de réseau concerné entre la publication de la présente loi et le 31 décembre 2021, le maximum de la prise en charge est fixé à 75 % pour le raccordement aux réseaux publics de distribution d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public. Le niveau de la prise en charge est arrêté par l'autorité administrative après avis de la Commission de régulation de l'énergie, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de recharge, notamment de son niveau de puissance, et du niveau de couverture par les infrastructures de recharge existantes.

⑫ II. – La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation est complétée par des articles L. 111-3-3 à L. 111-3-7 ainsi rédigés :

⑬ « *Art. L. 111-3-3.* – Pour l'application des articles L. 111-3-4 à L. 111-3-7, le pré-équipement d'un emplacement de stationnement consiste en la mise en place des conduits pour le passage des câbles

électriques nécessaires à l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables.

- ⑭ « Art. L. 111-3-4. – I. – Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments non résidentiels neufs ou qui jouxtent de tels bâtiments :
- ⑮ « 1° Au moins un emplacement sur cinq est pré-équipé et 2 % de ces emplacements, avec un minimum d'un emplacement, sont dimensionnés pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- ⑯ « 2° Et au moins un emplacement, dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.
- ⑰ « Il en est de même :
- ⑱ « – pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur l'installation électrique du bâtiment ;
- ⑲ « – pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur son infrastructure électrique.
- ⑳ « II. – Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments résidentiels neufs ou jouxtant de tels bâtiments, la totalité des emplacements sont pré-équipés et l'équipement pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables permet un décompte individualisé des consommations d'électricité.
- ㉑ « Il en est de même :
- ㉒ « 1° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur l'installation électrique du bâtiment ;
- ㉓ « 2° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante portant sur le parc de stationnement ou sur son infrastructure électrique.
- ㉔ « III. – Dans les parcs de stationnement situés dans des bâtiments à usage mixte, résidentiel et non résidentiel, neufs ou faisant l'objet d'une rénovation importante ou qui jouxtent de tels bâtiments :
- ㉕ « 1° Les dispositions des I ou II sont applicables, pour les parcs comportant de onze à vingt emplacements, selon que l'usage majoritaire du parc est respectivement non résidentiel ou résidentiel ;
- ㉖ « 2° Les dispositions des mêmes I et II s'appliquent aux parcs comportant plus de vingt emplacements de stationnement au prorata du nombre d'emplacements réservés à l'usage non résidentiel ou résidentiel.
- ㉗ « IV. – Pour l'application des dispositions des I à III :
- ㉘ « 1° Une rénovation est qualifiée d'importante lorsque son montant représente au moins un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain ;

㉙ « 2° Le parc de stationnement jouxte un bâtiment s'il est situé sur la même unité foncière que celui-ci et a avec lui une relation fonctionnelle ;

㉚ « 3° Un décret en Conseil d'État fixe les caractéristiques minimales des dispositifs d'alimentation des installations de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.

㉛ « Art. L. 111-3-5. – Les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de vingt emplacements disposent, au 1^{er} janvier 2025, d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite.

㉜ « Il en est de même pour les bâtiments à usage mixte dont plus de vingt places de stationnement sont destinées à un usage non résidentiel.

㉝ « Art. L. 111-3-6. – Les articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 ne sont pas applicables :

㉞ « 1° Lorsque, dans les cas de rénovation importante, le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de cette rénovation ;

㉟ « 2° Aux parcs de stationnement dépendant de bâtiments possédés et occupés par des petites et moyennes entreprises telles que définies par la recommandation 2003/361/CE de la Commission européenne concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises.

㊱ « Art. L. 111-3-7. – Pour l'application du *b* du paragraphe 6 de l'article 8 de la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments modifiée par la directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, les catégories de bâtiments et les zones dans lesquelles tout ou partie des obligations prévues aux articles L. 111-3-4 et L. 111-3-5 du présent code ne sont pas applicables sont précisées, pour la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion, la Guyane et Mayotte par les programmations pluriannuelles de l'énergie mentionnées au I de l'article L. 141-5, et, pour les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental mentionnées au IV du même article L. 141-5, par le volet annexé à la programmation pluriannuelle de l'énergie mentionnée au même IV. »

㊲ III. – L'article L. 111-3-4 du code de la construction et de l'habitation est applicable aux bâtiments pour lesquels une demande de permis de construire ou une déclaration préalable est déposée à compter du 11 mars 2021.

㊳ III *bis* (nouveau). – A. – Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :

㊴ 1° Le III de l'article L. 111-3-10, tel qu'il résulte du 3° du IV de l'article 22 de la présente loi, est ainsi rédigé :

㊵ « III. – Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article, notamment le nombre minimal de places selon la catégorie et la taille des bâtiments. » ;

- 41 2° Au début du premier alinéa de l'article L. 111-3-12, tel qu'il résulte du 3° du IV de l'article 22 de la présente loi, les mots : « Des équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides ainsi que » sont supprimés ;
- 42 3° L'article L. 111-3-11, tel qu'il résulte du 3° du IV de l'article 22 de la présente loi, est ainsi modifié :
- 43 a) Au début de la première phrase du sixième alinéa, les mots : « dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et » sont supprimés ;
- 44 b) L'avant-dernier alinéa est supprimé.
- 45 B. – Les 1° et 2° du A du présent III *bis* entrent en vigueur à compter du 11 mars 2021.
- 46 IV. – (*Supprimé*)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements identiques.

L'amendement n° 248 rectifié *ter* est présenté par MM. L. Hervé, Longeot, Henno et Bonnacarrère, Mme Guidez, MM. Prince, Le Nay, Médevielle, Canevet et Kern, Mmes Saint-Pé, Loisier et Billon, MM. Louault, Janssens et Moga et Mmes Tetuanui, Joissains et C. Fournier.

L'amendement n° 253 rectifié *ter* est présenté par M. D. Laurent, Mme Imbert, MM. Bouchet et Chaize, Mmes Deromedi et Duranton et MM. Genest, B. Fournier, Vaspart, Revet, Lefèvre, Bonhomme, Le Gleut, Pointereau, Poniatowski, Gremillet, Laménie et J.M. Boyer.

L'amendement n° 458 rectifié est présenté par MM. Requier, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, M. Gold, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin et Castelli, Mmes Costes et N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Vall.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 11, première phrase

Remplacer les mots :

gestionnaire de réseau

par les mots :

maître d'ouvrage

La parole est à M. Philippe Bonnacarrère, pour présenter l'amendement n° 248 rectifié *ter*.

M. Philippe Bonnacarrère. Cet amendement du groupe Union Centriste, dont Loïc Hervé est le premier signataire, tend à remplacer l'expression « gestionnaire de réseau » par l'expression « maître d'ouvrage » à l'alinéa 11 de l'article 23.

Il s'agit d'opérer une coordination, mais aussi de prévenir toute ambiguïté sur un point : les demandes de raccordement des infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public pourront bénéficier de la disposition temporaire, si elles remplissent les conditions, quel que soit le maître d'ouvrage des travaux de raccordement.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Laurent, pour présenter l'amendement n° 253 rectifié *ter*.

M. Daniel Laurent. Il est identique au précédent : je le considère comme défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° 458 rectifié.

M. Jean-Claude Requier. Il convient de préciser que les travaux de raccordement au réseau de distribution d'électricité peuvent être réalisés sous deux maîtrises d'ouvrage différentes : celle d'un gestionnaire de réseau – essentiellement Enedis –, mais aussi celle d'une autorité organisatrice de la distribution publique d'électricité, une AODE, en particulier un syndicat d'énergie. La répartition est opérée au travers des cahiers des charges de concession.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Cette précision rédactionnelle est bienvenue. Avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 248 rectifié *ter*, 253 rectifié *ter* et 458 rectifié.

(*Les amendements sont adoptés.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 933 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. Alinéa 13

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 111-3-3. – Pour l'application des articles L. 111-3-4 à L. 111-3-7, le pré-équipement d'un emplacement de stationnement consiste en la mise en place des conduits pour le passage des câbles électriques et des dispositifs d'alimentation et de sécurité nécessaires à l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Un décret en Conseil d'État fixe les caractéristiques minimales des dispositifs d'alimentation et de sécurité des installations de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.

II. Alinéa 30

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Si l'on veut que le raccordement électrique soit possible rapidement dès lors qu'un résident le souhaite, il est nécessaire que le pré-équipement ne se limite pas aux gaines électriques ; par exemple, les compteurs doivent être dimensionnés de manière suffisante. C'est pourquoi nous proposons de préciser que le pré-équipement comprend les dispositifs nécessaires, hors câblage, pour faciliter économiquement et techniquement l'installation ultérieure des points de recharge.

Cet amendement s'inscrit dans la lignée de l'ambition de la directive sur la performance énergétique des bâtiments en énonçant une définition du pré-équipement fonctionnelle plutôt que prescriptive.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La rédaction proposée par le Gouvernement complète utilement la définition adoptée en commission et concilie le droit en vigueur avec les obligations nouvelles prévues par le droit européen en matière de pré-équipement.

Les précisions suggérées pour ce qui concerne les dispositifs d'alimentation et de sécurité sont nécessaires et permettront de réduire les coûts de l'installation ultérieure d'une borne, tout en explicitant clairement ce que le décret en Conseil d'État pourra prévoir ou non, ce qui est aussi l'objectif de notre rédaction.

L'avis de la commission est donc favorable sur cet amendement du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est assez rare !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 933 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 367 rectifié, présenté par M. Piednoir, Mmes Deroche et Procaccia, MM. del Picchia et Paccaud, Mmes Deseyne et Deromedi, M. Vaspert, Mme Lassarade, M. Husson, Mme Lherbier, MM. Cuyper et Sido, Mmes Chain-Larché et Duranton, MM. Le Gleut, Vogel et Priou, Mmes Lamure et Billon et M. Rapin, est ainsi libellé :

I. – Alinéas 14 et 24

Remplacer le mot :

jouxtent

par les mots :

ont une relation fonctionnelle avec

II. – Alinéas 19, 20 et 23

Remplacer le mot :

jouxtant

par les mots :

en relation fonctionnelle avec

III. – Alinéa 29

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Stéphane Piednoir.

M. Stéphane Piednoir. Cet amendement vise à modifier l'obligation prévue pour les parcs de stationnement en matière d'installation de points de recharge.

L'article 23 soumet à cette obligation les parcs situés dans des bâtiments non résidentiels neufs ou qui jouxtent de tels bâtiments. Je propose de substituer au verbe « jouxtent » l'expression : « qui ont une relation fonctionnelle avec de tels bâtiments ». Ainsi, les parcs de stationnement concernés par l'obligation seront ceux qui sont présents dans les bâtiments, bien évidemment, et ceux qui ont une relation fonctionnelle avec ces derniers, même s'ils ne sont pas situés à proximité immédiate.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La modification rédactionnelle proposée est loin d'être neutre : elle reviendrait à étendre les obligations de pré-équipement des parkings qui peuvent être éloignés du bâtiment avec lequel ils ont une relation fonctionnelle. Ce dispositif constituerait une

surtransposition du droit européen et risquerait de renchérir considérablement les coûts du pré-équipement pour les propriétaires. *(M. Roger Karoutchi opine.)*

La rédaction actuelle reprend strictement les termes du droit européen, qui vise les parkings jouxtant le bâtiment. Nous sommes hostiles à une surtransposition.

Par ailleurs, l'article précise bien ce qu'il faut entendre par cette expression, en posant une double condition : le parking doit être sur la même unité foncière que le bâtiment et avoir avec lui une relation fonctionnelle. Soumettre à l'obligation de pré-équipement un parking situé de l'autre côté de la rue ou, comme il arrive parfois, au bout de la rue pourrait occasionner des coûts de raccordement élevés.

La commission est donc défavorable à cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La rédaction actuelle nous semble, en effet, plus précise et moins susceptible de susciter des contentieux. Par ailleurs, elle est strictement fidèle à la directive, sans surtransposition. Je sollicite donc le retrait de cet amendement ; j'y serai défavorable s'il est maintenu.

Mme la présidente. Monsieur Piednoir, l'amendement n° 367 rectifié est-il maintenu ?

M. Stéphane Piednoir. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 367 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 368 rectifié, présenté par M. Piednoir, Mmes Deroche et Procaccia, MM. del Picchia et Paccaud, Mmes Deseyne, Deromedi et Lassarade, M. Husson, Mme Lherbier, MM. Cuyper et Sido, Mmes Chain-Larché et Duranton, MM. Le Gleut, Vogel et Priou, Mme Billon et M. Rapin, est ainsi libellé :

Alinéa 31

Remplacer les mots :

un point

par les mots :

deux points

La parole est à M. Stéphane Piednoir.

M. Stéphane Piednoir. S'agissant des bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de vingt places, le projet de loi instaure l'obligation de disposer d'une borne de recharge pour les véhicules électriques et hybrides avant le 1^{er} janvier 2025. C'est une obligation que tout le monde comprend bien, mais, pour un parc de vingt places ou plus, elle paraît trop peu ambitieuse pour réaliser l'objectif du projet de loi, et notre objectif à tous, d'une transition vers des véhicules plus propres.

Cette transition ne pourra avoir lieu que si elle est accompagnée d'un développement important du réseau des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques. C'est pourquoi je propose de doubler l'obligation : deux points de recharge devraient être installés dans tout parc de stationnement de vingt places ou plus à l'horizon de 2025.

On m'objectera peut-être qu'il y aura des surcoûts d'infrastructures assez importants. En réalité, tout le monde comprend bien que les travaux de génie civil sont quasiment

les mêmes, qu'on installe une ou deux bornes de recharge. Le supplément lié à l'installation de la seconde borne ne sera donc pas élevé.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il s'agit, cette fois encore, d'un exemple typique de surtransposition du droit européen, qui n'exige qu'un seul point de recharge. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je salue, monsieur le sénateur, votre volonté de doper les installations de recharge, qui rejoint la stratégie gouvernementale visant à décarboner le parc automobile français. Toutefois, je pense qu'il faut veiller, en effet, à ne pas sur-transposer.

Au reste, grâce au dispositif Advenir, qui soutient l'installation de bornes de recharge dans des lieux ouverts au public, cette obligation sera anticipée ou dépassée.

Je vous demande donc de retirer cet amendement, faute de quoi j'y serai défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Piednoir, l'amendement n° 368 rectifié est-il maintenu ?

M. Stéphane Piednoir. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 368 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 23, modifié.

(L'article 23 est adopté.)

Article 23 bis (nouveau)

Le 5° de l'article L. 322-8 du code de l'énergie est complété par les mots : « , notamment en évaluant l'incidence sur le réseau des projets qui lui sont soumis en matière d'insertion des énergies renouvelables, de déploiement des dispositifs de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, d'aménagement urbain et de planification énergétique ». – *(Adopté.)*

Article additionnel après l'article 23 bis

Mme la présidente. L'amendement n° 393 rectifié, présenté par M. Gremillet, Mmes Deromedi et Lavarde, MM. Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménie, Mme Bruguière, MM. Piednoir, Regnard, Raison, Bonhomme, Longuet et Pierre, Mme Lamure, MM. Duplomb et Husson et Mme Garriaud-Maylam, est ainsi libellé :

Après l'article 23 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les conditions dans lesquelles les infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables permettent de piloter la recharge et d'assurer la bidirectionnalité des flux sont précisées par un décret pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

La parole est à M. Daniel Gremillet.

M. Daniel Gremillet. S'agissant des mobilités du futur – l'objet de ce projet de loi –, nous savons tous qu'un des problèmes qui se posent est le stockage de l'électricité.

Alors que la France fait le choix d'intensifier le développement de la voiture électrique, notre ambition est que ces véhicules servent à la fois de mode de déplacement et de moyen de stockage de l'électricité. C'est l'idée d'un pilotage bidirectionnel des batteries, pour la recharge, mais aussi l'export du reliquat de charge sur le réseau.

Ce pilotage des batteries offre une capacité de stockage très innovante au niveau de nos territoires, au service notamment du secteur tertiaire, y compris dans le domaine collectif. Utilisons l'ambition française en matière de véhicules électriques pour un stockage innovant de l'électricité sur l'ensemble de nos territoires !

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Sensible aux arguments de M. Gremillet, la commission est favorable à cet amendement, à condition que le Gouvernement s'engage devant le Sénat à faire précéder la mise en place de telles obligations d'une concertation avec l'ensemble des parties prenantes – gestionnaires de réseau, promoteurs immobiliers, installateurs et représentants des copropriétés – et que le dispositif fasse l'objet d'expérimentations permettant d'en évaluer l'impact avant toute généralisation.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les auteurs de cet amendement proposent qu'un décret encadre les conditions de pilotage de la recharge et de bidirectionnalité des bornes. Ce sont en effet des éléments importants pour la performance des installations de recharge. Le Gouvernement est donc favorable à l'amendement. Bien sûr, monsieur le rapporteur, le décret fera l'objet d'une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Je voterai en faveur de cet amendement tout à fait pertinent. Au vu de ses signataires, je ne puis que me réjouir de cette initiative, qui accélérera le développement des énergies renouvelables et la sécurisation parallèle du réseau.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 393 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 23 bis.

Article 24

- ① I. – Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :
- ② 1° La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} est complétée par des articles L. 111-3-8 et L. 111-3-9 ainsi rédigés :
- ③ « Art. L. 111-3-8. – Le propriétaire d'un immeuble doté d'un parc de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'équipement des emplacements de stationnement pour la recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables et permettant un décompte individualisé des consommations, à la demande d'un locataire ou occupant de bonne foi des emplacements de stationnement et aux frais de ce dernier.

- ④ « Constitue notamment un motif sérieux et légitime au sens du premier alinéa la préexistence de tels équipements ou la décision prise par le propriétaire d'installer de tels équipements dans un délai raisonnable.
- ⑤ « Les indivisaires, les copropriétaires et les membres des sociétés de construction peuvent, lorsqu'ils sont occupants, se prévaloir du présent article.
- ⑥ « Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article.
- ⑦ « *Art. L. 111-3-9.* – Une convention conclue entre un prestataire et le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires fixe les conditions d'installation, de gestion et d'entretien des équipements d'un immeuble collectif permettant la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables et desservant un ou plusieurs utilisateurs finals.
- ⑧ « Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. » ;
- ⑨ 2° La sous-section 4 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} est abrogée.
- ⑩ II. – La loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est ainsi modifiée :
- ⑪ 1° Le *i* du II de l'article 24 est ainsi rédigé :
- ⑫ « *i*) La décision d'équiper les emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif avec des bornes de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables. » ;
- ⑬ 2° À l'article 24-5, le mot : « intérieures » est supprimé et après les deux occurrences du mot : « hybrides », il est inséré le mot : « rechargeables » ;
- ⑭ 3° (*nouveau*) Au *j* de l'article 25, le mot : « intérieures » est supprimé et après le mot : « hybrides », il est inséré le mot : « rechargeables ».
- ⑮ III. – L'article 24-5 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est applicable, dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... d'orientation des mobilités, aux assemblées générales convoquées à compter du premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la présente loi. – (*Adopté.*)

Article 25

- ① I A (*nouveau*). – Le code de l'énergie est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 121-36 est complété par un 4° ainsi rédigé :
- ③ « 4° Les coûts associés à la mise en œuvre du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7, y compris les coûts directement induits par la gestion de ce dispositif dans la limite des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée des moyens nécessaires, aurait encourus. » ;
- ④ 2° Le chapitre VI du titre IV du livre IV est ainsi modifié :
- ⑤ *a)* Au début, est créée une section 1 intitulée : « La vente de biogaz » qui comprend les articles L. 446-1 et L. 446-1-1 tels qu'ils résultent des *b* et *c* du présent 2° ;
- ⑥ *b)* À l'article L. 446-1, les mots : « prévue au » sont remplacés par les mots : « prévue à la section 2 du » ;
- ⑦ *c)* Après l'article L. 446-1, il est inséré un article L. 446-1-1 ainsi rédigé :
- ⑧ « *Art. L. 446-1-1.* – La vente de biogaz dans le cadre du complément de rémunération prévu à la section 3 du présent chapitre n'est pas soumise à autorisation de fourniture lorsque :
- ⑨ « 1° Le biogaz est vendu par le producteur à un fournisseur de gaz naturel ;
- ⑩ « 2° Le biogaz est vendu par le producteur à une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé ou gaz naturel liquéfié ;
- ⑪ « 3° Le biogaz est vendu dans une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé ou gaz naturel liquéfié intégrée à l'installation de production de biogaz. » ;
- ⑫ *d)* Avant l'article L. 446-2, est insérée une section 2 intitulée : « L'obligation d'achat » qui comprend les articles L. 446-2 à L. 446-5 et l'article L. 446-6 tel qu'il résulte du *e* du présent 2° ;
- ⑬ *e)* Sont ajoutés un article L. 446-6 et une section 3 ainsi rédigés :
- ⑭ « *Art. L. 446-6.* – Les installations pour lesquelles une demande de contrat d'achat a été faite en application des articles L. 446-2 et L. 446-5 peuvent être soumises à un contrôle lors de leur mise en service ou à des contrôles périodiques, permettant de s'assurer que ces installations ont été construites ou fonctionnent dans les conditions requises par la réglementation ou par le contrat d'achat. Ces contrôles sont effectués aux frais du producteur par des organismes agréés.
- ⑮ « Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. Il fixe notamment, selon les caractéristiques des installations, la périodicité, les modalités de fonctionnement du système de contrôle et, en particulier, les conditions d'agrément des organismes contrôleurs et les conditions dans lesquelles les résultats sont tenus à la disposition de l'administration ou, lorsque certaines non-conformités sont détectées, transmis à l'autorité administrative compétente.
- ⑯ « Section 3
- ⑰ « **Le complément de rémunération**
- ⑱ « *Art. L. 446-7.* – Tout producteur de biogaz désigné à l'issue des procédures prévues aux articles L. 446-14 et L. 446-15 peut bénéficier d'un complément de rémunération pour les installations implantées sur le territoire national, dont les caractéristiques sont précisées par décret, parmi les installations suivantes :
- ⑲ « 1° Les installations qui produisent du biogaz par la méthanisation en digesteur de produits ou déchets non dangereux sans injection dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques du biogaz produit permettraient son injection potentielle ;
- ⑳ « 2° Les installations de stockage de déchets non dangereux qui produisent du biogaz à partir de déchets ménagers et assimilés sans injection dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques du biogaz produit permettraient son injection potentielle.

- 21 « Art. L. 446-8. – Les installations qui bénéficient ou ont bénéficié d'un contrat d'achat au titre des articles L. 314-1, L. 446-2 ou L. 446-5 ou d'un contrat offrant un complément de rémunération au titre de l'article L. 314-18 ne peuvent bénéficier du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7.
- 22 « Art. L. 446-9. – Les conditions du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7 sont établies en tenant compte notamment :
- 23 « 1° Des investissements et des charges d'exploitation d'installations performantes, représentatives de chaque filière, notamment des frais de contrôle mentionnés à l'article L. 446-13 ;
- 24 « 2° Des recettes de l'installation, notamment la valorisation du biogaz produit ;
- 25 « 3° De l'impact de ces installations sur l'atteinte des objectifs mentionnés aux articles L. 100-1 et L. 100-2.
- 26 « Le niveau de ce complément de rémunération ne peut conduire à ce que la rémunération totale des capitaux immobilisés, résultant du cumul de toutes les recettes de l'installation et des aides financières ou fiscales, excède une rémunération raisonnable des capitaux investis, compte tenu des risques inhérents à ces activités. Le bénéfice du complément de rémunération peut, à cette fin, être subordonné à la renonciation, par le producteur, à certaines de ces aides financières ou fiscales.
- 27 « Les conditions du complément de rémunération font l'objet d'une révision périodique afin de tenir compte de l'évolution des coûts des installations bénéficiant de cette rémunération.
- 28 « Art. L. 446-10. – Les installations bénéficiant du complément de rémunération au titre de l'article L. 446-7 ne peuvent bénéficier qu'une seule fois du complément de rémunération.
- 29 « Art. L. 446-11. – La durée maximale durant laquelle une installation peut bénéficier du complément de rémunération prévu à l'article L. 446-7 est fixée par arrêté du ministre chargé de l'énergie. Cette durée ne peut dépasser vingt années.
- 30 « Art. L. 446-12. – Les contrats conclus en application de la présente section sont des contrats administratifs qui ne sont conclus et qui n'engagent les parties qu'à compter de leur signature.
- 31 « Art. L. 446-13. – Les installations pour lesquelles une demande de contrat de complément de rémunération a été faite en application de l'article L. 446-7 peuvent être soumises à un contrôle lors de leur mise en service ou à des contrôles périodiques, permettant de s'assurer que ces installations ont été construites ou fonctionnent dans les conditions requises par la réglementation ou par le contrat de complément de rémunération. Ces contrôles sont effectués aux frais du producteur par des organismes agréés.
- 32 « Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. Il fixe notamment, selon les caractéristiques des installations, la périodicité, les modalités de fonctionnement du système de contrôle et, en particulier, les conditions d'agrément des organismes contrôleurs et les conditions dans lesquelles les résultats sont tenus à la disposition de l'administration ou, lorsque certaines non-conformités sont détectées, transmis à l'autorité administrative compétente.
- 33 « Art. L. 446-14. – I. – Lorsque les capacités de production de biogaz ne répondent pas aux objectifs chiffrés de la programmation pluriannuelle de l'énergie, notamment ceux concernant les techniques de production et la localisation géographique des installations, l'autorité administrative peut recourir à une procédure d'appel à projets. Cette procédure est conduite dans le respect des principes de transparence et d'égalité de traitement des candidats. Ses modalités sont définies par décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.
- 34 « II. – Les candidats retenus par l'autorité administrative à l'issue de la procédure mentionnée au I bénéficient d'un contrat offrant un complément de rémunération à la vente du biogaz produit.
- 35 « III. – Les conditions du complément de rémunération mentionné au II du présent article sont établies au cas par cas et peuvent être modifiées au cours de la vie du contrat par la Commission de régulation de l'énergie afin de respecter l'exigence de ne pas excéder une rémunération raisonnable des capitaux investis. Les modalités selon lesquelles la Commission de régulation de l'énergie fixe et peut modifier les conditions du complément de rémunération sont précisées par décret en Conseil d'État pris après avis de la même commission.
- 36 « Art. L. 446-15. – I. – Lorsque les capacités de production de biogaz ne répondent pas aux objectifs chiffrés de la programmation pluriannuelle de l'énergie, notamment ceux concernant les techniques de production et la localisation géographique des installations, et lorsque les conditions concurrentielles sont jugées satisfaisantes par la Commission de régulation de l'énergie, l'autorité administrative peut recourir à une procédure d'appel d'offres. Cette procédure est conduite dans le respect des principes de transparence et d'égalité de traitement des candidats. Ses modalités, qui tiennent compte du retour d'expérience des appels à projets organisés en application de l'article L. 446-14, sont définies par décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.
- 37 « II. – Les candidats retenus par l'autorité administrative à l'issue de la procédure mentionnée au I du présent article bénéficient, selon les modalités définies par la procédure d'appel d'offres, d'un contrat offrant un complément de rémunération à la vente du biogaz produit.
- 38 « III. – Pour examiner, au titre de la recevabilité ou de la sélection, les offres soumises, l'autorité administrative se fonde notamment sur les critères suivants :
- 39 « 1° Le prix du biogaz non injecté dans les réseaux de gaz naturel et dont les caractéristiques permettraient son injection potentielle ;
- 40 « 2° Les capacités techniques, économiques et financières du candidat ;
- 41 « 3° Le choix des sites, l'occupation des sols et l'utilisation du domaine public ;
- 42 « 4° L'efficacité énergétique ;

- 43 « 5° La compatibilité avec les principes et les missions de service public, notamment avec les objectifs de programmation pluriannuelle de l'énergie et la protection de l'environnement ;
- 44 « 6° Les ressources destinées à la méthanisation disponibles dans chacun des territoires sur lesquels porte l'appel d'offres ;
- 45 « 7° Dans une mesure limitée, à titre de critère de sélection, la part du capital détenue par les habitants résidant à proximité du projet d'injection de biogaz ou par les collectivités territoriales ou leurs groupements sur le territoire desquels le projet doit être implanté par les sociétés porteuses du projet, qu'elles soient régies par le livre II du code de commerce, par les articles L. 1521-1 et suivants du code général des collectivités territoriales ou par la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération, ainsi que la part du capital proposée à ces habitants, collectivités ou groupements.
- 46 « Art. L. 446-16. – Sous réserve des articles L. 2224-32 et L. 2224-33 du code général des collectivités territoriales, toute personne, installée sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne ou, dans le cadre de l'exécution d'accords internationaux, sur le territoire de tout autre État, exploitant ou désirant construire et exploiter une unité de production installée sur le territoire national peut participer aux procédures prévues aux articles L. 446-14 et L. 446-15 du présent code.
- 47 « Art. L. 446-17. – Les conditions et les modalités d'application de la présente section sont déterminées par décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie. »
- 48 I. – Après le premier alinéa de l'article L. 453-1 du code de l'énergie, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 49 « Par dérogation au premier alinéa du présent article, une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé peut être raccordée au réseau de transport lorsque c'est économiquement pertinent, dans des conditions définies par délibération de la Commission de régulation de l'énergie. »
- 50 II. – (*Supprimé*)

Mme la présidente. L'amendement n° 1044, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 12

1° Remplacer les mots :

Avant l'article L. 446-2, est insérée

par les mots :

Est ajoutée

2° Supprimer les mots :

et l'article L. 446-6 tel qu'il résulte du e du présent 2°

II. - Alinéa 13

Rédiger ainsi cet alinéa :

e) La section 2, telle qu'elle résulte du d du présent 2°, est complétée par un article L. 446-6 ainsi rédigé :

III. - Après l'alinéa 15

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

f) Est ajoutée une section 3 ainsi rédigée :

La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1044.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 934, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 49

Remplacer le mot :

délibération

par les mots :

décret pris après avis

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement porte sur les conditions dans lesquelles les stations de gaz naturel pour véhicules, ou GNV, pourront se raccorder au réseau de distribution, par dérogation au principe de priorité.

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a souhaité que la Commission de régulation de l'énergie, la CRE, puisse se prononcer sur les projets. S'il est légitime que celle-ci soit associée, les enjeux liés au raccordement d'une station de ravitaillement en gaz naturel comprimé ne se limitent pas à l'optimisation des réseaux gaziers, mais relèvent également de l'organisation des transports.

Au regard de ces enjeux multiples, un encadrement de la mesure par décret pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie me semble préférable.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. En effet, les enjeux ne se limitent pas aux conditions du raccordement au réseau, qui relèvent du régulateur ; ils touchent aussi à l'organisation générale des transports, qui incombe à l'autorité administrative. Avis favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je profite de l'examen de cet amendement relatif au gaz naturel pour véhicules pour poser une question sur le développement du gaz naturel d'origine végétale, en particulier du méthane d'origine agricole.

Mon département abrite le pionnier français de la méthanisation : Francis Claudépierre, qui, dès 2005, a lancé la première installation française. Aujourd'hui président de l'Association des agriculteurs méthaniseurs de France, il m'a alerté sur le décret en cours d'écriture visant à favoriser le développement du gaz naturel végétal et de la distribution du gaz naturel.

Dans le cadre de la préparation de ce décret, une question importante, quoique très technique, se pose, sur le rapport entre gaz naturel liquéfié et gaz naturel comprimé. En effet, si le décret mettait au même niveau ces deux formes de gaz, on favoriserait forcément le gaz d'origine industrielle par rapport au méthane.

Madame la ministre, quelle est votre position sur cette question extrêmement précise, mais en rapport avec le sujet ?

M. Roger Karoutchi. Si l'on veut...

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur le sénateur, votre question nous éloigne un peu du débat d'aujourd'hui. Sachez en tout cas qu'il y a une indépendance totale entre, d'une part, les techniques de liquéfaction ou de compression et, d'autre part, l'origine du gaz. Je ne comprends donc pas le lien que vous établissez entre la préférence donnée à l'une ou à l'autre et un avantage qui serait accordé au biogaz ou au gaz d'origine fossile. Je pense que c'est un débat que nous pourrions poursuivre en d'autres lieux.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 934.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 25, modifié.

(L'article 25 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 25

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements identiques.

L'amendement n° 336 rectifié *ter* est présenté par MM. Husson et Piednoir, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mme Lavarde, MM. Vaspert et Mayet, Mme Bonfanti-Dossat, M. Brisson, Mme Duranton et MM. Le Gleut, Laménie, Regnard, Gremillet et Rapin.

L'amendement n° 498 rectifié *bis* est présenté par MM. Dantec et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold, Léonhardt, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Labbé et Castelli, Mmes Costes et N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Requier.

L'amendement n° 821 rectifié *bis* est présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 25

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Le 3° de l'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...) Un cadre d'action régional de déploiement de points de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé. »

II. - Les dispositions de l'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du I du présent article, s'appliquent aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires lors de leur prochaine révision.

La parole est à M. Stéphane Piednoir, pour présenter l'amendement n° 336 rectifié *ter*.

M. Stéphane Piednoir. Le GNV et sa version renouvelable, le bioGNV, obtenu la plupart du temps par méthanisation, connaissent depuis quelques années un développement

important en France, notamment sur le marché des camions, des autobus et des autocars. Il est indispensable de continuer le soutien à cette filière, et le GNV doit être reconnu comme une réponse pertinente aussi pour les véhicules légers, en complément des véhicules électriques et hybrides.

S'inscrivant dans l'esprit du projet de loi, qui vise un développement plus rapide des carburants alternatifs, la mobilité gaz terrestre pour les particuliers représente ainsi une véritable alternative dans les territoires ruraux et périurbains. Sa grande autonomie, le coût d'achat désormais proche de celui des véhicules classiques et le coût du carburant, inférieur de 20 à 30 % à celui des carburants classiques, en font un vecteur de mobilité propre très intéressant et abordable, adapté aux besoins des Français.

Sans compter que l'empreinte carbone du GNV est nettement meilleure que celle du diesel ; quant à celle du bioGNV, elle équivaut à celle de l'électricité renouvelable.

Au demeurant, l'étude d'impact du projet de loi souligne que cette alternative est « un moyen d'action pour la transition énergétique permettant la maturation d'une filière plus vertueuse que le pétrole et qui a vocation à évoluer vers le bioGNV afin de répondre à nos engagements sur le climat ».

Pour toutes ces raisons, mes chers collègues, je vous propose d'insérer le déploiement de points de recharge et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou comprimé à l'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales.

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 498 rectifié *bis*.

M. Ronan Dantec. Beaucoup ayant déjà été dit, j'insisterai seulement sur un point : nous nous focalisons largement, dans ce débat, sur le véhicule électrique, certes un enjeu majeur et une filière dans laquelle la France peut prendre un avantage concurrentiel, mais le gaz fait partie de la solution en matière de diversification des mobilités, en particulier le biogaz.

Cet amendement s'inscrit dans le cadre de la future programmation pluriannuelle de l'énergie, la PPE, dont le Gouvernement cherche aujourd'hui à renforcer les ambitions. La production de bioGNV peut devenir très importante en termes quantitatifs dans notre pays, ce qui consolidera nos filières agricoles. Mais cela suppose une véritable organisation de la part de l'État, intégrant les débouchés, notamment le développement des véhicules au gaz naturel.

Cet amendement répond non seulement à cette stratégie de renforcement des mobilités, dont l'impact environnemental est positif, y compris, par rapport au diesel, sur les dioxydes d'azote, mais aussi à une logique d'aménagement du territoire. Car en l'absence de vision régionale des points de distribution, certaines personnes pourraient en être privées, notamment en milieu rural.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 821 rectifié *bis*.

M. Frédéric Marchand. Je fais miens les arguments présentés par mes deux collègues, en ajoutant cette perspective chiffrée : entre 300 000 et 1 million de véhicules au gaz naturel en circulation à l'horizon de 2035. Ne perdons donc pas de temps !

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission est favorable aux trois amendements identiques, dont l'adoption permettra de mobiliser les acteurs territoriaux dans le cadre des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, les Sraddet, et ainsi d'accélérer le déploiement de bornes de recharge électrique et de stations d'avitaillement en GNV et bioGNV, ce qui a été ajouté à la demande de la commission. Autre rectification ayant été faite : la mesure n'interviendra qu'à la prochaine révision des schémas régionaux, afin de ne pas alourdir les démarches en cours.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends parfaitement votre volonté de renforcer la coordination à l'échelle régionale pour assurer le déploiement efficace d'infrastructures de recharge et d'avitaillement, messieurs les sénateurs. Toutefois, je pense qu'il y a un problème de cohérence dans la rédaction des amendements : ils consistent à demander aux Sraddet de prendre en compte un cadre régional de déploiement qui n'existe pas...

Au demeurant, on pourrait réfléchir à des propositions alternatives s'agissant de la gouvernance du déploiement des infrastructures de recharge, par exemple en lien avec les contrats opérationnels de mobilité. J'ai bien à l'esprit la demande des acteurs, que j'ai rencontrés lors de la Semaine de l'innovation Transport et logistique.

Je demande le retrait de ces amendements qui, en tout état de cause, posent des problèmes rédactionnels. S'ils sont maintenus, l'avis du Gouvernement sera défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Dantec, l'amendement n° 498 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Ronan Dantec. Nous avons bien entendu la volonté de Mme la ministre d'une rédaction améliorée. L'Assemblée nationale saura trouver la formulation qui convient, mais l'impulsion politique aura été donnée par le Sénat.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Je me réjouis que notre assemblée, dans sa sagesse, ait repoussé, hier après-midi, l'amendement n° 800 rectifié, tendant à interdire la vente de moteurs thermiques. Car, qu'ils soient au GNV, qui est d'origine fossile, ou au bioGNV, qui ne l'est pas, les moteurs à gaz sont bien des moteurs thermiques ! Ce petit rappel de bon sens prouve qu'il faut parfois être modeste. En tout cas, monsieur Dantec, pour la première fois nous voilà d'accord : ce doit être que l'un de nous se trompe, à moins que ce ne soient les deux...

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 336 rectifié *ter*, 498 rectifié *bis* et 821 rectifié *bis*.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 25.

Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 884 rectifié *bis*, présenté par MM. Corbisez et Artano, Mme M. Carrère, MM. Gold, Léonhardt, A. Bertrand, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Après l'article 25

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le deuxième alinéa du I de l'article 41 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est ainsi modifié :

1° Après le mot : « véhicules », sont insérés les mots : « à hydrogène, » ;

2° Après les mots : « objectif l'installation, », sont insérés les mots : « d'ici à 2028, d'au moins 1 000 stations de recharge à hydrogène et, ».

La parole est à M. Éric Gold.

M. Éric Gold. Cet amendement vise à compléter les objectifs de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

L'article 41 de cette loi fixe un objectif minimal de 7 millions de points de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables à l'horizon de 2030. S'il faut saluer l'ambition de ce texte, on peut en revanche déplorer qu'il se montre relativement discret sur la question des véhicules à hydrogène, même si elle figure dans la dernière programmation pluriannuelle de l'énergie.

Or l'hydrogène est une énergie fondamentale pour l'avenir, notamment sur le terrain des mobilités propres, qui nous permettra de réduire drastiquement notre consommation d'énergies fossiles tout en connaissant de nombreuses applications, dans les véhicules individuels comme dans les transports publics.

En la matière, les technologies sont prêtes ; le seul inconvénient qui subsiste est leur prix, il est vrai encore assez élevé, mais qui baissera au fil des années, à la faveur des effets de seuil.

Le présent amendement vise à inscrire dans la loi un objectif de 1 000 bornes de recharge à hydrogène à l'horizon de 2028, notamment pour contribuer à rattraper le retard important que la France a pris dans ce domaine. Certains *Länder* allemands font déjà circuler des trains à hydrogène, en collaboration notamment avec Alstom...

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 54 rectifié *sexies* est présenté par M. Revet, Mmes Canayer et Morhet-Richaud, MM. Bonne-carrère, A. Marc et Le Nay, Mmes Deromedi, Bruguière et Férat, MM. Hugonet, Lefèvre, Moga et Chevrollier, Mmes Procaccia et Duranton, M. Cuypers, Mme Micouleau, MM. Henno, Daubresse, Piednoir, Laménie, del Picchia et Guéné, Mmes Lassarade et M. Mercier, MM. Vogel, Chasseing et Paccaud, Mme Goy-Chavent, MM. Charon, Decool, H. Leroy, Janssens et Husson, Mmes A.M. Bertrand et Raimond-Pavero, M. Karoutchi, Mme Berthet, M. Darnaud, Mme Billon, M. Brisson, Mme Bonfanti-Dossat, M. Savary, Mme Imbert, M. Babary et Mme Noël.

L'amendement n° 725 rectifié *bis* est présenté par Mme Tocqueville, MM. Bérît-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mme Préville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenaïs, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 25

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le deuxième alinéa du I de l'article 41 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est ainsi modifié :

1° Après le mot : « véhicules », sont insérés les mots : « à hydrogène, » ;

2° Après les mots : « objectif l'installation, » sont insérés les mots « d'ici à 2028, de 400 à 1 000 stations de recharge à hydrogène et, ».

La parole est à M. Charles Revet, pour présenter l'amendement n° 54 rectifié *sexies*.

M. Charles Revet. Le développement des carburants alternatifs tels que l'électricité et l'hydrogène représente un levier important pour la transition du secteur des transports, en particulier du transport routier et du transport fluvial. En effet, les véhicules électriques à batterie et à hydrogène limitent la dépendance à l'égard du pétrole, contribuent à la décarbonisation du secteur et atténuent l'impact environnemental des déplacements.

Leur développement requiert une implication de l'État et des collectivités territoriales. De même, il est nécessaire d'assurer une visibilité aux entreprises, afin de faciliter les investissements dans la technologie des véhicules propres.

L'article 41 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a fixé l'objectif d'au moins 7 millions de points de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables d'ici à 2030.

Le présent amendement tend à compléter cet objectif par un déploiement de stations de recharge à hydrogène, en cohérence avec les cibles du plan de déploiement de l'hydrogène. Cette mesure répond à la nécessité de diversifier le mix énergétique du parc automobile et d'assurer la complémentarité d'usages entre les véhicules électriques, adaptés aux trajets courts, et les véhicules à hydrogène pour les plus longues distances.

Mme la présidente. La parole est à Mme Nelly Tocqueville, pour présenter l'amendement n° 725 rectifié *bis*.

Mme Nelly Tocqueville. Cet amendement a été fort bien défendu. La réflexion sur un mix énergétique est plus que nécessaire : indispensable !

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'hydrogène est bien sûr une voie très prometteuse pour décarboner le secteur des transports, à une condition : qu'il soit lui-même produit à partir d'énergies renouvelables et non d'énergies fossiles, comme c'est très majoritairement le cas aujourd'hui...

Ces amendements comportent des objectifs figurant déjà dans le plan Hydrogène de juin dernier – à l'exception de l'amendement n° 884 rectifié *bis*, qui va au-delà. Ces objectifs sont repris dans la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie, avec même un objectif intermédiaire : 100 stations d'ici à 2023. Les ajouter dans un article de la loi de 2015 relative à la transition énergétique dont la portée est purement programmatique n'aurait aucun effet.

En ne les citant pas, on semblerait même exclure les autres objectifs mentionnés dans la PPE en matière de stations GNV – 140 à 360 stations à l'horizon de 2023 et 330 à 840 à l'horizon de 2028 – ou de développement du GNL maritime.

L'avis de la commission est donc défavorable sur les trois amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement défend des objectifs ambitieux en matière de développement des stations d'hydrogène, dans le cadre du plan Hydrogène comme de la programmation pluriannuelle de l'énergie. Nous voulons que 400 à 1 000 stations aient été créées d'ici à 2028. Néanmoins, il n'est pas souhaitable d'inscrire spécifiquement cet objectif, et pas les autres, dans la loi. Je demande donc le retrait de ces amendements ; s'ils sont maintenus, l'avis du Gouvernement sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Nelly Tocqueville, pour explication de vote.

Mme Nelly Tocqueville. Il est vrai que l'hydrogène est actuellement produit à partir de matières fossiles. C'est donc une raison supplémentaire pour investir dans la recherche et le développement. La France et l'Allemagne sont encore leaders dans ce domaine, mais les Chinois – la Chine est aujourd'hui à l'honneur dans notre pays – misent énormément sur la recherche et le développement et avancent très vite en la matière.

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Prévile, pour explication de vote.

Mme Angèle Prévile. Madame la ministre, concernant les véhicules, nous ne savons pas exactement de quoi l'avenir sera fait, et ce même dans un futur très proche.

Cela dit, le développement des énergies renouvelables, notamment dans la production d'électricité, conduira à stocker l'électricité durant les périodes pendant lesquelles on ne la consommera pas : on pourra produire de l'hydrogène par électrolyse, et ce sera de l'hydrogène vert. C'est pourquoi nous avons tout intérêt à développer ces bornes sur tout le territoire.

Mme la présidente. La parole est à M. René-Paul Savary, pour explication de vote.

M. René-Paul Savary. Je partage ces arguments, car les nouvelles motorisations grâce à l'hydrogène notamment constituent vraiment une solution d'avenir.

Dans le territoire que je représente, la Marne, la ville de Vitry-le-François offre des débouchés très prometteurs pour ce qui concerne la pile à combustible et donc l'hydrogène.

Pour parvenir à l'objectif de supprimer les moteurs à combustion en 2040, ne négligeons pas ce que nous connaissons aujourd'hui, les biocarburants notamment. Des investissements importants ont été réalisés par le monde agricole ; la recherche et le développement dans les carburants dits de génération future incorporant des matières qui ne sont pas forcément agricoles doivent encore se poursuivre.

Dans l'optique de développer l'hydrogène, la pile à combustion ou la pile électrique que l'on connaît, il ne faudrait pas abandonner des plans de recherche qui ont nécessité de lourds investissements. Il faut explorer parallèlement toutes les pistes, afin que les efforts portent leurs fruits à un moment donné. Certaines filières agricoles et agro-industrielles qui ne sont pas directement en concurrence avec les

filières agroalimentaires ont été attentives à la production de gaz à effet de serre et, plus largement, aux problèmes environnementaux et ont parié sur cette innovation. Il ne faut donc pas que les bouleversements soient trop rapides et que les projets engagés ne soient pas suivis d'effets. Ne pas suivre plusieurs pistes serait contraire à notre volonté.

Il importe, dans le cadre de ce projet de loi Mobilités, d'envoyer des signaux à ceux qui ont déjà investi, afin qu'ils poursuivent leurs investissements pour proposer des carburants très différents en vue de parvenir à des innovations très intéressantes.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Louis Masson, pour explication de vote.

M. Jean Louis Masson. Personne n'est contre le développement de l'hydrogène comme solution énergétique. Mais, face à la vision idéaliste, un peu mythique, de telle ou telle solution absolument merveilleuse, qui réglerait tous les problèmes, il faut quand même être réaliste. Dans l'immédiat, et même à moyen terme, ces solutions sont hautement hypothétiques.

Bien sûr, cela fait toujours bien de dire à nos concitoyens : moi, je suis pour le vert, je suis pour ceci, je suis pour cela. Mais il faut être sérieux. Et, très honnêtement, je ne suis pas persuadé que nombre d'entre nous dans cet hémicycle soient convaincus que nous allons tous rouler à l'hydrogène avant une échéance assez lointaine. Se pose tout un tas de problèmes scientifiques et techniques, qui ne sont pas résolus. Certes, nous sommes en période préélectorale, et je le redis, cela fait toujours bien d'en rajouter, de rajouter du vert. D'ailleurs, le vert est à la mode : même le cuir de nos pupitres est de couleur verte. Mais il ne faut pas exagérer ! J'essaie d'avoir une vision très réaliste et responsable des choses.

Il en est de même lorsque l'on dit que l'on va supprimer le nucléaire pour des énergies vertes. Mais regardez ce qui se passe en Allemagne : les habitants paient l'électricité deux fois plus cher qu'en France !

Notre économie est déjà à moitié bancale. Alors, si l'on veut la tuer et créer du chômage, continuons comme cela ! Je ne dis pas que ces amendements sont de nature à créer du chômage, mais il ne faut pas faire rêver nos concitoyens. Électoralement, c'est super bien, on peut faire des tracts électoraux indiquant : on va développer l'hydrogène, et vous allez voir ce que vous allez voir, mais ce n'est pas sérieux.

Pour ma part, je m'abstiendrai sur ces amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Piednoir, pour explication de vote.

M. Stéphane Piednoir. Certaines interventions ne font pas rêver et ne sont pas non plus très réalistes, monsieur Masson !

Permettez-moi de rebondir sur les propos de mon collègue René-Paul Savary. Le rapport que vient de publier l'Opecst, l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, – un très bon rapport n'est-ce pas, monsieur Sido ? (*Sourires.*) – fait mention d'une diversité, d'un mix de solutions pour parvenir à la neutralité carbone en 2050 et respecter l'objectif fixé, en son temps, par Nicolas Hulot, alors ministre de la transition écologique, de faire cesser la commercialisation des véhicules émettant des gaz à effet de serre, les véhicules thermiques – une petite nuance qu'il avait apportée à l'époque : la voiture électrique bien sûr, mais aussi le véhicule hybride, le véhicule à hydrogène.

Pour ma part, je ne suis pas en campagne électorale, monsieur Masson, je suis donc très à l'aise pour le dire aujourd'hui : il n'est pas question de faire plus vert que les autres. C'est tout simplement une solution d'avenir. À mon sens, on le dit depuis trop longtemps déjà – nous avons eu ici un débat sur l'hydrogène. Il va être temps de consacrer un petit peu plus que les 100 millions d'euros prévus par le Gouvernement dans le plan Hydrogène, qui a été également annoncé par Nicolas Hulot l'été dernier. Il faut être sérieux, ce sont là de gros investissements. On sait que cela fonctionne dans certains pays, et pas uniquement pour des raisons électorales...

Je rejoins les propos de M. Savary, les biocarburants font effectivement partie de la pluralité de solutions, à côté de la voiture électrique, de la voiture hybride, de la voiture à hydrogène. Les carburants fossiles continueront à avoir une utilité dans certaines applications, notamment pour les véhicules de l'armée, par exemple, qui nécessitent une certaine sécurité pour déplacer les véhicules blindés. On ne peut imaginer que ce soit un véhicule électrique qui s'en charge demain matin.

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Sido, pour explication de vote.

M. Bruno Sido. On le constate une fois de plus, l'enfer est pavé de bonnes intentions. On peut toujours parler de véhicules électriques ou de véhicules à hydrogène, mais on n'a rien dit !

Prenons l'exemple du véhicule électrique. Si la batterie est rechargée en Allemagne, l'origine de l'énergie, c'est le lignite. Concernant le véhicule à hydrogène en France, l'hydrogène provient du craquage du méthane, ce qui dégage du carbone.

Aussi, les auteurs de tous ces amendements, qui sont excellents par ailleurs, auraient dû parler de l'hydrogène d'origine renouvelable, c'est-à-dire produite par électrolyse de l'eau. À vrai dire, la fonction des éoliennes de demain est bel et bien de faire l'électrolyse de l'eau pour produire de l'hydrogène et dégager de l'oxygène. Je le regrette, et il est trop tard pour proposer un sous-amendement, mais, je le répète, j'aurais préféré que l'on parle d'hydrogène renouvelable. (*Applaudissements sur des travées du groupe socialiste et républicain.* – *M. Ronan Dantec applaudit également.*)

M. René-Paul Savary. Très bonne remarque !

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. J'irai dans le même sens que les derniers intervenants.

Notre commission s'était intéressée aux travaux réalisés par le Japon dans le domaine de l'hydrogène. Alors que ce pays a été pionnier dans l'électrique, il faut voir à quel point il investit dans l'hydrogène, avec la perspective, dans un second temps, d'être dans un processus d'électrolyse de l'eau et non pas de produire de l'hydrogène à partir du craquage du méthane, une méthode qui est, du point de vue énergétique, relativement peu intéressante.

Peut-être faudrait-il effectivement rectifier les amendements pour préciser que nous souhaitons travailler sur l'hydrogène d'origine renouvelable. Lorsque le vent souffle et qu'il n'y a pas de consommation, les éoliennes constituent un potentiel extrêmement important pour produire de l'hydrogène. *Idem* avec le photovoltaïque, ainsi que d'autres sources d'énergies renouvelables, comme l'hydraulique. Il s'agit là d'une piste vraiment intéressante.

J'indique également que la combustion de l'hydrogène dégage de l'eau et a donc un effet très intéressant du point de vue de la réduction des gaz à effet de serre.

Enfin, changer de mode de carburant est une chose, raisonner nos déplacements doit être une priorité, et c'est tout l'esprit du texte que je veux rappeler en cet instant.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Avant de passer au vote, permettez-moi d'apporter une précision.

Ces amendements visent à intégrer une disposition dans la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015. Or il n'est pas question de mentionner un choix dans le projet de loi Mobilités : pour ou contre l'hydrogène. Le plan Hydrogène 2018 comprend déjà ces mesures et la programmation pluriannuelle de l'énergie les prévoit également.

Je veux bien que l'on modifie la loi de 2015 – pourquoi pas ? –, mais les données qui faisaient alors défaut sont désormais prises en compte. J'y insiste, on ne ferait que compléter un objectif adopté en 2015 et qui a été pris en considération dans la PPE et dans le plan Hydrogène. D'où l'avis défavorable de la commission.

M. Jérôme Bascher. Bonne précision !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 884 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 54 rectifié *sexies* et 725 rectifié *bis*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Article 25 bis (nouveau)

① L'article L. 221-1 du code de l'énergie est complété par un alinéa ainsi rédigé :

② « Conformément aux objectifs fixés aux 2° et 3° de l'article L. 100-4, les économies d'énergie mentionnées au présent article visent à réduire la consommation énergétique finale ainsi que la consommation énergétique primaire des énergies fossiles. Ces économies d'énergie sont réalisées dans les secteurs résidentiel, agricole, industriel, tertiaire, des transports ou des réseaux. Elles peuvent notamment consister, dans le secteur des transports, en la création, l'entretien et l'exploitation d'infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ou de ravitaillement de véhicules en gaz ou en hydrogène, l'acquisition de véhicules à faibles et très faibles émissions, le remplacement de véhicules par des véhicules à faibles et très faibles émissions ou la conversion de véhicules en véhicules à faibles et très faibles émissions ainsi qu'en la création, l'entretien ou l'exploitation de services de transport collectifs de voyageurs utilisant des véhicules à faibles et très faibles émissions. »

Mme la présidente. L'amendement n° 935, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'article 25 bis, introduit par la commission, rappelle le rôle des certificats d'économies d'énergie, les CEE, et détaille la façon dont ceux-ci peuvent être utilisés dans le secteur des transports.

Je considère cet article comme un encouragement à utiliser les certificats d'économies d'énergie dans le secteur des transports, une mesure que je ne peux évidemment que partager. Mais la rédaction de cet article telle qu'elle est proposée pose différents problèmes : la fonction assignée aux certificats d'économies d'énergie, qui concerneraient la réduction non seulement de la consommation énergétique finale, mais aussi la consommation énergétique primaire, doit être mise en miroir avec la définition des certificats d'économies d'énergie prévue dans le code de l'énergie, qui ne porte que sur la consommation d'énergie finale.

Par ailleurs, l'article est très déséquilibré : il dresse toute une liste d'usages possibles dans le domaine de la mobilité. Je le redis, j'y suis évidemment favorable. D'ailleurs, depuis mon arrivée à la tête de ce ministère, nous sommes passés de 5 % des certificats d'économies d'énergie consacrés au secteur des transports à 12 %, et je compte bien aller au-delà. Mais cela ne justifie pas de déséquilibrer la rédaction de l'article visé dans le code de l'énergie. L'utilisation des CEE dans le domaine du logement, par exemple, constitue également un enjeu important.

Aussi, l'article 25 bis ne concourt pas à une meilleure utilisation des certificats d'économies d'énergie et pose, je le répète, des problèmes de rédaction et de cohérence au sein du code de l'énergie. C'est pourquoi je vous propose de le supprimer.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Madame la ministre, dans le cadre de nos réflexions, nous avons tenté de trouver des solutions, car le projet de loi qui nous a été soumis était dépourvu de financements.

Nous avons déjà évoqué le fléchage de la TICPE, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, au travers de l'Afitf, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, et nous avons travaillé sur les quelques pistes qui s'offraient à nous, notamment celle des certificats d'économies d'énergie, qui sont en partie financés par les secteurs du transport et de la mobilité, mais n'ont quasiment pas d'impact et sont peu présents dans les fiches existantes.

D'une part, l'objectif des certificats a été non pas altéré, mais complété, afin que le dispositif vise à réduire non seulement la consommation énergétique globale, mais aussi la consommation d'énergies fossiles. Du reste, le programme Advenir, qui soutient l'installation de bornes de recharge électrique, en est déjà une illustration, mais celle-ci est trop isolée, puisqu'il s'agit bien d'utiliser les certificats pour substituer de l'énergie décarbonée à des carburants fossiles. Si l'on veut parvenir à la neutralité carbone, il faudra mobiliser tous les outils disponibles, dont ces certificats, sachant que le secteur des transports sera le plus difficile à décarboner.

D'autre part, il existe certes quelques programmes et fiches d'opérations standardisées dédiés à la mobilité, mais j'observe que les fiches existantes concernent uniquement des équipements et des services de niche, tels que le transport intermodal rail-route, les barges fluviales, les groupes frigorifiques, etc. Aucune ne porte, par exemple, sur des marchés de masse, tels que l'acquisition d'autobus ou d'autocars électriques ou roulant au GNV, voire à l'hydrogène.

Or si l'on veut accélérer la transition énergétique dans le secteur des transports et des mobilités, il convient d'accompagner les collectivités et les AOM, les autorités organisatrices

de la mobilité, dans leurs investissements. Le fait de compléter l'objectif des CEE, en visant spécifiquement la baisse des énergies fossiles, faciliterait sans doute l'élaboration de fiches sur ces sujets.

Même si j'entends l'engagement pris par le Gouvernement de mobiliser une part croissante des CEE à destination des transports et que je m'en félicite, je vous propose de maintenir le dispositif dans le texte.

C'est pourquoi la commission émet un avis défavorable sur l'amendement du Gouvernement.

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Madame la ministre, il y a quelque chose que je ne comprends pas : depuis le début de l'examen de ce texte, vous semblez vous acharner sur toutes les mesures que nous proposons pour apporter un peu de financement aux collectivités locales.

On l'a dit et redit, c'est tout de même le point faible de ce texte : pas de financement des infrastructures, aucune aide aux collectivités locales. Aussi, la commission, sous l'impulsion de son rapporteur, a proposé différents dispositifs, que M. Mandelli a rappelés précédemment, à savoir le versement mobilité à taux réduit, une part de la TICPE à destination des territoires pour lesquels le versement mobilité ne suffirait pas. En l'espèce, il a fait inscrire dans le texte qu'une partie des certificats d'économies d'énergie sera affectée à des projets engagés par les collectivités locales pour favoriser la transition écologique, comme l'achat de bus propres. Et cela ne vous convient pas non plus ! Si encore vous nous proposiez quelque chose ! Mais non, chaque fois, vous nous demandez purement et simplement de supprimer les mesures que la commission a introduites dans son texte.

J'ai donc du mal à comprendre – je le dis sans aucune agressivité – cet acharnement à vouloir supprimer toutes les mesures visant à soutenir les collectivités locales.

J'ajoute qu'il y a beaucoup à dire sur les certificats d'économies d'énergie ; on aura peut-être l'occasion d'en parler lors de l'examen d'autres textes, notamment le projet de loi sur l'énergie.

En effet, tous ceux qui connaissent un petit peu le sujet constatent que l'efficacité de ces certificats est extrêmement limitée. Il existe très souvent des effets d'aubaine et, parfois, certains financements posent même problème. Vous le savez comme moi, la Cour des comptes a formulé à plusieurs reprises des remarques très précises à propos de ce dispositif. Tracfin s'est même interrogé sur un certain nombre de mécanismes. Qui plus est, on voit tous dans la presse des publicités incitant à refaire ses combles et à réaliser des travaux pour un euro, ce qui ne manque pas de soulever des questions.

Bref, ce que nous proposons est utile pour les collectivités locales. De plus, on ne sait pas exactement ce que rapportent les certificats d'économies d'énergie, car le système est très opaque, mais les recettes sont de l'ordre de 2 à 3 milliards d'euros par an. D'ailleurs, c'est tellement opaque et problématique que le Gouvernement propose, dans le cadre de son projet de loi sur l'énergie, toute une série de dispositifs visant à lutter contre la fraude. Il y a donc un véritable problème, qui n'a pas été traité dans ce texte, car ce n'était pas le sujet, mais nous faisons au moins en sorte qu'une partie de ces

certificats puissent être utilisés pour aider les collectivités locales dans leurs actions en faveur de la transition écologique.

En conséquence, je ne soutiendrai naturellement pas votre amendement et ne le voterai pas, madame la ministre. Au-delà, je tenais à dire que je ne le comprends pas. Je le répète, je ne comprends pas cet acharnement à vouloir supprimer toutes les mesures susceptibles d'aider les collectivités locales.

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérit-Débat. Sans la véhémence du président de la commission, que je comprends, j'indique que le groupe socialiste et républicain ne votera pas en faveur de cet amendement pour la même raison que nous n'avons pas voté la semaine dernière la suppression des dispositions relatives au financement de ce projet de loi d'orientation des mobilités, qui n'était pas financé.

Il s'agit là d'une excellente idée, que nous soutenons, et nous n'y reviendrons pas.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ne nous trompons pas de débat.

Il n'est pas question de refuser que les certificats d'économies d'énergie soient mobilisés au profit du secteur des transports ; telle n'était évidemment pas mon intention. Comme je l'ai expliqué, on est passé de 5 % seulement des certificats d'économies d'énergie utilisés au profit du secteur des transports à 12 %. Ainsi, 130 millions d'euros seront consacrés, au cours des deux prochaines années, à la mobilité. Je dis simplement que l'on peut toujours ajouter des dispositions à la loi, lesquelles ne font d'ailleurs pas progresser le cadre législatif, mais ce n'est pas forcément une bonne méthode d'écrire la loi de cette façon.

Les certificats d'économies d'énergie sont un très bon outil : je le répète, 130 millions d'euros seront mobilisés au cours des deux prochaines années au profit du secteur des transports. À ce stade – mais je compte bien que l'on ira au-delà –, 60 millions d'euros sont mobilisés en faveur du vélo, par exemple. Et, s'agissant de la préoccupation d'accompagner les collectivités, notamment pour ce qui concerne le renouvellement des flottes de transport en commun, un programme est d'ores et déjà prévu.

Je veux simplement dire que tout ce qui se fait ne doit pas forcément être inscrit dans la loi, car cela finit par nuire à la lisibilité de nos lois.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 935.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 857 rectifié, présenté par M. Gremillet, Mmes Deromedi et Lavarde, MM. Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménie, Mme Bruguière, MM. Regnard, Raison, Bonhomme, Longuet, Pierre et Poniatowski et Mme Garriaud-Maylam, est ainsi libellé :

Compléter cet article par les mots :

ou encore la mise en œuvre de solutions de mobilité innovantes comme les routes solaires

La parole est à M. Daniel Gremillet.

M. Daniel Gremillet. Cet amendement s'inscrit dans la droite ligne de l'amendement que j'ai défendu précédemment.

Nous examinons un projet de loi d'orientation des mobilités, qui confirme le choix de la France d'opter pour la diversité énergétique, avec, notamment, le véhicule électrique. Dans le droit fil du débat que nous venons d'avoir à l'instant, nous souhaitons rendre éligibles les routes solaires mises en place par les collectivités et les acteurs privés.

Des expérimentations portant sur la signalétique ou l'éclairage ont déjà été réalisées. Dans la mesure où il s'agit d'une loi d'orientation, ayons l'ambition de faire bénéficier ces collectivités et les acteurs privés des certificats d'économies d'énergie, avec, toujours, cette volonté de favoriser les solutions du futur et la cohérence !

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement flèche les financements vers les mobilités innovantes. L'avis de la commission est favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 857 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 25 bis, modifié.

(L'article 25 bis est adopté.)

Article additionnel après l'article 25 bis

Mme la présidente. L'amendement n° 64 rectifié *quinquies*, présenté par M. Revet, Mmes Canayer et Morhet-Richaud, MM. Bonnacarrère, A. Marc et Danesi, Mmes Deromedi et Bruguière, MM. Détraigne, Hugonet et Lefèvre, Mmes Duranton et Micouleau, MM. Henno, Daubresse, Laménie et del Picchia, Mmes Lassarade et M. Mercier, MM. Vogel, Chasseing et Paccaud, Mme Goy-Chavent, MM. Charon, H. Leroy et Janssens, Mmes A.M. Bertrand et Raimond-Pavero, M. Darnaud et Mmes Imbert et Noël, est ainsi libellé :

Après l'article 25 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au 1° de l'article L. 221-1 du code de l'énergie, les mots : « carburants automobiles » sont remplacés par les mots : « supercarburants et gazole ».

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Dès 2004, la filière GPL s'est portée volontaire pour participer à la phase initiale du dispositif des CEE. La loi portant engagement national pour l'environnement a étendu le dispositif aux carburants.

Il se trouve que le GPL est le seul carburant alternatif concerné par ce dispositif.

Les conditions du marché et la complexité de mise en œuvre du dispositif fragilisent les entreprises de ce secteur. En effet, le marché du GPL est en décroissance de 10 % depuis cinq ans. Le réseau, bien que suffisamment développé,

est fragile. Ce mécanisme accroît la pression sur la filière, qui continue d'investir, en particulier dans le développement du bioGPL.

Dans le projet de programmation pluriannuelle de l'énergie 2019-2023, le Gouvernement fixe l'objectif de développer le carburant alternatif GPL et le bioGPL. Par cohérence et afin de soutenir le développement de ce carburant alternatif, il semble nécessaire de l'exclure du calcul des obligations liées aux CEE.

Cet amendement vise par conséquent à demander l'exclusion du GPL utilisé comme carburant du dispositif des CEE et, d'une manière générale, les carburants alternatifs dans leur ensemble.

Le cadre fixé par la directive 2012/27/UE permet aux États membres de ne pas imposer cette obligation aux distributeurs d'énergie de petite taille, aux petites entreprises de vente d'énergie au détail et aux petits secteurs énergétiques, afin que ces derniers ne subissent pas une charge administrative disproportionnée.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La réduction du périmètre des obligés, pour ce qui concerne les carburants, aux seuls vendeurs d'essence et de gazole remettrait en cause le principe d'universalité des certificats d'économies d'énergie, qui concernent l'ensemble des vendeurs d'énergie, quelle qu'elle soit.

Si différenciation il doit y avoir, elle devrait plutôt, à notre sens, concerner les actions éligibles aux CEE, comme la commission l'a proposé à l'article 25 bis, par exemple, en soutenant la conversion de flottes au GPL.

Aussi, l'avis de la commission sur cet amendement est plutôt défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La philosophie des certificats d'économies d'énergie est de stimuler les économies d'énergie, quelle qu'en soit la source. Il n'est donc pas pertinent de dispenser une source d'énergie, car cela donnerait l'impression que l'on peut consommer de l'énergie sans compter, ce qui n'est évidemment pas l'objectif.

Quelle que soit la source d'énergie, il est pertinent de faire des économies d'énergie.

En conséquence, l'avis du Gouvernement est défavorable.

M. Charles Revet. Dans ces conditions, je retire mon amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 64 rectifié *quinquies* est retiré.

Chapitre III

DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROMOTION DES USAGES PROPRES ET À LA LUTTE CONTRE LA CONGESTION

Articles additionnels avant l'article 26

Mme la présidente. L'amendement n° 66 rectifié *quinquies*, présenté par M. Revet, Mmes Canayer et Morhet-Richaud, MM. Bonnacarrère, A. Marc et Le Nay, Mmes Sollogoub, Deromedi, Bruguière et Férat, MM. Détraigne, Hugonet, Lefèvre, Moga et Chevrollier, Mme Duranton, M. Cuypers, Mme Micouleau, MM. Longeot, Henno,

Daubresse, Laménie et del Picchia, Mmes Lassarade et M. Mercier, MM. Vogel, Chasseing et Paccaud, Mme Goy-Chavent, MM. Charon et Decool, Mme Lopez, MM. H. Leroy et Janssens, Mmes A.M. Bertrand et Raimond-Pavero, MM. Karoutchi et Darnaud, Mmes Billon et Imbert, M. Babary et Mme Noël, est ainsi libellé :

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après les mots : « ou les véhicules », la fin du 1° de l'article L. 224-7 du code de l'environnement est ainsi rédigée : « qui utilisent un carburant alternatif tel que défini par la Directive 2014/94/UE du Parlement Européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. »

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des émissions de CO₂ ne pourront être atteints que par la diversification du mix énergétique et le développement de toutes les énergies alternatives.

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, dans son article 37, définit les véhicules à faibles émissions « comme les véhicules électriques ou les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés en référence à des critères définis par décret ».

Ces critères sont restrictifs. Ils limitent la définition aux véhicules électriques et à hydrogène, laissant de côté les autres carburants alternatifs, tels que le GPL, les biocarburants, ou encore le GNL, ce qui diminue donc la portée de la mesure pour atteindre les objectifs fixés.

Dans ce contexte, nous proposons de remplacer la notion de « véhicules produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques » par celle de véhicules « qui utilisent un carburant alternatif tel que défini par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ».

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'élargissement proposé ne peut être retenu : en visant tous les carburants alternatifs au sens du droit européen, y compris, par exemple, les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques, et, surtout, en supprimant toute exigence quant au niveau des émissions de gaz à effet de serre, l'amendement, s'il était adopté, reviendrait à vider de sa substance la définition des véhicules à faibles émissions.

Je le rappelle, cette définition concerne aujourd'hui les véhicules émettant moins de 60 grammes, et c'est ce plafond qui donne tout son sens, notamment, aux obligations de verdissement des flottes, dont nous débattons en examinant les amendements suivants.

En conséquence, je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis de la commission sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. Charles Revet. Je retire mon amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 66 rectifié *quinquies* est retiré.

Je suis saisie de cinq amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 731 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

L'amendement n° 164 rectifié *bis*, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 224- ainsi rédigé :

« Art. L. 224- – Les entreprises lorsqu'elles gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc dans la proportion minimale de 20 % de ce renouvellement, des véhicules à faibles émissions définis comme les véhicules électriques ou les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés en référence à des critères définis par décret.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. L'administration, les entreprises et les loueurs de véhicules représentent aujourd'hui 50 % des achats de véhicules légers neufs. La part d'achat des véhicules à faibles émissions par ces acteurs est encore très faible, contrairement à celle des véhicules diesel, encore largement majoritaire – 85 % contre moins de 20 % pour les particuliers.

Ce constat va à l'encontre de l'urgence climatique et de la nécessité de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports selon une trajectoire cohérente avec les engagements climatiques de la France et comme nous le demandent beaucoup de nos concitoyens.

La loi de 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a déjà introduit des quotas de renouvellement de flottes dans une proportion minimale de 50 % de véhicules à faibles émissions pour l'État et ses établissements publics et de 20 % pour les collectivités territoriales et leurs groupements, ainsi que pour les entreprises nationales. Nous demandons aujourd'hui que le secteur privé prenne, lui aussi, ses responsabilités environnementales.

Le présent amendement vise donc à compléter le code de l'environnement, en indiquant que les entreprises du secteur privé, lorsqu'elles gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt véhicules automobiles, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 20 % de ce renouvellement, des véhicules à faibles émissions.

Cette obligation applicable immédiatement nous semble pertinente avec les enjeux liés à la qualité de l'air et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre pour lutter contre les dérèglements climatiques.

Mme la présidente. L'amendement n° 491 rectifié, présenté par MM. Dantec, Artano et Roux, Mme Laborde, M. Gold, Mme Jouve, MM. Arnell et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Requier, est ainsi libellé :

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules automobiles acquièrent, lors du renouvellement de leur parc, une part minimale de véhicule à faibles et très faibles émissions, au sens des articles L. 224-7 et L. 224-8 du code de l'environnement.

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article.

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. L'ensemble des amendements présentés aujourd'hui visent à accélérer la mutation de notre parc automobile, afin de tenir nos engagements en matière climatique et d'envoyer un signal aux constructeurs automobiles, afin qu'ils anticipent des dispositions inscrites de fait dans la loi.

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015 a fixé des objectifs lors du renouvellement de certains parcs de voitures particulières à l'horizon de 2020. Pour mémoire, celle-ci impose une part minimale de 50 % de véhicules à faibles émissions pour les véhicules appartenant à l'État et à ses établissements, de 20 % pour les véhicules appartenant aux collectivités publiques, et de 10 % pour les loueurs de véhicules automobiles, exploitants de taxis et de véhicules de transport avec chauffeur, ou VTC, exploitant un parc de plus de dix véhicules.

Le présent amendement prévoit que les entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules automobiles acquièrent, lors du renouvellement de leur parc, une part minimale – il s'agit d'une formulation volontairement un peu vague – de véhicules à faibles et très faibles émissions de gaz à effet de serre, au sens des articles L. 224-7 et L. 224-8 du code de l'environnement.

Le soin serait laissé au Gouvernement de fixer, par décret en Conseil d'État, les conditions d'application du dispositif.

Mme la présidente. L'amendement n° 489 rectifié, présenté par MM. Dantec et Artano, Mme Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Requier, est ainsi libellé :

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant 2025, les entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules automobiles acquièrent, lors du renouvellement de leur parc, une part minimale de 10 % de véhicules à faibles et très faibles émissions, au sens des articles L. 224-7 et L. 224-8 du code de l'environnement, de 40 % avant 2030 et de 100 % avant 2040.

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article.

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Le dispositif de cet amendement est plus précis, puisqu'il tend à proposer, pour le renouvellement du parc de ces mêmes entreprises, une part minimale de 10 % de véhicules à faibles et très faibles émissions avant 2025, de 40 % avant 2030, et de 100 % avant 2040.

Vous l'aurez compris, cet amendement est plus ambitieux que le précédent.

Mme la présidente. L'amendement n° 490 rectifié *bis*, présenté par MM. Dantec et Artano, Mme Laborde, M. Gold, Mme Jouve, MM. Arnell et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Requier, est ainsi libellé :

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 224-9 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 224-... ainsi rédigé :

« *Art. L. 224* – – Avant 2025, les entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement de leur parc, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1° de l'article L. 224-7.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Cet amendement est à mi-chemin puisque, d'une part, son dispositif exclut les véhicules de plus de 3,5 tonnes et ne fait plus référence qu'aux véhicules définis au 1° de l'article L. 224-7 du code de l'environnement et que, d'autre part, il prévoit une part minimale de 10 % de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement du parc avant 2025.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur les amendements restant en discussion ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ce sujet a fait l'objet de nombreuses discussions en commission. Nous avons tenté de trouver une voie acceptable à la fois pour les entreprises et les différents acteurs, avec la perspective d'atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés sur le plan climatique.

La commission a émis un avis favorable sur l'amendement n° 490 rectifié *bis*, dont l'exigence paraît la mieux proportionnée à l'objectif que l'on cherche à atteindre. Ainsi, seules les entreprises gérant un parc de plus de cent véhicules seront concernées, la plupart ayant d'ailleurs d'ores et déjà commencé à convertir leur flotte. Seuls les véhicules de moins de 3,5 tonnes seront visés, ce qui exclut le transport routier de marchandises, dont chacun connaît l'équilibre économique précaire. Enfin, seuls les véhicules à faibles émissions seront ciblés, avec un objectif fixé à 10 % de chaque renouvellement au plus tard d'ici à 2025.

En conséquence, la commission a émis un avis défavorable sur les amendements n°s 164 rectifié *bis*, 491 rectifié et 489 rectifié.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement partage la volonté exprimée par les auteurs des différents amendements d'étendre les obligations qui ne pèsent aujourd'hui que

sur les flottes publiques à tous les grands détenteurs de flottes de véhicules, afin que ces derniers contribuent à nos objectifs climatiques et environnementaux.

Il semble pertinent de n'appliquer cette obligation qu'aux entreprises gérant plus de cent véhicules et d'exclure les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Je propose donc le retrait des différents amendements au profit de l'amendement n° 490 rectifié *bis*.

Mme la présidente. Monsieur Gontard, l'amendement n° 164 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Guillaume Gontard. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 164 rectifié *bis* est retiré.

Monsieur Dantec, les amendements n° 491 rectifié et 489 rectifié sont-ils maintenus ?

M. Ronan Dantec. Non, je les retire, madame la présidente.

Mme la présidente. Les amendements n° 491 rectifié et 489 rectifié sont retirés.

Je mets aux voix l'amendement n° 490 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant l'article 26.

Je suis saisie de cinq amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers amendements sont identiques.

L'amendement n° 877 rectifié *bis* est présenté par Mmes Prévile, Tocqueville et Conway-Mouret et MM. Tourenne, P. Joly et Daudigny.

L'amendement n° 883 rectifié *bis* est présenté par MM. Corbisez, Artano, Gold et Léonhardt, Mme Costes et MM. Guérini et Vall.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article L. 224-9 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 224-... ainsi rédigé :

« Art. L. 224 - – Avant 2020, les loueurs de véhicules automobiles acquièrent, lors du renouvellement de leur parc, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1° de l'article L. 224-7 du code de l'environnement. Avant 2022, cette proportion minimale est de 20 % de ce renouvellement.

« Avant 2020, les exploitants de taxis définis au chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur définis au chapitre II du même titre II acquièrent, lors du renouvellement de leur parc et lorsque ce parc comprend plus de dix véhicules, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1° de l'article L. 224-7. Avant 2022, cette proportion minimale est de 20 % de ce renouvellement.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

II. – Les VI et VII de l'article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte sont abrogés.

La parole est à Mme Angèle Prévile, pour présenter l'amendement n° 877 rectifié *bis*.

Mme Angèle Prévile. La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte impose une proportion minimale de véhicules à faibles émissions pour les flottes publiques de plus de vingt véhicules automobiles, ainsi que pour les loueurs de véhicules, les taxis et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur.

Les véhicules à faibles émissions sont définis comme des véhicules électriques, des véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre, fixés à 60 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre.

Cette proportion de véhicules propres est fixée à 20 % pour les collectivités et leurs groupements, ainsi que pour les entreprises nationales, et à 50 % pour l'État et ses établissements publics. Pour les flottes privées, elle est fixée à hauteur de 10 % avant 2020.

Afin de viser des objectifs cohérents et ambitieux de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, le présent amendement vise à rehausser la part minimale de véhicules à faibles émissions dans les parcs de véhicules d'entreprise en doublant les seuils actuels, et ce avant 2022. Ainsi, cette part serait au même niveau que celle qui est imposée aux collectivités.

Nous proposons également de transférer ces dispositions de la loi du 17 août 2015 dans le code de l'environnement.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Gold, pour présenter l'amendement n° 883 rectifié *bis*.

M. Éric Gold. Le présent amendement a pour objet de modifier à la hausse la part minimale de véhicules à faibles émissions dans les parcs de véhicules d'entreprise, en doublant les seuils actuels d'ici à 2022. Il prévoit également de codifier ces dispositions de la loi du 17 août 2015 dans le code de l'environnement.

Mme la présidente. L'amendement n° 487 rectifié, présenté par MM. Dantec, Artano, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, Corbisez et Gabouty, Mme Guillotin et MM. Labbé, Castelli, Guérini, Menonville et Requier, est ainsi libellé :

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre 1^{er} du titre II du livre 1^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par une section ainsi rédigée :

« Section ...

« Évolution des flottes de véhicules

« Art. L. 3121 - – Les exploitants de taxis définis à l'article L. 3121-1, qui gèrent un parc de plus de dix véhicules automobiles d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes, acquièrent lors du renouvellement de leur parc au moins 20 % de véhicules à très faibles émissions à partir du 1^{er} janvier 2022, 50 % de véhicules à très faibles émissions à partir du 1^{er} janvier 2025 et 100 % de véhicules à très faibles émissions à partir du 1^{er} janvier 2030.

« Les exploitants fournissent annuellement un bilan de mise en œuvre des dispositions prévues au présent article.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Cet amendement et les deux suivants offrent une palette de dispositifs que je souhaite soumettre à l'intelligence du rapporteur et de notre assemblée.

Je rappelle que l'article 37 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit que, avant 2020, les exploitants de taxis et de VTC qui gèrent un parc de plus de dix véhicules doivent acquérir lors de chaque renouvellement au moins 10 % de véhicules à très faibles émissions.

Le présent amendement a pour objet de relever ce pourcentage pour les exploitants de taxis à 20 % d'ici à 2022, rapidement donc, puis à 50 % à partir de 2025 et à 100 % d'ici à 2030.

Mme la présidente. L'amendement n° 486 rectifié, présenté par MM. Dantec, Artano, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, Corbisez et Gabouty, Mme Guillotin et MM. Labbé, Castelli, Guérini, Menonville et Requier, est ainsi libellé :

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 3122-4-1 du code des transports, il est inséré un article L. 3122-4... ainsi rédigé :

« Art. L. 3122-4 - - Les exploitants de véhicules de transport avec chauffeur gérant un parc de plus de dix véhicules automobiles d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes, acquièrent lors du renouvellement de leur parc au moins 20 % de véhicules à très faibles émissions à partir du 1^{er} janvier 2022, 50 % de véhicules à très faibles émissions à partir du 1^{er} janvier 2025 et 100 % de véhicules à très faibles émissions à partir du 1^{er} janvier 2030.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. L'objet du présent amendement est très proche du précédent, mais concerne cette fois-ci les exploitants de VTC.

Mme la présidente. L'amendement n° 488 rectifié, présenté par MM. Dantec, Artano et Gold, Mme Jouve et MM. Arnell, Corbisez, Labbé, Castelli, Gabouty, Guérini, Menonville et Requier, est ainsi libellé :

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les exploitants de taxis définis au chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur définis au chapitre II du même titre II acquièrent, lors du renouvellement de leur parc et lorsque ce parc comprend plus de dix véhicules, des véhicules définis au 1^o de l'article L. 224-7 du code de l'environnement, dans la proportion minimale de 20 % de ce renouvellement avant 2022.

Les conditions de ce renouvellement sont définies par décret en Conseil d'État.

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Le présent amendement tend à relever la part minimale de véhicules à très faibles émissions pour les exploitants de taxis et de VTC à 20 % d'ici 2022, sans prévoir d'obligations pour les années suivantes.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous avons également beaucoup échangé sur le sujet en commission, en prenant en compte le fait que les différents acteurs concernés, loueurs, taxis et VTC, ont d'ores et déjà engagé des démarches en ce sens. Je cite souvent l'exemple de la ville de Milan où, comme dans beaucoup d'autres grandes villes, 100 % des taxis sont des véhicules hybrides.

Dans cette optique, la commission a émis un avis favorable sur les amendements identiques n° 877 rectifié *bis* et 883 rectifié *bis*, qui visent à doubler les obligations qui incombent actuellement à tous les loueurs, taxis et VTC, en leur donnant deux ans supplémentaires pour les atteindre, soit 20 % de véhicules à faibles émissions – sans préjuger de l'énergie utilisée – lors de chaque renouvellement d'ici à 2022.

Je tiens par ailleurs à souligner que les ventes aux loueurs représentaient 13 % des ventes de voitures neuves en France en 2018 : le doublement de leurs obligations aura donc un effet réel sur l'évolution du marché dans son ensemble, sans même parler de leur rôle prescripteur auprès des clients.

En revanche, la commission est défavorable aux amendements n° 487 rectifié, 486 rectifié et 488 rectifié. J'ajoute que l'amendement n° 488 rectifié sera pleinement satisfait si les amendements identiques n° 877 rectifié *bis* et 883 rectifié *bis* sont adoptés.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Il semble pertinent de fixer également des objectifs pour les loueurs de véhicules et les flottes de taxis et de VTC, en complément de l'amendement qui vient d'être adopté. Il convient de fixer cette part de façon proportionnée et réaliste. J'émetts donc un avis favorable sur les amendements n° 877 rectifié *bis* et 883 rectifié *bis* et propose le retrait des trois amendements suivants n° 487 rectifié, 486 rectifié et 488 rectifié.

Mme la présidente. Monsieur Dantec, les amendements n° 487 rectifié, 486 rectifié et 488 rectifié sont-ils maintenus ?

M. Ronan Dantec. Non, je les retire, madame la présidente.

Mme la présidente. Les amendements n° 487 rectifié, 486 rectifié et 488 rectifié sont retirés.

La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Personnellement, je voterai de bon cœur ces amendements.

Je voudrais simplement rappeler que le parc automobile de l'État comporte des véhicules militaires, qui sont en nombre important. Je souhaiterais savoir si le seuil de 60 grammes de CO₂ par kilomètre s'impose à ces véhicules, ainsi d'ailleurs qu'aux véhicules de gendarmerie et de police, notamment tous ces camions que l'on voit défiler dans les avenues de Paris chaque samedi ! (*Sourires.*)

M. Ronan Dantec. Ils font plus de 3,5 tonnes !

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Je précise que les véhicules d'intervention sont exclus de ces obligations. (*Rires.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 877 rectifié *bis* et 883 rectifié *bis*.

(*Les amendements sont adoptés.*)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant l'article 26.

Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 727 rectifié *bis* est présenté par Mme Tocqueville, MM. Bérit-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mme Préville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

L'amendement n° 882 rectifié *bis* est présenté par MM. Corbisez, Artano, Gold et Labbé, Mme Costes et MM. Dantec, Guérini et Vall.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le 2° de l'article L. 224-7 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Dans les mêmes conditions que les 1° et 2°, une sous-proportion minimale de véhicules à très faibles émissions définis en référence à des critères fixés par décret, doit être atteinte au sein de la proportion minimale de véhicules à faibles émissions acquis ou utilisés lors du renouvellement du parc à compter du 1^{er} janvier 2021. Un décret détermine cette part et les modalités d'application du présent alinéa. »

La parole est à Mme Nelly Tocqueville, pour présenter l'amendement n° 727 rectifié *bis*.

Mme Nelly Tocqueville. Les véhicules à faibles émissions sont définis par le décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 comme des voitures particulières et des camionnettes, dont les émissions de gaz à effet de serre sont inférieures ou égales à 60 grammes par kilomètre pour les émissions de dioxyde de carbone. En revanche, ce décret ne définit aucun seuil d'émission de polluants atmosphériques et ne permet pas au dispositif de viser des objectifs en termes de qualité de l'air.

Ce même décret définit cependant la catégorie des véhicules à très faibles émissions comme des voitures particulières et camionnettes dont la source d'énergie repose sur l'électricité et/ou l'hydrogène. En effet, les véhicules électriques à batterie et à hydrogène n'émettent ni gaz à effet de serre ni polluants atmosphériques, et constituent des technologies complémentaires pour le déploiement à grande échelle d'un parc de véhicules propres.

Nous souhaitons encourager à compter de 2021 le développement des mobilités « zéro émission » en instaurant un sous-objectif dédié aux véhicules à très faibles émissions au sein des parcs de véhicules à faibles émissions acquis ou nouvellement utilisés par les pouvoirs publics.

Nous proposons que la part des véhicules à très faibles émissions soit fixée par décret. Cette mesure permettra d'anticiper la transposition de la directive relative à la promo-

tion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, en cours de révision, qui prévoit de renforcer les quotas de véhicules « zéro émission » dans le cadre des marchés publics.

L'accord en trilogue du 11 février 2019 fixe pour la France un objectif de 37,4 % de voitures et camionnettes propres à l'horizon de 2025, les véhicules propres étant définis comme des véhicules dont les seuils d'émissions de CO₂ sont inférieurs à 50 grammes par kilomètre. La directive prévoit d'abaisser ce seuil à zéro à partir de 2026.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Gold, pour présenter l'amendement n° 882 rectifié *bis*.

M. Éric Gold. Dans la lignée des précédents, cet amendement vise à intégrer un sous-objectif en faveur des véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement des parcs automobiles.

En effet, si les seuils fixés par les pouvoirs publics en matière de véhicules à faibles émissions traduisent une ambition qu'il faut saluer, les textes sont pour le moment assez discrets sur la question des véhicules à très faibles émissions, en particulier les systèmes fonctionnant à l'hydrogène, à l'électricité, ou bénéficiant de dispositifs à air comprimé.

Or il convient de les prendre en compte, car c'est ce type de véhicules qui permettra de contribuer fortement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La croissance importante du marché pour ce type de véhicule devrait également nous y encourager : rien que pour l'année 2017, les ventes de véhicules électriques ont atteint 1,2 million d'unités dans le monde, soit une augmentation de près de 60 % par rapport à 2016.

Le présent amendement prend en compte le coût encore relativement élevé de ces technologies et ne vise pas un objectif disproportionné. Il tend en effet à intégrer une sous-proportion de véhicules à très faibles émissions dans les parcs de véhicules à faibles émissions, avec des critères déterminés par décret. L'administration disposerait ainsi de souplesse et de temps pour anticiper les nouveaux besoins en la matière.

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

M. Didier Mandelli, *rapporteur*. Je suis d'accord avec les auteurs de ces amendements pour considérer que les collectivités territoriales, comme l'État, doivent être exemplaires en la matière.

Cela étant, le Sénat n'a pas pour vocation de créer des obligations qui pourraient être considérées comme exorbitantes. Imposer un sous-objectif dédié uniquement aux véhicules à très faibles émissions, alors que les flottes publiques doivent déjà disposer de véhicules à faibles émissions, à hauteur de 20 % à 50 % selon les cas, me semble excessif. Cette catégorie de véhicules est en effet déjà définie au niveau réglementaire et limitée aux seuls véhicules électriques ou fonctionnant à l'hydrogène, ce qui exclut même les hybrides rechargeables, par exemple.

En renvoyant au pouvoir réglementaire le soin de fixer cette proportion minimale, le législateur renoncerait en outre à sa compétence et laisserait au Gouvernement le loisir de déterminer les obligations applicables, par exemple, aux collectivités territoriales. Or je considère que c'est plutôt à nous qu'il revient d'être au chevet ou à l'écoute de ces dernières.

La commission est défavorable aux amendements n° 727 rectifié *bis* et 882 rectifié *bis*.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est important de soutenir le déploiement des véhicules à très faibles émissions. Les flottes publiques peuvent, à ce titre, remplir un devoir d'exemplarité. Cela étant, nous allons de toute façon être amenés à modifier les règles applicables en raison de la transposition de la directive européenne sur les véhicules propres, qui doit fixer des objectifs en matière de véhicules à très faibles émissions. Je propose que l'on tire toutes les conséquences de cette directive en cours de finalisation, et demande aux auteurs de ces amendements de les retirer.

Mme la présidente. Madame Tocqueville, l'amendement n° 727 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Nelly Tocqueville. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 727 rectifié *bis* est retiré.

Monsieur Gold, l'amendement n° 882 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Éric Gold. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 882 rectifié *bis* est retiré.

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Je profite de l'examen de ces amendements pour interroger Mme la ministre sur la part des véhicules diesel dans le parc automobile de l'État. J'ai déjà interrogé le Gouvernement à ce sujet au mois de décembre dernier par le biais d'une question écrite à laquelle je n'ai pas eu de réponse.

Selon les informations dont nous disposons, 74 % de ce parc automobile serait encore constitué de véhicules diesel, alors que cette proportion n'est que de 62 % chez les particuliers.

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit que la puissance publique doit acquérir 50 % de véhicules « propres » lors du renouvellement de son parc automobile, mais cette obligation ne porte évidemment pas sur certains véhicules dits « opérationnels ».

Aujourd'hui, on ne dispose pas des chiffres qui nous permettraient de vérifier si les engagements imposés par la loi sont respectés. Selon nos chiffres, 72 % des véhicules acquis par l'État seraient encore des véhicules à essence, 19 % seulement seraient des véhicules électriques, et 9 % seraient des véhicules diesel.

M. Bruno Sido. Et alors ?

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Comme ce chiffre englobe l'ensemble des acquisitions, y compris les véhicules qui servent à des missions opérationnelles, on ne parvient pas à savoir si l'État respecte ses engagements en application de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Madame la ministre, pourriez-vous apporter une réponse à la question écrite que j'ai adressée au Gouvernement ?

M. Bruno Sido. Bien joué! (*Sourires.*)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. On peut effectivement engager ce débat. Je n'ai pas le détail de tous les chiffres, mais je peux vous dire que, aujourd'hui, l'État acquiert – puisque les obligations portent sur les achats et non sur le stock – 11 % de véhicules diesel, 15 % de véhicules électriques, 6,5 % de véhicules hybrides rechargeables, et 67 % de véhicules essence.

Cela étant, dans le cadre de la démarche « État exemplaire », le Gouvernement est en train d'instituer un suivi parfaitement transparent de ces chiffres.

Mme la présidente. L'amendement n° 65 rectifié *quinquies*, présenté par M. Revet, Mmes Canayer et Morhet-Richaud, MM. A. Marc et Danesi, Mmes Deromedi et Bruguière, MM. Détraigne, Hugonet, Lefèvre et Moga, Mme Duranton, M. Cuypers, Mme Micouleau, MM. Longeot, Henno, Daubresse, Piednoir, Laménie et del Picchia, Mmes Lassarade et M. Mercier, MM. Vogel et Paccaud, Mme Goy-Chavent, MM. Charon et Decool, Mme Lopez, MM. H. Leroy et Janssens et Mmes A.M. Bertrand, Raimond-Pavero, Billon, Imbert et Noël, est ainsi libellé :

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Au premier alinéa de l'article 265 *sexies* du code des douanes, après les mots : « d'identification 11 », sont insérés les mots : « et au butane et propane repris aux indices d'identification 30 *ter* et 31 *ter* ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Les taxis bénéficient aujourd'hui du remboursement d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, la TICPE, applicable uniquement au gazole et au supercarburant utilisés pour les besoins de leur activité professionnelle. Les conditions de ce remboursement sont définies à l'article 265 *sexies* du code des douanes.

Pour atteindre les objectifs environnementaux et sanitaires de l'État, il convient d'orienter les incitations pour encourager l'adoption de solutions alternatives et le développement d'un parc moins polluant.

Cet amendement a pour objet d'inciter les taxis à utiliser le gaz de pétrole liquéfié, le GPL, en élargissant à ce carburant le remboursement d'une fraction de la TICPE. Le GPL est une solution facile à adopter pour réduire les émissions de CO₂ et de polluants locaux. Dans des conditions réelles de circulation, un véhicule GPL n'émet pratiquement pas de particules. Il contribue ainsi aux objectifs fixés en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction d'émissions de CO₂.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le GPL bénéficie déjà d'une fiscalité avantageuse, à commencer par une taxe sur les carburants bien inférieure à celle qui est applicable au gazole ou à l'essence : 20,71 euros pour 100 kilogrammes nets contre 59,40 euros par hectolitre pour le gazole et 68,29 euros par hectolitre pour l'essence. Aussi, son prix à la pompe s'élève à 80 centimes d'euros environ par litre, contre 1,50

à 1,60 euro environ pour le gazole ou l'essence. Si on fait le même calcul pour les taxis, qui bénéficient d'un régime spécial de dégrèvement sur le gazole et l'essence, cela reste intéressant de rouler au GPL.

En outre, je ne vois pas pourquoi on étendrait ce remboursement au GPL et pas à d'autres carburants, comme l'éthanol E85 ou le gaz naturel pour véhicule, le GNV, par exemple.

La commission vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement, mon cher collègue, faute de quoi elle y sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Revet, l'amendement n° 65 rectifié *quinquies* est-il maintenu ?

M. Charles Revet. Je remercie le rapporteur de ces précisions et retire mon amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 65 rectifié *quinquies* est retiré.

Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 33 rectifié *bis*, présenté par M. Longeot, Mmes Vullien, Vermeillet et Billon, MM. Moga et Canevet, Mme Tetuanui, MM. Détraigne et Bockel, Mme Sollogoub et MM. Delcros, Cigolotti et Médevielle, est ainsi libellé :

I. – Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les modalités pratiques d'un programme de soutien public pour l'émergence de filières françaises de biocarburants aéronautiques.

II. – En conséquence, faire précéder cet article d'une division additionnelle et de son intitulé ainsi rédigés :

Chapitre ...

Dispositions relatives à la promotion d'un transport aérien plus propre

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. La filière aéronautique française est confrontée à un enjeu de taille : faire face au doublement du trafic prévu dans les trente prochaines années, tout en luttant contre le changement climatique.

Or, parmi les différentes solutions qui ont émergé pour un transport aérien plus respectueux de l'environnement, les biocarburants sont une solution incontournable. Le Gouvernement l'a d'ailleurs reconnu en s'engageant à mettre en place une filière biokérosène en coopération avec Air France, Airbus, Safran, Suez et Total. La France a en effet un rôle primordial à jouer. Les grands groupes évoqués, tout comme les start-up françaises innovantes, proposent des solutions complémentaires pour développer ce marché, contribuer à verdier le transport aérien et à créer des emplois.

Le présent amendement vise à ne pas mettre de côté le transport aérien et à poursuivre la dynamique engagée, en demandant au Gouvernement, dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, de remettre au

Parlement un rapport sur les modalités pratiques d'un programme de soutien public pour l'émergence de filières françaises de biocarburant aéronautique.

Mme la présidente. L'amendement n° 434 rectifié *bis*, présenté par MM. Fouché, A. Marc, Wattedled, Bignon, Guerriau, Decool et Chasseing, Mmes de Cidrac et Vullien, MM. Bonnecarrère et Moga, Mme Duranton, MM. Henno et Laménie, Mme Procaccia, M. Babary, Mme Raimond-Pavero et M. Grand, est ainsi libellé :

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les modalités pratiques d'un programme de soutien public pour l'émergence de filières françaises de biocarburants aéronautiques.

La parole est à M. Alain Fouché.

M. Alain Fouché. Cet amendement a pour objet de promouvoir les mobilités propres.

Le projet de loi que nous examinons comporte des mesures ambitieuses pour le développement durable des différentes mobilités. Or, parmi les différentes solutions qui ont émergé pour un transport aérien plus respectueux de l'environnement, les biocarburants font maintenant figure de solution incontournable.

Le Gouvernement a d'ailleurs lancé une feuille de route française pour les biocarburants aéronautiques. La mise en place d'un mécanisme de soutien à la demande, pour assurer l'émergence d'un marché pérenne, est bien identifiée comme une condition nécessaire à ce développement.

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

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

Je souhaite vraiment que cet amendement, essentiel pour le développement durable et la planète, soit adopté : on fait de gros efforts aujourd'hui en ce qui concerne l'automobile et les véhicules terrestres à moteur et, à l'inverse, pas grand-chose pour l'aviation, qui est pourtant très polluante à cause du kérosène.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Sur la forme, la commission a déjà eu l'occasion, à maintes reprises, d'indiquer qu'elle n'était pas favorable aux demandes de rapports.

Cela étant, sur le fond, les auteurs de ces amendements posent une question essentielle, celle de la décarbonation du transport aérien, pour laquelle nous disposons aujourd'hui de très peu de leviers d'intervention, si l'on excepte des solutions à plus long terme telles que les avions solaires.

Avec la mise en service d'appareils de moins en moins consommateurs d'énergie, le développement de carburants alternatifs aux carburants fossiles est certainement l'une des pistes à explorer. C'est d'autant plus souhaitable que nos filières agricoles françaises sont très bien placées pour y contribuer.

Une fois que le Gouvernement nous aura précisé ses intentions en la matière, j'inviterai malgré tout au retrait de ces amendements ; à défaut la commission y sera défavorable, pour les raisons de forme que je viens d'évoquer, et même si je reconnais le caractère primordial de la réflexion engagée par l'ensemble des acteurs du transport aérien eux-mêmes.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage naturellement la préoccupation des auteurs de ces amendements, à savoir que le transport aérien prenne toute sa part dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans le cadre du grand débat, on sent bien qu'il existe une attente forte en matière de justice : le fait de s'assurer que le secteur aérien contribue pleinement à cet objectif y participe.

Je voudrais souligner que le secteur du transport aérien est de fait le premier secteur à s'être doté d'un mécanisme mondial de plafonnement des émissions de gaz à effet de serre avec l'accord Corsia, pour *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*, auquel la plupart des pays ont adhéré de façon volontaire, et qui associera progressivement l'ensemble des pays. Cet accord prévoit le plafonnement des émissions de gaz à effet de serre au niveau qu'elles auront atteint en 2020, quelle que soit la croissance du trafic aérien.

Par ailleurs, il existe un marché ETS – *Emissions Trading Schemes* – marché du carbone à l'échelle européenne, qui vise aussi à maîtriser les émissions de gaz à effet de serre dans ce secteur. J'ai déjà eu l'occasion de le dire : il faudra défendre l'idée d'un renforcement des exigences au niveau de ce mécanisme ETS, l'Europe étant le bon échelon pour aller plus loin – le niveau idéal est celui de la planète, mais on voit bien qu'un certain nombre de partenaires, je pense à la Chine ou aux États-Unis, ne sont pas volontaires pour aller au-delà de l'accord Corsia.

Parmi les leviers permettant de maîtriser les émissions de gaz à effet de serre dans ce secteur, il y a ceux qu'a mentionnés M. le rapporteur, comme l'amélioration des motorisations, les hybridations demain, les avions à hydrogène sans doute à un horizon plus lointain, mais il y a aussi le développement des biocarburants pour l'aéronautique, qui constitue certainement un enjeu très important.

C'est la raison pour laquelle j'ai annoncé lors de la clôture des Assises du transport aérien, le 8 mars dernier, que nous allions élaborer une feuille de route pour le développement des biocarburants, afin d'aider la filière aéronautique à se structurer et à élaborer un calendrier réaliste de déploiement de cette solution. Le premier objectif est d'imposer 2 % de biocarburants dans le secteur aérien en 2025.

Le travail est en cours. Le cas échéant, je pourrai vous en présenter l'avancement. Nous n'en sommes plus à produire des rapports, mais à avancer sur l'élaboration d'une feuille de route sur les biocarburants. C'est pourquoi je demande aux auteurs de ces amendements de les retirer.

Mme la présidente. Monsieur Longeot, l'amendement n° 33 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Jean-François Longeot. J'ai bien entendu les propos du rapporteur et de la ministre. Ce projet de loi comporte des mesures ambitieuses pour le développement durable, qui concernent les mobilités routière ou ferroviaire : le transport aérien ne doit pas en être exclu. Au-delà du rapport demandé au Gouvernement, il faudrait quand même que l'on prenne un jour les choses en main : je maintiens donc mon amendement.

M. Bruno Sido. Très bien !

Mme la présidente. Monsieur Fouché, l'amendement n° 434 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Alain Fouché. J'ai entendu M. le rapporteur parler du solaire. J'ai justement eu l'occasion de recevoir M. Piccard, qui a fait le tour du monde en avion solaire. Je vous invite à venir au Futuroscope voir le film consacré à son exploit : vous verrez, c'est très bien. Mais ce n'est pas pour autant que, demain, les gros transporteurs pourront utiliser cette énergie et que l'on fera le tour du monde grâce au solaire !

J'ai bien entendu vos propos, madame la ministre, mais je crois qu'il faut être plus déterminé et aller plus vite. Je maintiens également mon amendement, qui est un amendement d'appel.

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Sido, pour explication de vote.

M. Bruno Sido. Je remercie mes collègues d'avoir maintenu leurs amendements, ce qui me permet de prendre la parole, que je demande depuis quelque temps !

J'ai essayé d'expliquer qu'il y avait électricité et électricité, hydrogène et hydrogène. Je regrette, dans tous ces amendements adoptés à l'instant, que l'on ne distingue pas l'électricité durable ou, au moins, peu émettrice de gaz à effet de serre...

M. Gérard Longuet. Décarbonée !

M. Bruno Sido. ... comme le nucléaire – merci, monsieur Longuet ! L'hydrogène, aujourd'hui, est essentiellement issu du craquage du méthane et on ne parle jamais d'hydrogène durable, alors que c'est très important !

Enfin, je voudrais répondre à M. le président de la commission – mais on ne parle pas après un président... – qu'il est moderne, aujourd'hui, de faire du *diesel bashing*. Je fais tout de même remarquer que, à vitesse égale, on dégage moins de gaz à effet de serre avec le diesel qu'avec l'essence, puisque le diesel consomme moins. Quant aux particules, avec les filtres actuels, on émet beaucoup moins de particules, quasiment plus avec le diesel et les voitures modernes.

J'en reviens à l'aviation, et je m'adresse directement à Mme la ministre. Je suis issu, avec M. Longuet, d'un département, la Meuse, qui avait travaillé avec le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives, le CEA, sur un projet visant à reprendre le procédé Fischer-Tropsch, du nom de deux chimistes allemands bien connus qui ont permis de faire la synthèse du diesel grâce au charbon – dans le cas qui nous intéresse, c'était grâce au bois. Le CEA a réussi à créer cette première « brique », c'est-à-dire

à fluidifier le bois et, une fois qu'il a été très finement moulu, avec ce procédé Fischer-Tropsch, à faire du gaz. Et à partir du gaz, on revenait à l'étape précédente et le problème était résolu.

Faute de moyens, le CEA a dû arrêter. Je vous propose, à partir du bois, de créer un kérosène particulièrement pur, apprécié par les motoristes de l'aviation, tant civile que militaire. Il y a là un vrai projet. Il faudrait aider le CEA à poursuivre cette expérience et voir si elle permet une production dans des conditions économiques raisonnables, en utilisant le procédé Fischer-Tropsch.

Mme la présidente. Merci de votre patience, monsieur Sido !

La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Je soutiens tout à fait les demandes de rapport. Le débat sur les rapports est très fréquent dans cet hémicycle, mais nous n'avons toujours aucune règle du jeu claire entre nous. Selon moi, il faut peu de rapports et être extrêmement fermes sur la qualité du petit nombre de rapports que l'on demanderait. Cela fait partie des sujets sur lesquels on a besoin de comprendre les grands enjeux, aujourd'hui, en termes quantitatifs.

En effet, Corsia est souvent mis en avant comme bouclier par le secteur du transport aérien pour dire qu'il va faire tous les efforts. Tout d'abord, Corsia est une réponse au système européen d'échange de quotas d'émission, ETS, mais on ne voit pas bien l'emboîtement aujourd'hui entre l'ETS européen et Corsia. C'est effectivement en raison d'un lobbying extrêmement féroce de la Chine contre la mise en place de l'ETS européen qu'a eu lieu en 2016, à Montréal, l'annonce de Corsia.

Nous souhaiterions avoir de bonnes indications sur l'imbrication entre le système ETS européen et Corsia, d'autant que, derrière, il y a cette question des biocarburants. Si jamais l'aviation mondiale vole à l'huile de palme, il n'y aura plus une seule forêt tropicale dans le monde et on grillera encore plus vite ! D'un point de vue quantitatif, puisque c'est bien le lobby de l'huile de palme qui est derrière les promoteurs de Corsia à l'échelle internationale, les capacités de production ne sont absolument pas suffisantes. Je le rappelle, l'huile de palme a d'abord une fonction alimentaire, et on est en train de jouer avec le feu en créant d'autres utilisations.

Quant à notre propre production de biocarburants à partir d'une production qui serait, elle, totalement durable, sera-t-elle suffisante pour l'aviation ? J'en doute, et c'est pourquoi je pense que, si rapport il y a, il doit d'abord porter sur les aspects quantitatifs.

Je suis d'accord avec Bruno Sido, on peut produire des biocarburants de bonne qualité pour l'aviation, mais rien ne dit que leur quantité sera suffisante. Dans tous les cas, on doit se doter d'une stratégie pour que, face à une offre alternative de déplacement rapide, notamment le TGV, les voyageurs ne prennent pas l'avion uniquement parce qu'il est moins cher, alors que l'avion ne paie pas la totalité de ses externalités.

En conséquence, il faut augmenter le prix de la taxation des externalités carbone de l'aviation. On entend bien la volonté d'aboutir au niveau européen. En cas d'échec, il suffit, je vous l'ai déjà dit, madame la ministre, de faire en sorte que la taxe Chirac soit adossée au prix de la taxe carbone, la contribution climat-énergie.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. Dans le même sens que M. Dantec, je pense qu'il n'y a pas de moyen de transport propre, mis à part, peut-être, la marche et le vélo. Il faut partir de là.

Le développement des biocarburants peut être alléchant. On connaît des exemples intéressants sur la méthanisation : à partir du moment où l'on utilise les déchets agricoles, cela peut rendre quelques services. Mais se lancer en disant que, par le biocarburant, on va pouvoir servir l'aviation, cela me fait très peur ! Comme cela a été dit, il peut s'agir de l'huile de palme. Or nous allons devoir nourrir dix milliards de personnes. Pour y parvenir, la sauvegarde des terres agricoles me paraît très importante.

J'ai entendu que l'on pourrait partir de la forêt avec l'utilisation du bois. Cela soulève une vraie question sur la gestion des ressources et des forêts, notamment les forêts qui captent du carbone ; si on le relâche trop rapidement dans l'atmosphère, on aura tout perdu !

Un rapport ? Pourquoi pas, mais qu'il soit orienté vers ces questions.

Mme la présidente. La parole est à Mme Nathalie Goulet, pour explication de vote.

Mme Nathalie Goulet. Nous allons soutenir ces deux amendements, qui sont similaires, pour une raison très simple. Madame la ministre, vous avez dit : « Il faudra porter ce combat au niveau européen. C'est la bonne échelle... » Or plus nous aurons d'éléments pour asseoir notre position et mieux cela vaudra. Nous pouvons manquer d'outils, et un rapport au Parlement sera très utile, d'autant que nous ne pourrions pas créer une commission d'enquête ou une commission d'information sur tous les sujets qui nous intéressent. Nous voterons donc ces amendements.

M. Alain Fouché. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à Mme Josiane Costes, pour explication de vote.

Mme Josiane Costes. Madame la ministre, le transport aérien est absolument indispensable pour le désenclavement de nos territoires, et il est appelé à se développer. Donc, je soutiendrai évidemment ces dispositions en faveur de l'utilisation de carburants de moins en moins polluants. Nous ne voudrions pas que désenclavement rime avec pollution.

Mme la présidente. La parole est à M. René-Paul Savary, pour explication de vote.

M. René-Paul Savary. Le sujet est tout à fait intéressant. On n'en est pas au point où l'on fabriquera tellement de biocarburants qu'on va affamer la planète. Au contraire, autour des biotechnologies, qu'il s'agisse de la voie fermentaire, des biotechnologies blanches ou d'autres possibilités, telles que celle qui a été exposée par Bruno Sido, il y a encore de la recherche, du développement à faire pour déboucher sur l'utilisation de déchets de bois. On en trouve chez nous, car la forêt française est actuellement sous-exploitée. Et l'on n'est pas près de détruire une telle quantité d'arbres que le processus de photosynthèse s'interrompe...

De plus, si l'on veut, afin d'améliorer les pratiques culturelles, faire trois récoltes en deux ans ou envisager des cultures intermédiaires pour capter l'azote du sol, on sera peut-être bien content de les transformer en biocarburants. Il faut donc continuer à travailler, me semble-t-il, dans ce domaine-là.

Par ailleurs, le rapport de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, l'Opecst, est tout de même intéressant, car on voit bien que l'énergie électrique soulève le problème des batteries et de leur élimination. On ne sait pas, aujourd'hui, comment on va les recycler. Des filières commencent à s'occuper du recyclage, mais, comme indiqué dans le rapport, il faut encore définir des critères de qualité environnementale pour ces batteries. Il faudra également définir dès à présent des critères d'exigence en termes de performance de recyclage pour protéger cette industrie naissante. Donc, on en est déjà à fabriquer des voitures électriques dont on ne sait pas recycler entièrement les éléments.

Il faut travailler sur des voies parallèles. Il convient de continuer ces développements autour des biotechnologies, de la transformation de la biomasse, voire des déchets ménagers ou des autres cultures. C'est la raison pour laquelle je soutiendrai, exceptionnellement, une demande de rapport, qui éclaircira peut-être nos débats.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Au vu de l'ensemble de ces interventions, je vous propose d'adopter cette demande de rapport, mais avec une rédaction un peu différente. Puisque le débat tourne autour des biocarburants, qui sont le cœur du sujet, je vous propose de rectifier cette proposition en précisant qu'il s'agit d'un rapport sur « la décarbonation du transport aérien ». On pourrait même, si vous le souhaitez, ajouter le terme « maritime ». Ces deux sujets, les émissions des transports maritime et aérien, comparées à celles de l'automobile, ont fait l'objet de nombreuses réactions de nos concitoyens depuis quelques mois. Je vous propose, monsieur Longeot, de rectifier votre amendement en ce sens. Si vous l'acceptiez, la commission émettrait bien volontiers, à titre exceptionnel, un avis favorable sur cette demande de rapport.

Mme la présidente. Monsieur Longeot, acceptez-vous de rectifier votre amendement dans le sens suggéré par M. le rapporteur ?

M. Jean-François Longeot. Je partage tout à fait ce point de vue, et j'accepte de rectifier mon amendement en ce sens.

Mme la présidente. Je suis donc saisie d'un amendement n° 33 rectifié *ter*, présenté par M. Longeot, Mmes Vullien, Vermeillet et Billon, MM. Moga et Canevet, Mme Tetuanui, MM. Détraigne et Bockel, Mme Sollogoub et MM. Delcros, Cigolotti et Médevielle, et ainsi libellé :

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la décarbonation des transports aérien et maritime.

La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérit-Débat. Nous étions prêts à soutenir ces amendements, mais la proposition du rapporteur me semble très intéressante, puisqu'elle nous permet d'étudier toutes les possibilités, à commencer par le bois – on en est encore loin –, en passant par d'autres énergies décarbonées. Donc, nous soutiendrons la proposition du rapporteur.

Mme la présidente. Monsieur Fouché, acceptez-vous de rectifier votre amendement dans le même sens que M. Longeot ?

M. Alain Fouché. Tout à fait, madame la présidente !

Mme la présidente. Donc, vous rendez votre amendement identique au précédent ?

M. Alain Fouché. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Je suis donc également saisie d'un amendement n° 434 rectifié *ter*, présenté par MM. Fouché, A. Marc, Wattebled, Bignon, Guerriau, Decool et Chasseing, Mmes de Cidrac et Vullien, MM. Bonnacarrère et Moga, Mme Duranton, MM. Henno et Laménie, Mme Procaccia, M. Babary, Mme Raimond-Pavero et M. Grand, et identique au précédent.

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Je me réjouis que M. le rapporteur ait fait évoluer le point de vue de la commission, même si ce n'est pas strictement conforme à la pratique usuelle ; il s'est très judicieusement adapté à la séance, et je veux évidemment lui apporter mon soutien.

Je rejoins ce qu'a dit Ronan Dantec : on est un peu passé d'un excès à l'autre, car à une certaine période, les demandes de rapport étaient incessantes, tout comme les promesses émanant de vos prédécesseurs, madame la ministre, qui souvent, pour évacuer un amendement gênant, s'engageaient à remettre un rapport.

Or, j'ai déjà eu l'occasion de le dire, les rapports ne sont pas toujours rendus par le Gouvernement. Peut-être Claude Bérit-Débat, qui a suivi ce dossier dans le passé, s'en souvient-il, le taux des rapports réellement produits au Parlement est très faible, de même que leur qualité.

Ronan Dantec a raison, il faudrait trouver un juste milieu. Cela suppose de demander des rapports de manière raisonnée et raisonnable, et que, en contrepartie, le Gouvernement – et pas seulement vous, madame la ministre ! – mette un point d'honneur à satisfaire à cette demande, c'est-à-dire en formulant et en présentant au Parlement des rapports de qualité.

M. le rapporteur a proposé une bonne solution, à laquelle je me rallie évidemment. Il serait bon, à l'avenir, d'adopter une voie intermédiaire entre le « tout-rapport » et « le tout sauf un rapport ».

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement vous remettra très volontiers un rapport de qualité et dans les délais sur la décarbonation des transports maritime et aérien.

S'agissant du transport maritime, il ne faut pas sous-estimer un autre enjeu important lié à ce mode de transport : la pollution. Je pense notamment au soufre, aux particules et donc aux oxydes d'azote, autant de sujets sur lesquels nous menons une action très volontariste au sein de l'Organisation maritime internationale, l'OMI, pour faire progresser les choses.

Sur l'articulation entre l'accord mondial Corsia et les mécanismes communautaires, nous souhaitons, au niveau européen, continuer à être capables de mettre en œuvre des outils plus exigeants, donc avec un signal plus fort que ce qui existe à l'échelle mondiale. Ensuite, le travail qui est en cours doit viser à ne pas demander des *reportings* différents,

sur la base d'indicateurs différents, aux compagnies aériennes pour répondre aux exigences du système Corsia et à celles du mécanisme ETS à l'échelle européenne.

La feuille de route sur laquelle nous travaillons pour les biocarburants dans l'aérien vise à ce que, de façon tout à fait consensuelle, les différents acteurs du secteur produisent des biocarburants durables, en intégrant bien l'effet de ces biocarburants sur l'usage des terres – on a plutôt en tête l'utilisation des filières bois, de certaines algues, d'huiles usagées ou des déchets. Le rapport confirmera tout cela.

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour explication de vote.

Mme Angèle Prévaille. À ce stade du débat, je voudrais rappeler deux choses.

D'abord, s'agissant des gaz qui sont employés dans les véhicules, qu'ils soient bio ou fossiles, c'est exactement la même molécule : quand vous la brûlez, la même quantité de dioxyde de carbone se formera, dans le cas du méthane. Le bio n'est donc pas le gage de moindres émissions de gaz à effet de serre. En revanche, il est vrai que le biogaz ne produit pas de particules, aucun dioxyde de soufre ou dioxyde d'azote, ce qui entraîne moins de pollution. Le biogaz n'est donc pas forcément vertueux concernant les gaz à effet de serre.

M. Gérard Longuet. Si !

Mme Angèle Prévaille. Mis à part pour l'aviation, où des progrès pourraient être réalisés sur les motorisations et sur les masses des avions, puisqu'il faudra une certaine quantité d'énergie pour les faire voler, je doute que les biogaz représentent un progrès significatif.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces amendements rectifiés ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 33 rectifié *ter* et 434 rectifié *ter*.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant l'article 26.

Article 26

- ① I. – L'article L. 3261-3-1 du code du travail est ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 3261-3-1. – L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues pour les frais de carburant à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur vélo ou vélo à assistance électrique personnel ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage sous la forme d'un "forfait mobilités durables" dont les modalités sont fixées par décret.
- ③ II. – À la fin du *b* du 19 *ter* de l'article 81 du code général des impôts, les mots : « dans la limite globale de 200 € par an » sont remplacés par les mots : « dans la limite globale de 400 € par an, dont 200 € au maximum pour les frais de carburant ou les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques ».
- ④ III. – Au *e* du 4^o du III de l'article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale, les mots : « la limite prévue » sont remplacés par les mots : « les limites prévues ».

⑤ IV. – Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

⑥ V (*nouveau*). – La perte de recettes résultant pour l'État ou pour les organismes de sécurité sociale du I et du II du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, sur l'article.

M. Guillaume Gontard. Je m'exprime au nom d'Esther Benbassa, qui a dû s'absenter.

Le présent article crée un « forfait mobilités durables », permettant aux entreprises et administrations de rembourser une partie des frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail de leurs salariés, si ceux-ci ont recours à un moyen de transport peu polluant tel que le vélo ou le covoiturage.

Depuis le début de ce quinquennat, les déceptions sur les questions environnementales ont été nombreuses. En attestant notamment la démission du ministre Hulot et le départ de Matthieu Orphelin du groupe LREM.

Il faut le reconnaître, nous sommes bien loin du slogan tapageur d'Emmanuel Macron, qui déclarait voilà un peu plus d'un an : « *Make our planet great again!* » Après les recules sur l'usage du plastique et des pesticides, après les lois Élan et Égalim, après le projet Montagne d'or en Guyane, il est vrai que nous n'attendions plus grand-chose de la part de cet exécutif.

Pire encore, il y a peu, alors que se tenait la « Marche du siècle », votre majorité parlementaire décidait de voter le report de cinq ans de l'interdiction du glyphosate. Pourtant, force est de constater que, pour une fois, le mécanisme proposé est intéressant. Loin de l'écologie inflexible et punitive, le forfait retenu semble plutôt adéquat, afin de procéder à un progressif changement, en matière de recours aux transports, vers une mobilité plus solidaire et écolo-compatible.

Cette mesure relève du bon sens et nous ne pouvons que regretter son caractère simplement incitatif. L'urgence de la situation, récemment rappelée par le rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, le GIEC, aurait pu astreindre le Gouvernement à proposer un mécanisme moins timoré.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, sur l'article.

M. Olivier Jacquin. Madame la présidente, mes chers collègues, je voudrais saluer la qualité de ce débat, qui nous a permis de progresser, dans ce texte sur les mobilités où l'aérien était exclu, sur la question de la justice fiscale. C'est pourquoi je félicite le rapporteur de sa proposition sur les deux amendements que nous venons d'adopter.

L'article 26 prévoit, autour du forfait mobilités durables, un outil de sensibilisation et d'incitation extrêmement intéressant pour s'orienter vers des mobilités plus vertueuses. Ce forfait aura tous les mois un effet sur la fiche de paye des salariés. Au travers de cet article, qui est l'un des derniers de ce texte à le permettre, nous avons la possibilité d'envoyer un signal positif à tous nos concitoyens ; leur attente autour de la justice fiscale est très forte – je ne ferai pas de rappel sur la crise des « gilets jaunes » et l'étincelle initiale qui l'a permise.

Mme la ministre nous réservera peut-être, dans le cadre du grand débat, des propositions qui vont dans ce sens. Toutefois, parler d'une loi des mobilités sans remettre en valeur le principe pollueur-payeur ni sanctionner les externalités négatives des transports serait gênant.

Je souhaiterais maintenant vous parler d'une étude très récente du Conseil d'analyse économique, le CAE, sur la question de la justice fiscale, qui préconise de relancer le principe pollueur-payeur, en rendant plus cher ce qui pollue. Vous conviendrez avec moi que ce conseil ne relève pas d'une officine de propagande révolutionnaire, puisque c'est une instance qui travaille pour le Premier ministre.

Le CAE envisage donc un chèque énergie et un principe de redistribution très fort pour relancer cette mécanique vertueuse, ce qui va tout à fait dans le sens de la proposition de loi sur le pouvoir d'achat que nous avons déposée dès le début du conflit des « gilets jaunes », ou encore des « 66 propositions pour donner à chacun le pouvoir de vivre », qui ont été émises récemment.

Saisissons cette occasion de progresser vers une mobilité durable, et ainsi faire un geste en direction de l'ensemble des salariés, particulièrement les plus modestes.

Mme la présidente. L'amendement n° 669 rectifié, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. – Au début

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

– À l'article L. 3261-2 du code du travail, après les mots : « services publics », sont insérés les mots : « , ou de services privés de location de vélo lorsqu'il n'existe pas d'offre publique ».

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

– La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Joël Bigot.

M. Joël Bigot. L'article 26 institue le forfait mobilités durables, qui permet aux employeurs de rembourser à leurs salariés tout ou partie des frais qu'ils engagent pour se rendre sur leur lieu de travail à vélo.

L'article L. 3261-2 du code du travail prévoit quant à lui que l'employeur prenne en charge une partie du prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen d'un service public de location de vélos.

Cet amendement tend à étendre cette prise en charge par l'employeur aux services privés de location de vélos lorsqu'il n'existe pas d'offre publique, et ce pour développer les mobilités actives.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous avons déjà examiné cet amendement en commission. Comme je l'ai indiqué à cette occasion, je ne pense pas qu'il soit opportun d'étendre la prise en charge obligatoire par l'employeur aux services privés de location de vélos, car le forfait mobilités durables, créé à l'article 26, pourra déjà bénéficier aux salariés qui se déplacent à vélo, que le vélo leur appartienne ou qu'il soit loué.

Par conséquent, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le forfait mobilités durables tel qu'il est proposé dans le projet de loi représente une avancée très importante. En effet, aujourd'hui, certains Français peuvent éprouver un sentiment d'injustice par rapport aux habitants des grandes villes, qui bénéficient de transports en commun pour se rendre à leur travail, avec une prise en charge à hauteur de 50 % de l'abonnement aux transports en commun par leur employeur. Ceux qui sont dépourvus d'alternative à la voiture se trouveraient alors doublement pénalisés, car, outre cette absence de choix, ils ne bénéficieraient d'aucun accompagnement par leur employeur.

L'article 26 vise bien à mettre en place un forfait mobilités durables exonéré de charges sociales et de charges fiscales. J'ai eu l'occasion de le dire, des discussions sont en cours avec les partenaires sociaux, et en particulier avec les employeurs, pour voir comment nous pouvons aller plus loin – certains amendements vont dans ce sens, mais il serait prématuré de les adopter – en vue de rendre ce forfait plus systématique pour favoriser tous les usages vertueux et pour ne pas oublier les salariés dépourvus d'alternative à la voiture individuelle et qui rencontrent des difficultés face au coût de leurs déplacements entre leur domicile et leur travail.

Avant d'engager l'examen des amendements sur cet article, je voulais planter le décor et y replacer ces éléments, qui sont très importants.

Concernant l'amendement n° 669 rectifié, je vous le confirme, notre objectif est bien qu'un salarié qui se rend à son travail à vélo puisse bénéficier d'un accompagnement de son employeur, qu'il soit propriétaire ou locataire de son vélo.

Cet objectif pourra faire l'objet de discussions et d'ajustements entre nous, mais il serait bon de l'atteindre. En attendant de futurs échanges, je vous suggère donc, monsieur le sénateur, de bien vouloir retirer votre amendement.

Mme la présidente. Monsieur Bigot, l'amendement n° 669 rectifié est-il maintenu ?

M. Joël Bigot. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 669 rectifié est retiré.

L'amendement n° 370 rectifié, présenté par M. Piednoir, Mme Deroche, M. Sol, Mme Procaccia, MM. Savin, del Picchia, Paccaud, B. Fournier et Lefèvre, Mmes Deseyne et Deromedi, MM. Vaspert et Guené, Mme Lassarade, M. Sido, Mme Duranton, MM. Le Gleut, Vogel, Priou et Gremillet et Mme Billon, est ainsi libellé :

I. – Au début

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

– L'avant-dernier alinéa de l'article L. 3261-3 du code du travail est complété par les mots : « ou mettre gracieusement à disposition, dans ses locaux, une charge lente des véhicules électrique durant les heures d'ouverture de l'entreprise ».

II. – Après l'alinéa 3

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Après le c du 19° *ter* de l'article 81 du code général des impôts, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« L'avantage résultant de la mise à disposition gracieuse, dans les locaux de l'employeur, d'une charge lente des véhicules électrique durant les heures d'ouverture de l'entreprise ; ».

III. – Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

et sont ajoutés les mots : « , et l'avantage mentionné au d du même 19° *ter* »

IV. – Pour compenser la perte de recettes résultant des I à III, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

– La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Stéphane Piednoir.

M. Stéphane Piednoir. Je me réjouis qu'il soit autant question du forfait mobilités durables, car c'est l'un des principaux points de l'article 26. Je voudrais néanmoins attirer votre attention sur un frein au développement des véhicules électriques, à savoir l'absence de moyen de charge à domicile, et la nécessité d'y remédier en facilitant celle-ci sur le lieu de travail.

Le présent amendement prévoit d'exonérer de charges sociales et d'impôt sur le revenu la charge lente, à titre gracieux, des véhicules électriques des salariés sur leur lieu de travail. Cette mesure vise à répondre à l'angoisse des propriétaires d'un véhicule électrique de ne pas pouvoir le recharger à leur domicile. Il est vrai que le droit ainsi que l'accès à la prise ne sont pas si aisés à mettre en place.

Cette solution est intéressante, mais, aujourd'hui, ces recharges à titre gracieux sont considérées comme des avantages en nature soumis à charges sociales. Or il est assez ubuesque de vouloir imposer cela ! L'exonération telle qu'elle est proposée dans cet amendement présente également pour l'employeur l'avantage d'éviter d'avoir à quantifier ces avantages en nature et, pour ce faire, de mettre en place un dispositif supplémentaire de comptage des consommations électriques. En effet, c'est la double peine : un tel dispositif renchérit la mise à disposition gratuite de la charge par l'employeur à ses employés ; de surcroît, il faut sans doute prévoir un agent pour quantifier cet avantage. On

n'est pas obligé d'imposer aux entreprises privées les règles qui s'appliquent à nos administrations publiques. Un peu de bon sens sur ce point me semblerait de bon aloi !

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Les arguments de notre collègue sont tout à fait légitimes. Toutefois, nous avons eu du mal à expertiser le dispositif proposé, qui ne paraît pas opérant tel qu'il est rédigé. Et nous n'avons pas l'habitude de voter des mesures inopérantes... C'est pourquoi la commission a décidé de s'en remettre à l'avis du Gouvernement sur cet amendement, même si, sur le principe, j'y suis plutôt favorable à titre personnel. Je laisse le soin à Mme la ministre de nous exposer ses arguments.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit effectivement d'un enjeu très important, puisque, dans 90 % des cas, la recharge est effectuée soit à domicile, soit sur le lieu de travail. Donc, encourager la recharge sur le lieu de travail est une bonne façon d'encourager l'utilisation des véhicules électriques. Aujourd'hui, dans le cadre réglementaire actuel, un employeur qui met à disposition de ses salariés une recharge gratuite doit prévoir des dispositifs de comptage pour ce qui est considéré comme un avantage en nature.

Le Gouvernement a bien prévu que la mise à disposition d'une recharge pour un véhicule électrique ou hybride rechargeable sur le lieu de travail soit considérée comme un avantage en nature nul. Une disposition réglementaire, à savoir un arrêté qui est en préparation, permettra non seulement d'encourager l'utilisation des véhicules électriques, mais aussi de simplifier les démarches de la part de l'entreprise.

Puisque votre amendement est satisfait par cet arrêté en cours de rédaction, je vous suggère, monsieur Piednoir, de retirer votre amendement.

Mme la présidente. Monsieur Piednoir, l'amendement n° 370 rectifié est-il maintenu ?

M. Stéphane Piednoir. Madame la ministre, il y a une dizaine de jours, alors que mon amendement n'était pas encore déposé, vous vous êtes prononcée en faveur de cette disposition : au cours d'une émission télévisée, vous avez déclaré qu'il fallait exonérer de toute charge sociale ce type d'avantages en nature. J'étais donc extrêmement confiant quant au sort de cet amendement !

Le fait qu'un arrêté soit en cours de rédaction ne me rassure qu'à moitié. Je préférerais une mesure votée par le Sénat. J'admets que la clarté rédactionnelle de cet amendement puisse inspirer quelques doutes, mais l'Assemblée nationale examinera le présent texte dans quelques semaines : on peut aussi lui faire confiance pour corriger cette disposition si besoin est. Voilà pourquoi je maintiens mon amendement.

Mes chers collègues, j'attire votre attention sur le caractère absolument ubuesque du dispositif tel qu'il est proposé actuellement : il aggrave encore la bureaucratie dans les entreprises privées, qui n'en ont franchement pas besoin ! À l'inverse, je propose un système extrêmement simple, qui n'exigerait la rédaction d'aucun arrêté : ce serait aussi une simplification pour le Gouvernement...

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur le sénateur, je comprends les doutes que vous émettez ; mais la définition des avantages en nature est prévue par le code général des

impôts qui renvoie à un arrêté. Je m'engage à ce que l'arrêté relatif à la recharge gratuite des véhicules sur le lieu de travail soit publié avant le vote final de ce projet de loi.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Étant donné l'engagement que Mme la ministre vient de prendre, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

Mme Nathalie Goulet. Qui plus est, c'est une mesure réglementaire !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 370 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de cinq amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 50 rectifié, présenté par M. Bonhomme, Mme Garriaud-Maylam, MM. Grosdidier et Regnard, Mme Bruguière, MM. D. Laurent, Milon, Poniatowski et B. Fournier, Mme Deromedi, M. Rapin, Mmes Canayer et Duranton et MM. Perrin, Sido et Husson, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

peut prendre

par le mot :

prend

et les mots :

tout ou partie des

par le mot :

les

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

– La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. François Bonhomme.

M. François Bonhomme. Dans le prolongement des Assises nationales de la mobilité, il convient de bouleverser positivement les mobilités actives, qu'il s'agisse des moyens de développer les usages propres et de lutter contre la congestion, ou des représentations dont ils font l'objet. Ainsi, nous proposons de modifier profondément les modalités de transport des personnes qui travaillent pour faciliter l'usage du vélo et du covoiturage.

À ce titre, nous souhaitons rendre obligatoire l'indemnité kilométrique vélo, ou forfait mobilités durables : il s'agira, pour les travailleurs, d'une forte incitation à se déplacer à vélo ou en covoiturage.

Mme la présidente. Les quatre amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 165 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 417 rectifié *bis* est présenté par Mme Vullien, M. L. Hervé, Mme Sollogoub, MM. Janssens, Bonnacarrère et A. Marc et Mme C. Fournier.

L'amendement n° 611 rectifié est présenté par MM. Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

L'amendement n° 844 rectifié *ter* est présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau et Lagourgue, Mme Mélot, MM. Wattebled et Cuypers, Mme Lherbier et MM. Henno, Daubresse et Fouché.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

peut prendre

par le mot :

prend

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts

– La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Éliane Assassi, pour présenter l'amendement n° 165.

Mme Éliane Assassi. Madame la ministre, dans une interview accordée à Jean-Jacques Bourdin, vous vous êtes déclarée favorable à la prise en charge obligatoire du forfait mobilités durables par les entreprises, pour les salariés qui connaissent des difficultés dans leur trajet domicile-travail. Vous avez raison : les Français concernés sont nombreux, voire très nombreux. Le sujet est d'ailleurs au cœur des revendications exprimées, notamment, par les « gilets jaunes ». Par leur mobilisation, ces derniers affirment que la sortie du « tout-voiture » doit être accompagnée. Pour les salariés les plus modestes, elle ne doit pas reposer sur la seule contrainte.

L'article 26 crée un forfait mobilités durables ; il précise que les employeurs peuvent le proposer à leurs salariés, afin de prendre en charge tout ou partie de leurs frais de déplacement entre leur domicile et leur lieu de travail, à vélo ou en tant que passager en covoiturage. Nous souhaitons, comme M. Bonhomme, rendre ce forfait obligatoire.

Mme la présidente. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 417 rectifié *bis*.

Mme Michèle Vullien. Madame la ministre, le forfait mobilités durables est effectivement une avancée importante : mais son effet sera d'autant plus grand qu'il sera rendu obligatoire, dans un souci d'équité. Actuellement, l'employeur prend en charge la moitié du coût de l'abonnement pour les salariés qui empruntent les transports publics, et les autres n'ont rien !

Si l'on veut vraiment limiter le nombre de voitures, et notamment de voitures en usage individuel, il serait bon de rendre ce forfait obligatoire.

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour présenter l'amendement n° 611 rectifié.

M. Claude Bérit-Débat. Nos concitoyens ont exprimé cette demande avec force lors des Assises nationales de la mobilité ; en votant ces amendements, on ne fera que leur rendre justice !

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Fouché, pour présenter l'amendement n° 884 rectifié *ter*.

M. Alain Fouché. Cette mesure relève du bon sens : le versement du forfait mobilités durables doit être de droit pour les salariés qui se rendent sur leur lieu de travail à vélo ou en covoiturage.

Cette modification est cohérente avec l'obligation déjà faite à l'employeur de prendre en charge une partie des abonnements de transports publics souscrits par ses salariés, en vertu de l'article L. 3261-2 du code du travail.

En votant cet amendement, on incitera les salariés à recourir aux mobilités durables pour se rendre sur leur lieu de travail.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces cinq amendements visent à rendre obligatoire la mise en place du forfait mobilités durables par les employeurs.

Grâce au travail de la commission, ce forfait pourra être cumulé avec la prise en charge, par les employeurs, d'une partie des frais de transport en commun des salariés. En revanche, nous ne l'avons pas rendu obligatoire : il s'agirait là d'une forte contrainte pour les entreprises et, sur ce sujet, le Gouvernement mène actuellement des négociations avec différentes organisations représentatives du patronat et des salariés.

Au nom de la commission et à titre personnel, je ne souhaite pas que nous votions, dans le cadre de ce projet de loi, ce qui s'apparenterait à une nouvelle taxe, sans qu'aucune négociation préalable ait été menée à son terme. Nous ferons tout pour accompagner les entreprises, pour les inciter à proposer ce forfait. Mais, pour l'heure, mieux vaut conserver une démarche facultative, fondée sur le volontariat. J'émet donc un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Mesdames, messieurs les sénateurs, je vous le confirme : nous discutons actuellement de ce sujet avec les employeurs.

Il est important de pouvoir accompagner l'ensemble des salariés qui éprouvent des difficultés à se rendre sur leur lieu de travail, et ces discussions portent, plus globalement, sur la place que les déplacements domicile-travail doivent prendre dans le dialogue social. Non seulement les employeurs peuvent accompagner la mobilité de leurs salariés *via* la prise en charge de leurs frais, mais avec l'aménagement des

horaires, le développement du télétravail ou encore l'équipement en moyens de transport, ils disposent également d'importants leviers.

Tous ces sujets relèvent du dialogue social. De bonnes conditions de trajet constituent un facteur essentiel de la qualité de vie au travail ; par ailleurs, les trajets domicile-travail pèsent sur le budget des ménages.

Mme Assasi a rappelé ce que j'ai dit chez Jean-Jacques Bourdin. Je le répète volontiers dans cet hémicycle : à mon sens, ce forfait doit être plus systématique que ce qu'envisage aujourd'hui le présent texte. Toutefois, laissons les discussions avancer sans précipiter leur conclusion.

Aussi, je propose le retrait de ces amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. À mon sens, il convient de suivre la position de la commission.

Mes chers collègues, en la matière, une extrême diversité de situations se fait jour, et la création d'un forfait obligatoire entraînera inévitablement des demandes reconventionnelles.

Le dernier recensement de l'Insee détaille, département par département, le pourcentage d'actifs qui se rendent à leur travail selon tel ou tel mode. Paris et la Seine-Saint-Denis mis à part, aucun département français ne présente une majorité de personnes se rendant à leur travail par un moyen de transport collectif.

Dans les départements dont la densité de population est inférieure ou égale à la moyenne nationale, le transport individuel thermique se révèle même majoritaire. Certes, le vélo et la marche y existent, mais dans des proportions marginales. Ils correspondent, en effet, à des situations extrêmement particulières. Il s'agit de représentants des professions libérales, par exemple des médecins vivant près de leur cabinet, ou encore de commerçants vivant au-dessus de leur boutique : évidemment, ils se rendent à leur travail à pied. Ils n'ont même pas besoin d'utiliser un vélo !

Faut-il entrer dans cette diversité de situations ? Aujourd'hui, certaines entreprises ont du mal à recruter, notamment parce qu'elles sont situées dans des lieux isolés. Faut-il pénaliser ces sociétés, dont les salariés viennent travailler en voiture ? Parfois, ils pratiquent le covoiturage – c'est une question de bon sens. Mais, dans d'autres cas, cette solution est impossible, car les prises de poste ne sont pas coordonnées.

Nous avons ouvert une piste avec ce forfait : laissons la négociation prospérer. C'est la solution raisonnable.

J'ajoute que le vélo, pour lequel j'ai la plus grande sympathie, est sans doute, avec la marche à pied, le moyen de transport le plus coûteux, et pour cause : ce sont ceux qui consomment le plus de temps. (*Murmures et protestations sur les travées du groupe socialiste et républicain et du groupe La République En Marche.*) Or, comme nous le rappelle cette horloge, le seul bien rare qui nous soit donné sur Terre, c'est le temps !

M. Didier Rambaud. Et la santé ?

M. Gérard Longuet. On peut décider de consacrer son temps à se transporter : c'est très bien, mais c'est très cher, car le temps perdu ne se retrouve jamais ! (*Exclamations et applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

Mme la présidente. Monsieur Bonhomme, l'amendement n° 50 rectifié est-il maintenu ?

M. François Bonhomme. Cher Gérard Longuet, l'argument du temps est imparable ! Mais tout est affaire de temps, y compris la discussion parlementaire, et l'on ne peut pas la réduire à la portion congrue... (*Sourires.*)

J'entends les motifs invoqués par M. le rapporteur et Mme la ministre. Il faut effectivement que les discussions en cours avancent et qu'elles aboutissent à des conclusions.

Cela étant, madame la ministre, les conditions de prise en charge des mobilités des salariés sont un élément important, voire essentiel, du dialogue social que vous appelez de vos vœux. Vous avez un rôle à jouer dans ce domaine, dont les potentialités sont innombrables ! Pour ce qui concerne les déplacements domicile-travail, 75 % des trajets de moins de 5 kilomètres sont effectués en voiture : on voit bien les progrès qu'il nous reste à faire.

Je souhaite que vous preniez des engagements forts, afin que nous puissions, dans quelque temps, faire un point sur les avancées significatives qu'il serait possible d'attendre dans ce domaine. Mais, pour l'heure, je retire mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 50 rectifié est retiré.

Madame Assassi, l'amendement n° 165 est-il maintenu ?

Mme Éliane Assassi. Oui, je le maintiens, madame la présidente !

Mme la présidente. Madame Vullien, l'amendement n° 417 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Michèle Vullien. Monsieur Longuet, qu'est-ce que le temps par rapport à l'éternité ? Rien ! (*Exclamations.*)

M. Gérard Longuet. L'éternité appartient à Dieu !

Mme Michèle Vullien. Cela étant, compte tenu des arguments avancés par Mme la ministre, je retire mon amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 417 rectifié *bis* est retiré.

Monsieur Bérít-Débat, l'amendement n° 611 rectifié est-il maintenu ?

M. Claude Bérít-Débat. Oui, je le maintiens.

Mme la présidente. Monsieur Fouché, l'amendement n° 844 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Alain Fouché. Les arguments de M. le rapporteur et de Mme la ministre m'ont convaincu. Il existe bel et bien des difficultés pour les entreprises, et des négociations sont en cours sur ce sujet. En attendant, comme nous le souhaitons tous, que ce travail avance, je retire mon amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 844 rectifié *ter* est retiré.

Je mets aux voix les amendements identiques n°s 165 et 611 rectifiés.

J'ai été saisie d'une demande de scrutin public émanant du groupe Les Républicains. (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable, de même que celui du Gouvernement.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(*Le scrutin a lieu.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(*Il est procédé au dépouillement du scrutin.*)

Mme la présidente. Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 70 :

Nombre de votants	343
Nombre de suffrages exprimés	336
Pour l'adoption	107
Contre	229

Le Sénat n'a pas adopté.

Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures cinquante, est reprise à dix-sept heures.*)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Je suis saisie de douze amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 303 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccard et Le Gleut, Mme Bruguière, M. de Nicolaÿ, Mme Lassarade, M. Priou, Mme de Cidrac, M. Vaspard, Mme Deromedi, MM. Pointereau, Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et MM. Revet, Gremillet et Poniatowski, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

avec leur vélo ou vélo à assistance électrique personnel ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage

par les mots :

au moyen d'un vélo, vélo à assistance électrique, ou engin de déplacement personnel, pour leur location – achat – ou entretien, en tant que conducteur ou passager en covoiturage, ou en tant qu'usager de service d'autopartage,

II. – Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Sont également éligibles, dans les conditions prévues pour les frais de carburant par l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés, utilisant leur véhicule personnel pour leurs déplacements domicile-travail, pour la réalisation d'actes d'éco-entretien de leur véhicule visant à la limitation de leurs émissions polluantes. Les modalités d'évaluation du niveau de pollution et de mise à niveau des véhicules sont fixées par décret. »

III. – Alinéa 3

Remplacer cet alinéa par trois alinéas ainsi rédigés :

II. – Le 19 *ter* de l'article 81 du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Le a est complété par les mots : « , et l'avantage résultant de la prise en charge par l'employeur des frais de carburant ou des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques engagés par les salariés dans les conditions prévues à l'article L. 3261-3 du code du travail et des frais mentionnés à l'article L. 3261-3-1 du même code, dans la limite globale de 600 € par an, dont 200 € au maximum pour les frais de carburant ou les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques » ;

2° Le b est abrogé.

IV. – Pour compenser la perte de recettes résultant des I à III, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

– La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Patrick Chaize.

M. Patrick Chaize. Cet amendement est simple et pragmatique : il vise à élargir le prisme du forfait mobilités durables afin de l'adapter aux besoins réels de mobilité des salariés, qui sont quotidiens, diversifiés et complémentaires, et à faire de cette mesure une seule enveloppe globale portée à 600 euros par an.

Il tend également à permettre le défraiement par les entreprises des modes de transport utilisés par les salariés dans leurs déplacements domicile-travail : frais de transport public, de transport personnel, de carburant ou d'alimentation électrique et de dépollution du véhicule, avec la possibilité de combiner ces usages à tout moment.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 216 est présenté par M. Longeot.

L'amendement n° 756 rectifié est présenté par MM. Pellevat et Gremillet.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

leur vélo ou vélo à assistance électrique personnel ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage

par les mots :

un mode de transport à faible émission carbone, un mode de transport doux ou actif, un mode de transport à la demande partagé volontairement entre plusieurs utilisateurs

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

– La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Jean-François Longeot pour présenter l'amendement n° 216.

M. Jean-François Longeot. L'article 26 crée un forfait mobilités durables, permettant aux entreprises et aux administrations de rembourser à leurs salariés une partie de leurs frais de déplacement domicile-travail, sous réserve de l'utilisation d'un mode vertueux de transport, comme le vélo ou le covoiturage.

Cette enveloppe représente assurément un formidable levier de facilitation et de développement des mobilités responsables. Elle illustre le passage d'une logique coercitive à une logique incitative en matière de mobilité, que nous ne pouvons que soutenir.

Les efforts visant à réduire la dépendance à la voiture individuelle doivent toutefois aller plus loin. Il est donc nécessaire d'offrir un bouquet riche et diversifié de solutions de mobilité alternatives.

Je vous propose donc, pour encourager de manière plus ambitieuse une alternative à la voiture individuelle, de ne pas limiter ce forfait mobilités durables au vélo personnel et au covoiturage, mais d'y intégrer d'autres modes de transports plus propres ou partagés.

Mme la présidente. La parole est à M. Cyril Pellevat, pour présenter l'amendement n° 756 rectifié.

M. Cyril Pellevat. Il est défendu.

Mme la présidente. L'amendement n° 678 rectifié *bis*, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillat et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinez et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

vélo ou vélo à assistance électrique

par le mot :

cycle ou cycle à pédalage assisté

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

– La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Angèle Prévaille.

Mme Angèle Prévaille. Comme nous le savons, cet article permet aux employeurs de prendre en charge tout ou partie des frais engagés par les salariés pour effectuer leurs trajets domicile-travail à vélo ou en covoiturage.

En ce qui concerne le vélo, le texte de l'article précise qu'il s'agit de trajets effectués à « vélo » ou à « vélo à assistance électrique ».

Nous considérons que ce champ d'application est trop restreint et que d'autres types d'engins de déplacement personnel ou des véhicules de type nouveau, comme le vélomobile, doivent être pris en compte.

Le vélomobile est un hybride entre le vélo et la voiture, une sorte de tricycle que l'on conduit couché et protégé par une carrosserie aérodynamique. Il offre un nouveau mode de déplacement adapté aux trajets domicile-travail, dans la mesure où il abrite ses occupants des intempéries et peut atteindre des vitesses de l'ordre de 50 kilomètres par heure.

Nous avons de bonnes raisons de penser que l'innovation en matière de mobilité ne s'arrêtera pas au lendemain de la promulgation de cette loi. Il convient donc de ne pas restreindre le forfait mobilités durables aux seuls vélos et vélos à assistance électrique.

C'est la raison pour laquelle, aux termes « vélo » et « vélo à assistance électrique », nous préférons les termes « cycle » et « cycle à pédalage assisté ».

Mme la présidente. L'amendement n° 365, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 2

Après les mots :

assistance électrique

insérer les mots :

ou vélomobile

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

– La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Je vais retirer cet amendement, qui visait, comme vient de le dire notre collègue, à inclure le vélomobile, un engin qui innove en matière de vitesse – il

atteint aujourd'hui 50 kilomètres par heure – et qui est en train d'évoluer. Je souhaite donc que nous le gardions à l'esprit au cours de nos débats, car il peut être intéressant.

Mme la présidente. L'amendement n° 365 est retiré.

L'amendement n° 755 rectifié, présenté par MM. Pellevat et Gremillet, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 2

Après le mot :

personnel

insérer les mots :

ou un vélo en libre-service, une trottinette personnelle ou en libre-service

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

– La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Cyril Pellevat.

M. Cyril Pellevat. Cet amendement est dans la même veine que celui qui vient d'être évoqué, il vise à ne pas limiter le forfait mobilités durables au vélo personnel et au covoiturage, et donc à y intégrer d'autres modes de transport propres ou partagés, comme le vélo en libre-service et les trottinettes personnelles ou en libre-service.

Mme la présidente. L'amendement n° 261 rectifié, présenté par Mme Férat, MM. Paccaud, Détraigne, Janssens et Bonnacarrère, Mme Doineau, MM. Louault et Savary, Mmes Billon et Loisier, MM. Moga, L. Hervé et Longeot, Mme Saint-Pé et M. Delcros, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 2

Après les mots :

personnel

insérer les mots :

ou vélomobile

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

– La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Françoise Férat.

Mme Françoise Férat. Je vous rappelle rapidement le texte de l'article 26 : « L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues pour les frais de carburant, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur vélo ou vélo à assistance électrique personnel [...] ». Je vous fais grâce du covoiturage, qui n'est pas notre sujet.

Mes chers collègues, je voudrais vous sensibiliser au vélo-mobilité. En milieu urbain ou périurbain, son développement pourrait remplacer un grand nombre de déplacements en voiture et il doit, à mon sens, être intégré dans le mécanisme du forfait mobilités durables. Il me semble important de traiter vélo, vélo électrique et vélo-mobilité de manière équitable.

Mme la présidente. L'amendement n° 19 rectifié *bis*, présenté par M. Longeot, Mme Vullien, M. Bonnacarrère, Mme Billon, MM. Moga et Canevet, Mme Tetuanui, MM. Détraigne et Bockel, Mme Sollogoub et MM. Cigolotti, Médevielle et Gremillet, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ce dernier fixe notamment les conditions dans lesquelles les frais d'entretien du vélo ou du véhicule, liés au déplacement du salarié, sont éligibles à ce forfait.

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

– La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. Il est défendu.

Mme la présidente. L'amendement n° 291 rectifié n'est pas soutenu.

Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 369 rectifié *bis* est présenté par M. Piednoir, Mme Deroche, MM. Chevrollier et Sol, Mme Procaccia, MM. del Picchia, Paccaud et Lefèvre, Mmes Deseyne et Deromedi, M. Guéné, Mme Lassarade, MM. Husson, Sido et Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Duranton, MM. Le Gleut, Vogel et Priou, Mmes Lamure et Billon et M. Rapin.

L'amendement n° 726 rectifié est présenté par Mme Tocqueville, MM. Bérit-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mme Préville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certanis, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

L'amendement n° 881 rectifié est présenté par MM. Corbisez et Artano, Mme M. Carrère, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, M. A. Bertrand, Mme Guillotin, M. Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 3

Après les mots :

400 € par an,

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

dont 400 € au maximum pour les frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques et à hydrogène et 200 € au maximum pour les frais de carburant ».

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

– La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Élisabeth Lamure, pour présenter l'amendement n° 369 rectifié *bis*.

Mme Élisabeth Lamure. L'article 26 du projet de loi crée un forfait mobilités durables facultatif permettant aux entreprises et aux administrations de rembourser à leurs salariés et agents une partie de leurs frais de déplacement domicile-travail.

Ce forfait s'applique aux modes de déplacement permettant de réduire la pollution, comme le vélo ou le covoiturage. C'est une politique incitative qu'il convient de saluer, par opposition à une écologie punitive.

Le forfait, d'un montant maximal de 400 euros, est exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu. Chaque salarié pourra choisir chaque mois de bénéficier du forfait mobilités durables, d'être couvert par la prise en charge d'une partie de l'abonnement pour les transports collectifs, ou de continuer à percevoir le remboursement des frais de carburant ou des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques, dans la limite de 200 euros par an.

Le présent amendement vise à ajouter la recharge d'hydrogène au mode d'alimentation pris en compte par ce dispositif et à introduire une distinction entre carburants vertueux sur le plan environnemental et carburants fossiles, en étendant le bénéfice des 400 euros du forfait mobilités durables aux frais d'alimentation des véhicules électriques et à hydrogène.

Mme la présidente. La parole est à Mme Nelly Tocqueville, pour présenter l'amendement n° 726 rectifié.

Mme Nelly Tocqueville. L'article 26 crée un forfait mobilités durables permettant aux entreprises et aux administrations de rembourser à leurs salariés et agents une partie de leurs frais de déplacement domicile-travail sous forme forfaitaire, si ceux-ci utilisent un mode de transport permettant de réduire la pollution comme le vélo ou le covoiturage.

Le forfait, d'un montant maximal de 400 euros, est exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu. Chaque salarié pourra choisir chaque mois de bénéficier du forfait mobilités durable, d'être couvert par la prise en charge d'une partie de l'abonnement pour les transports collectifs, ou de continuer à percevoir le remboursement des frais de carburant ou des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques, dans la limite de 200 euros par an.

Le présent amendement vise à introduire une distinction entre carburants vertueux sur le plan environnemental et carburants fossiles, en étendant le bénéfice des 400 euros du forfait mobilités durables aux frais d'alimentation des véhicules électriques à batterie et à hydrogène. Ce montant resterait de 200 euros pour ce qui relève du remboursement des frais de carburants.

Dès lors, ce dispositif d'aide par l'employeur doit permettre d'encourager le développement de la mobilité propre, en cohérence avec l'objectif de lutte contre la pollution de l'air visé par le présent article, avec, d'un côté, un forfait mobilités durables couvrant la mobilité active et partagée et, de l'autre, la mobilité zéro émission concernant l'électricité et l'hydrogène.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Gold, pour présenter l'amendement n° 881 rectifié.

M. Éric Gold. L'objet du présent amendement est d'étendre le bénéfice des 400 euros du forfait mobilités durables aux frais d'alimentation des véhicules électriques et à hydrogène.

Ce montant resterait de 200 euros pour ce qui relève du remboursement des frais de carburants.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Beaucoup de ces amendements en discussion commune visent à étendre le forfait mobilités durables, dont l'objectif est aujourd'hui d'encourager les salariés à se rendre à leur travail à vélo ou en covoiturage.

Certains de ces amendements tendent à étendre ce forfait aux trottinettes, d'autres aux services d'autopartage, d'autres aux vélomobiles, d'autres aux frais d'entretien des véhicules et des vélos, et d'autres, plus ambitieux encore, à tous les modes de transport à faibles émissions. Des propositions d'extension supplémentaires nous ont également été faites à l'occasion des nombreuses auditions menées par la commission.

À ce stade, il me semble toutefois nécessaire de faire des choix. La priorité, à mon sens, est d'encourager, au travers de ce forfait, l'usage du vélo ou du covoiturage, plutôt que de favoriser l'utilisation des trottinettes ou de l'éco-entretien des véhicules, par exemple.

La commission suggère un retrait aux auteurs des amendements n° 303 rectifié, 216, 756 rectifié, 755 rectifié et 261 rectifié et 19 rectifié *bis*. À défaut, son avis serait défavorable.

En revanche, elle a émis un avis favorable sur l'amendement n° 678 rectifié *bis*, qui tend à remplacer le terme « vélo » par celui de « cycle », qui est plus englobant.

Par ailleurs, il paraît intéressant d'augmenter de 200 euros à 400 euros le plafond des frais relatifs à l'alimentation des véhicules électriques et à hydrogène pouvant être pris en charge par les employeurs, ainsi que tendent à le faire les amendements n° 369 rectifié *bis*, 726 rectifié et 881 rectifié, étant entendu qu'il s'agit d'un plafond et non d'une obligation. Les entreprises pourront donc prendre en charge une somme inférieure.

En résumé, la commission demande le retrait des amendements n° 303 rectifié, 216, 756 rectifié, 755 rectifié, 261 rectifié et 19 rectifié *bis*. Elle a émis un avis favorable sur les amendements n° 678 rectifié *bis*, 369 rectifié *bis*, 726 rectifié et 881 rectifié.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends le sens des amendements proposés, notamment les amendements n° 303 rectifié, 216 et 756 rectifié, qui visent à élargir le forfait mobilités durables à d'autres services ou tendent, pour les amendements n° 216 et 756 rectifié, à rédiger l'article en des termes très englobants.

Toutefois, il est clair, s'agissant par exemple de l'éco-entretien, que cela dépasse le sujet des trajets domicile-travail, au point que les employeurs pourraient s'interroger sur le fait d'être conduits à compenser des charges qui ne leur sont pas imputables.

Je vous propose donc de retirer ces amendements, au bénéfice de la discussion en cours avec les partenaires sociaux.

L'amendement n° 678 rectifié *bis* tend à remplacer le terme « vélo » par le terme « cycle », lequel est effectivement employé dans le code de la route et me semble donc juridiquement plus précis. L'avis est favorable.

S'agissant de l'amendement n° 261 rectifié visant les vélomobiles, j'en propose le retrait, car il est satisfait : la notion de « vélo », comme celle de « cycle », inclut les vélomobiles.

L'amendement n° 755 rectifié est dans le même esprit que les premiers amendements tendant à élargir le champ de la mesure, mais, à mon sens, il faut laisser aux partenaires sociaux la définition d'un éventuel élargissement, j'en propose donc également le retrait.

L'amendement n° 19 rectifié *bis* tend à inclure l'entretien du véhicule dans la mesure, ce qui me semble s'éloigner de la question des trajets domicile-travail. Retrait ou avis défavorable.

En ce qui concerne les trois amendements n° 369 rectifié *bis*, 726 rectifié et 881 rectifié, le Gouvernement, pour sa part, souhaite privilégier les modes partagés, notamment le covoiturage, et leur conférer des avantages plus importants qu'à l'usage individuel de la voiture, même si, dans le même temps, nous souhaitons encourager les véhicules à très faibles émissions, lesquels bénéficient déjà d'aides à l'achat. En outre, j'ai indiqué que nous allions favoriser la recharge gratuite sur le lieu de travail. Comme il me semble raisonnable de ne pas empiler tous les dispositifs d'aide, je propose le retrait de ces trois amendements ; à défaut, l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Chaize, l'amendement n° 303 rectifié est-il maintenu ?

M. Patrick Chaize. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 303 rectifié est retiré.

Monsieur Longeot, l'amendement n° 216 est-il maintenu ?

M. Jean-François Longeot. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 216 est retiré.

Monsieur Pellevat, l'amendement n° 756 rectifié est-il maintenu ?

M. Cyril Pellevat. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 756 rectifié est retiré.

Madame la ministre, acceptez-vous de lever le gage sur l'amendement n° 678 rectifié *bis* ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui, madame la présidente, je lève le gage.

Mme la présidente. Il s'agit donc de l'amendement n° 678 rectifié *ter*.

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Monsieur Cyril Pellevat, l'amendement n° 755 rectifié est-il maintenu ?

M. Cyril Pellevat. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 755 rectifié est retiré.

Madame Férat, l'amendement n° 261 rectifié est-il maintenu ?

Mme Françoise Férat. Madame la ministre, pouvez-vous me confirmer que j'ai bien compris, et que les vélomobiles sont traités de la même manière que les vélos ou vélos électriques ? *(Mme la ministre opine.)* Alors, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 261 rectifié est retiré.

Monsieur Longeot, l'amendement n° 19 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Jean-François Longeot. Non, je le retire, madame la présidente, compte tenu des explications fournies par Mme la ministre.

Mme la présidente. L'amendement n° 19 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix les amendements identiques n°s 369 rectifié *bis*, 726 rectifié et 881 rectifié.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 936, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Au titre d'un même mois, le bénéfice de cette prise en charge ne peut être cumulé avec celles prévues à l'article L. 3261-2 et à l'article L. 3261-3. »

II. – Alinéa 6

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Votre commission a proposé de rendre possible le cumul du forfait mobilités durables avec la prise en charge par l'employeur d'une partie des frais d'abonnement de ses salariés aux transports publics ainsi que de leurs frais de carburant, et ceci, sans poser de conditions particulières.

Il me semble très important que les employeurs accompagnent la mobilité de leurs salariés et encouragent le développement des mobilités actives et partagées, c'est le sens de la discussion que nous menons actuellement. Il faut toutefois être à l'écoute des employeurs, qui ne pourront pas contrôler un tel cumul : un salarié pourrait, par exemple, obtenir le

remboursement à la fois de 50 % de l'abonnement de transports en commun, d'éventuels frais de covoiturage et de frais de carburant. Soyons attentifs à proposer un dispositif qui reste abordable pour les entreprises.

Au regard des dispositions actuelles, nous devons très certainement avancer sur la question des rabattements, comme c'est le cas pour l'indemnité kilométrique vélo, mais ce cumul sans plafond et sans contrainte risque de mener à une forme d'optimisation fiscale et sociale que personne ne souhaite.

Cet amendement vise donc à supprimer la possibilité de cumul. Je vous proposerai, en outre, une version consolidée de cette mesure, une fois les concertations abouties.

Mme la présidente. L'amendement n° 430 rectifié *quater*, présenté par MM. Babary et Lefèvre, Mmes Chain-Larché, Thomas et Raimond-Pavero, MM. Mouiller et Brisson, Mme Bonfanti-Dossat, M. Courtial, Mme Lassarade, M. Magras, Mme Gruny, M. Priou, Mme Deromedi, M. Hugonet, Mme Lamure et MM. Longuet, Saury et Rapin, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Au titre d'un même mois, le bénéfice de cette prise en charge ne peut être cumulé avec celles prévues à l'article L. 3261-2 et à l'article L. 3261-3.

La parole est à M. Serge Babary.

M. Serge Babary. Cet amendement va dans le même sens que le précédent et vise à revenir à la rédaction initiale du projet de loi, lequel prévoyait le versement d'une prime de façon volontaire par les entreprises.

Il faut rappeler que les entreprises financent largement le transport des salariés avec le versement transport et la participation au remboursement des frais de déplacement en transports collectifs. Rendre obligatoire le cumul de ces dispositifs avec le forfait mobilités durables emportera de lourdes conséquences financières, notamment pour les petites et moyennes entreprises.

Cet amendement a donc pour objet de maintenir le caractère volontaire et non cumulable du forfait mobilités durables.

Mme la présidente. L'amendement n° 1037, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 4

Remplacer les mots :

les mots : « la limite prévue » sont remplacés

par les mots :

la première occurrence des mots : « la limite prévue » est remplacée

II. – Alinéa 6

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

V. – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

VI. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n^{os} 936 et 430 rectifié *quater* ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. En commission, nous avons adopté un amendement visant à permettre aux salariés de bénéficier, au titre d'un même mois, du cumul entre le forfait mobilités durables et la prise en charge par l'employeur d'une partie de leurs frais de transport en commun.

Le cumul de ces deux prises en charge reste évidemment facultatif pour l'entreprise, mais il est important pour favoriser la complémentarité entre les modes de déplacement. Cette possibilité serait notamment bénéfique pour les salariés éloignés des transports en commun – il faut les intégrer – qui souhaiteraient rejoindre une gare à vélo ou en covoiturage. De même, elle permettrait aux salariés d'alterner entre vélo, covoiturage et transports en commun, par exemple en fonction des conditions météorologiques.

Je signale à M. Babary que cette possibilité de cumul n'est pas plus coûteuse pour les entreprises, car la mise en place d'un forfait mobilités durables demeure facultative. Nous n'imposons ni le forfait ni le cumul, nous offrons seulement la possibilité de cumuler deux prises en charge complémentaires, lorsque l'entreprise décide de mettre en place un forfait mobilités durables.

Ce cumul offre une certaine liberté et nous semble rester dans les limites du raisonnable, dans la mesure où il n'impose aucune obligation aux entreprises.

L'avis de la commission est donc défavorable sur les amendements n^{os} 936 et 430 rectifié *quater*.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n^{os} 430 rectifié *quater* et 1037 ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je propose le retrait de l'amendement n^o 430 rectifié *quater* au profit de l'amendement du Gouvernement.

Avis favorable sur l'amendement n^o 1037.

Mme la présidente. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour explication de vote.

Mme Michèle Vullien. J'ai accepté, comme d'autres collègues, de retirer un amendement visant à rendre le forfait mobilités durables obligatoire, celui-ci est donc resté facultatif.

Il faut cependant permettre d'expérimenter le cumul, qui est important pour obtenir le rabatement des salariés vers des transports publics éloignés de leur domicile.

Je voterai donc contre l'amendement n^o 430 rectifié *quater*.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. La proposition faite par le rapporteur en commission nous a semblé constructive et pragmatique, nous ne voterons donc pas l'amendement du Gouvernement.

Mme la présidente. Monsieur Babary, l'amendement n^o 430 rectifié *quater* est-il maintenu ?

M. Serge Babary. Non, je le retire, madame la présidente, au bénéfice des explications du rapporteur quant au caractère facultatif de ce cumul.

Mme la présidente. L'amendement n^o 430 rectifié *quater* est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n^o 936.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 1037.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 786, présenté par MM. Théophile et Marchand, Mme Cartron, M. Denneumont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 2

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

– Le chapitre III du titre II du livre IV de la troisième partie est complété par une section ainsi rédigée :

« Section ...

« Prise en charge des frais de transports personnels

« *Art. L. 3423-* – Pour l'application en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à Mayotte, à La Réunion, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon des dispositions de l'article L. 3261-3-1, après les mots : « lieu de travail », sont insérés les mots : « en transport maritime »

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

– La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Dominique Théophile.

M. Dominique Théophile. Cet amendement vise à inclure, en outre-mer, le transport maritime au forfait mobilités durables créé à l'article 26. Cela permettrait de décongestionner les îles, en proposant les transports par voie maritime ou fluviale comme alternative à la voiture individuelle.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Comme je l'ai indiqué précédemment, nous n'étions pas favorables à l'extension du forfait mobilités durables à d'autres modes de déplacement que le vélo et le covoiturage.

Toutefois, nous sommes bien conscients des spécificités des départements et collectivités d'outre-mer en matière d'accès aux transports et de l'intérêt de favoriser le recours aux déplacements par voie maritime pour les salariés.

Par conséquent, la commission a choisi de s'en remettre à la sagesse du Sénat sur cet amendement, mais avec une tendance très favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement me semble d'ores et déjà satisfait, puisque les employeurs doivent prendre en charge une partie des abonnements de transport en commun, y compris ceux des transports maritimes réguliers.

De même, une personne qui viendrait travailler avec son propre navire pourrait se voir accompagnée, au titre de ses frais de carburant, par son employeur.

L'intention qui a présidé à cet amendement étant satisfaite, je vous en propose le retrait.

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Théophile, pour explication de vote.

M. Dominique Théophile. Je ne suis pas convaincu que cet amendement soit satisfait. La mesure que je propose est à l'image du covoiturage, il ne s'agit pas de transports en commun, mais d'un individu qui possède un bateau sur lequel un de ses collègues souhaite embarquer. Cela sera de plus en plus fréquent dans les dix prochaines années.

Mme la présidente. La parole est à M. Victorin Lurel, pour explication de vote.

M. Victorin Lurel. Nous allons voter cet amendement. La collectivité régionale a pris une orientation nouvelle qu'il faut appuyer, en faveur des déplacements par voie de mer.

Nous avons évoqué il y a deux jours, ici même, ses fondements juridiques : si la collectivité veut aller plus loin et soutenir les déplacements personnels, ce doit être au moyen d'aides sociales individuelles ; pour les entreprises, cela passe par le forfait mobilités durables, dont nous sommes en train de discuter.

Le groupe socialiste votera cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je dois dire que la conavigation n'est effectivement pas prévue à ce stade, mais ce n'est pas non plus ce que prévoit l'amendement. Je vous propose de retravailler la question dans le cadre de la navette pour ne pas exclure la conavigation.

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

Mme la présidente. Monsieur Théophile, l'amendement n° 786 est-il maintenu ?

M. Dominique Théophile. Nous retravaillerons l'amendement pendant la navette. Nous votons aujourd'hui sur le principe, puis nous rectifierons la rédaction.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 786. *(L'amendement est adopté.)*

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 26, modifié. *(L'article 26 est adopté.)*

Articles additionnels après l'article 26

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 166, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - À l'article L. 3261-2 du code du travail, les mots : « , dans une proportion et » sont remplacés par les mots : « intégralement et dans ».

II. - La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. - La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Alors que le projet de loi d'orientation des mobilités met en place un nouveau forfait mobilités durables à la charge des employeurs, nous considérons que, s'agissant des mobilités partagées actives, il convient, pour acter un progrès global, de faire évoluer également la prise en charge des abonnements de transports en commun. En effet, il faut éviter de détourner des transports de personnes les salariés qui pourraient, par une prise en charge nouvelle, faire d'autres choix de mobilité.

Le pouvoir réglementaire avait fixé à 50 % le niveau de prise en charge du prix des titres d'abonnement par l'employeur. Une étude de l'Insee sur les déplacements des salariés en 2015 montre que 63 % des cadres et 65 % des employés utilisent la voiture pour leurs déplacements professionnels, contre 75 % pour les professions intermédiaires et 78 % pour les ouvriers, notamment en raison des coûts de transport.

Dès lors, afin de favoriser significativement les déplacements en transports en commun, nous proposons, avec cet amendement, que les employeurs prennent en charge intégralement, et non plus à moitié, les frais d'abonnement de leurs salariés. Une telle mesure serait un signe fort pour réorienter les salariés de la voiture individuelle vers les transports collectifs, lorsque ceux-ci existent, bien sûr.

Ainsi, les salariés pourront favoriser les transports collectifs tout en gagnant en pouvoir d'achat, tandis que les employeurs seront davantage associés aux efforts pour la mobilité propre en étant sensibilisés au développement des transports collectifs.

Mme la présidente. L'amendement n° 167, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - À l'article L. 3261-2 du code du travail, après les mots : « , dans une proportion », sont insérés les mots : « qui atteint 100 % lorsque les salariés sont payés au salaire minimum de croissance tel que défini à l'article L. 3231-12 ».

II. - La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Nous proposons de prévoir une prise en charge à 100 % par les employeurs des frais de transport des salariés au SMIC. Dans le budget des ménages, les transports représentent le premier pôle de dépenses devant le logement. Dès lors, la prise en charge intégrale des frais de transport professionnels pour les personnes au SMIC serait une mesure de justice sociale.

Mme la présidente. L'amendement n° 366, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - L'article L. 3261-2 du code du travail est complété par alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque les salariés effectuent des déplacements multimodaux, la prise en charge par l'employeur s'applique à l'ensemble des titres d'abonnements souscrits mentionnés au premier alinéa. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Il nous paraît indispensable de rendre cumulables la prise en charge partielle par l'employeur d'un abonnement de transports collectifs et celle d'un abonnement de service de location de vélos pour favoriser l'intermodalité.

Les usagers du vélo sont nombreux à utiliser les transports en commun, et vice-versa, qu'il s'agisse d'un même trajet ou simplement de différentes périodes de l'année, pour éviter, par exemple, le vélo les jours de pluie. Il convient d'encourager cette complémentarité entre des modes de transport vertueux.

Par ailleurs, il arrive à de nombreuses personnes de combiner vélo et transports en commun pour un même trajet. Cette mesure est donc également une incitation à la multimodalité, qui est prônée par ce projet de loi.

Enfin, le coût de la prise en charge d'un abonnement à un service de location de vélos à l'année, de l'ordre de quelques dizaines d'euros, est marginal pour les entreprises. Il s'agit davantage d'envoyer un message aux salariés pour les inciter à faire évoluer leur usage de mobilité vers les mobilités actives.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Les entreprises prennent d'ores et déjà en charge 50 % des frais d'abonnement aux transports publics de leurs salariés. Prévoir une prise en charge intégrale représenterait un coût très important pour les entreprises.

Par ailleurs, aucune concertation n'a eu lieu sur le sujet entre les différents partenaires sociaux.

Pour ces deux raisons, l'avis est défavorable sur les deux amendements n° 166 et 167.

L'amendement n° 366 paraît satisfait, car la prise en charge obligatoire par les employeurs des frais d'abonnement aux transports publics concerne aussi les abonnements multimodaux combinant plusieurs modes de transport, comme les services publics de location de vélo.

L'avis est donc également défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne pense pas un instant que des salariés prendraient davantage les transports en commun si leur abonnement était remboursé à 100 %. La véritable question porte sur les salariés qui n'ont pas accès à des transports en commun. Aujourd'hui, il me semble important de se préoccuper prioritairement de l'accompagnement, notamment par des modes vertueux, de ces salariés, plutôt que de faire de la surenchère pour ceux qui bénéficient déjà d'une prise en charge de 50 % de leur abonnement aux transports en commun.

Je propose le retrait de l'amendement n° 166 ; sinon, l'avis sera défavorable.

Mon appréciation est la même s'agissant de l'amendement n° 167. Par ailleurs, les salariés dont les revenus sont modestes ont, le cas échéant, accès à des tarifications sociales ou solidaires. Là aussi, ce n'est pas un frein à l'utilisation de transports en commun, qui sont certainement moins coûteux que le recours à d'autres modes de déplacement.

L'avis est donc défavorable sur cet amendement.

L'amendement n° 366 me paraît satisfait. Je propose donc le retrait ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. Les deux premiers amendements posent tout de même la question du pouvoir d'achat. Juste avant Noël, nous avons largement débattu du SMIC, de sa revalorisation, et de la mise en place de primes, qui étaient un moyen d'augmenter le pouvoir d'achat. Ces amendements relevaient de la même démarche, car une personne au SMIC surveille ses dépenses, notamment de transports.

En ce qui concerne l'amendement n° 366, il est vrai qu'il m'avait déjà été dit en commission qu'il était satisfait, mais il ne me semble pas que ce soit le cas. Il n'est pas possible, pour les salariés en tout cas, de cumuler les prises en charge, par exemple lorsque l'on prend son vélo puis un transport en commun. Le Sénat l'a refusé à mon collaborateur, qui doit choisir entre les deux. Je suis donc loin d'être sûr que mon amendement soit réellement satisfait.

Tel qu'il est rédigé, l'amendement n° 366 n'entraînerait pas de frais supplémentaires pour l'entreprise : il s'agit de prendre réellement en compte la multimodalité – une personne va de chez elle à son travail en prenant son vélo, ou un Vélib' à

Paris, puis le métro, ou utilise plusieurs moyens de transport –, en remboursant à hauteur de 50 % les frais de l'ensemble des moyens utilisés.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 166.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 167.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 366.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 27

- ① I. – Le 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement est ainsi rédigé :
- ② « 3° Pour la métropole de Lyon, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants, et ceux dont le territoire est en tout ou partie couvert par un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du présent code, un plan d'action pour atteindre, à compter de 2025 et 2030, des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national en application de l'article L. 222-9 et pour respecter les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 dans les délais les plus courts possibles et au plus tard en 2025. Ce plan d'action contribue à atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 lorsqu'il existe.
- ③ « Ce plan d'action comporte notamment une étude portant sur la mise en place, sur tout ou partie du territoire de la métropole ou de l'établissement public de coopération intercommunale, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions, étude dont le contenu est défini au premier alinéa du III de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions est obligatoire en application du I du même article L. 2213-4-1. Cette étude comporte également l'analyse du renforcement progressif des restrictions afin de privilégier la circulation des véhicules à zéro émission moteur à partir de 2025.
- ④ « Si les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques ne sont pas atteints aux échéances fixées par le plan d'action, celui-ci est renforcé dans un délai de dix-huit mois.
- ⑤ « Lorsqu'un plan climat-air-énergie territorial adopté avant l'entrée en vigueur de la loi n° ... du ... d'orientation des mobilités ne comporte pas de plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques, un tel plan d'action est adopté, dans les conditions prévues pour l'adoption du plan climat-air-énergie territorial, dans un délai, décompté de la date de publication de cette loi :
- ⑥ « a) D'un an pour la métropole de Lyon et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre sur le territoire desquels les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du présent code ne sont pas respectées ;
- ⑦ « b) De deux ans pour les autres établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre ».

⑧ II. – Le d du 5° du II de l'article L. 5219-1 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , ainsi que du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu par le 3° du II du même article L. 229-26 ».

⑨ III. – Le III de l'article L. 5219-5 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

⑩ 1° La première phrase est complétée par les mots : « , ainsi qu'avec le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu par le 3° du II du même article L. 229-26 » ;

⑪ 2° Après la même première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques élaboré par les établissements publics territoriaux ne comporte pas l'étude portant sur la mise en place d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mentionnée au deuxième alinéa du 3° du II du même article L. 229-26. » ;

⑫ 3° À la deuxième phrase, les mots : « Ce plan » sont remplacés par les mots : « Le plan climat-air-énergie territorial ».

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, sur l'article.

M. Guillaume Gontard. J'interviens de nouveau au nom d'Esther Benbassa.

L'article 27 prévoit la mise en place d'un plan d'action contenant des mesures en faveur de la qualité de l'air dans les agglomérations d'au moins 100 000 habitants à l'horizon 2025-2030. Seront notamment testées des zones à faibles émissions au sein de ces grandes métropoles.

Comme pour l'article 26, l'intention est louable, mais la mesure n'est pas à la hauteur de la situation. La pollution est globale et touche nos 68 millions de concitoyens. Pourtant, vous semblez privilégier l'amélioration de la qualité de l'air uniquement pour les citadins des grandes villes. Allons-nous, une fois de plus, feindre d'oublier que plus de 20 % de la population vit encore en zone rurale ? Allons-nous ignorer également les derniers rapports démographiques de l'Insee, selon lesquels ce sont les villes de 10 000 à 50 000 habitants qui connaissent la plus forte expansion ? À la fracture sociale et économique qui sépare aujourd'hui nos grands centres urbains de nos campagnes va-t-on ajouter une fracture sanitaire ?

En partant de ce constat, il est évident que ce seuil de 100 000 habitants n'est ni suffisant ni ambitieux. Ce manque d'inspiration est également illustré par le temps long que s'accorde l'exécutif pour mettre en place les dispositifs. Si vous me permettez de reprendre la fameuse expression de Jacques Chirac, « la maison brûle », et nous attendons l'horizon 2025-2030 pour agir.

La transformation du secteur des transports est urgente et incontournable pour respecter les engagements pris dans le cadre de la COP 21. Vous avez l'occasion d'enclencher cette transition, tout en apportant des solutions aux difficultés auxquelles nos concitoyennes et concitoyens sont confrontés au quotidien. Ayez l'audace de proposer de véritables mesures novatrices, comme la gratuité des transports en commun qui aurait pour mérite de désengorger les réseaux routiers, tout en améliorant durablement la qualité de l'air. C'est vers cela que doit tendre la mobilité du XXI^e siècle.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 169, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 2, première phrase

1° Remplacer le nombre :

100 000

par le nombre :

50 000

2° Supprimer les mots :

, à compter de 2025 et 2030,

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. L'article 27 prévoit que les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre de plus de 100 000 habitants ou dont le territoire est couvert par un plan de protection de l'atmosphère établissent des plans d'action de lutte contre la pollution de l'air.

Nous proposons d'abaisser le seuil des EPCI concernés à 50 000 habitants. Depuis l'adoption de la loi relative à la transition énergétique, c'est à partir de ce seuil que les EPCI doivent être couverts par un plan climat-air-énergie territorial, ou PCAET, ce qui ne paraît pas absolument incohérent, puisque ces plans sont les outils privilégiés des collectivités territoriales pour anticiper et préparer la transition écologique.

Par ailleurs, cet article prévoit que les plans d'action de lutte contre la pollution de l'air devront permettre d'atteindre, à compter de 2025 et 2030, des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national.

Nous proposons de supprimer cet échancier qui n'apporte aucune valeur ajoutée aux dispositions prévues puisqu'il est uniquement fait référence aux objectifs nationaux. Ce serait tout de même un comble que les collectivités soient en deçà des objectifs nationaux !

Mme la présidente. L'amendement n° 492 rectifié, présenté par MM. Dantec, Artano, Gold, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin et Labbé, Mmes Costes et N. Delattre et M. Guérini, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Première phrase

1° Supprimer les mots :

, à compter de 2025 et 2030,

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le taux de concentration auquel sont exposés les établissements recevant un public sensible doit être abaissé, d'ici 2025, en deçà des seuils de pollution de l'air indiqués par l'Organisation mondiale de la santé.

La parole est à M. Éric Gold.

M. Éric Gold. Cet amendement vise à renforcer l'objectif visé par l'article 27 du projet de loi visant l'instauration d'un plan d'action pour la réduction des taux de concentration de polluants atmosphériques en ciblant particulièrement les zones à proximité des établissements recevant un public

sensible, comme les établissements d'accueil des jeunes enfants, les écoles, les structures d'hébergement des personnes âgées, les hôpitaux, les équipements sportifs et les espaces extérieurs dédiés aux activités sportives, et ce d'ici à 2025.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. S'agissant de l'amendement n° 169, nous l'avons déjà examiné en commission. Comme j'ai pu le dire à cette occasion, les EPCI rencontrent déjà des difficultés pour élaborer leur PCAET. Sur les 734 EPCI de plus de 20 000 habitants tenus à cette obligation, seuls 14 avaient adopté un PCAET au 1^{er} janvier 2019. Obliger tous les EPCI de plus de 50 000 habitants à inclure dans leur PCAET des plans de lutte contre la pollution de l'air me paraît trop contraignant et risque de retarder encore davantage l'adoption de ces plans. L'avis est défavorable.

En ce qui concerne l'amendement n° 492 rectifié, prévoir que les taux de concentration auxquels sont exposés les établissements recevant un public sensible doivent être inférieurs aux valeurs limites de pollution de l'air recommandées par l'Organisation mondiale de la santé, l'OMS, est souhaitable. Mais, avant de respecter ces niveaux, encore faudrait-il commencer par respecter les normes prévues par le droit européen. Je vous rappelle que la France fait l'objet d'un contentieux au niveau européen, puisque la Commission européenne a saisi le 11 octobre dernier la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect des valeurs limites de dioxyde d'azote.

L'avis est également défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les enjeux de qualité de l'air sont bien évidemment cruciaux. On le sait, selon l'OMS, 48 000 morts prématurées – sans doute plus – sont dues aux problèmes de pollution. Il faut donc agir pour améliorer la qualité de l'air, et c'est bien ce que prévoit le projet de loi.

Alors faut-il aller plus loin ? Je voudrais m'inscrire en faux contre ce qui a été dit par M. Gontard. Nous nous occupons des enjeux de pollution non pas seulement dans les grandes villes, mais dans les zones qui dépassent les seuils, et en tout état de cause dans les villes de plus de 100 000 habitants.

On peut vouloir élargir le dispositif, et imposer des obligations à tous les EPCI de plus de 50 000 habitants. Ces démarches sont compliquées. Plutôt que d'instituer des obligations dans la loi, il me semble préférable de passer, au-delà de ce qui est prévu, par des dispositifs de soutien volontaire, notamment de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'Ademe. C'est bien le sens de l'action du Gouvernement.

Ces deux amendements fixent des objectifs à atteindre dès 2020. Là encore, il est possible d'inscrire des objectifs dans la loi sans se préoccuper de savoir s'ils sont réalistes, mais nous sommes en 2019 ! Diminuer les problèmes de pollution, cela ne se fait pas d'un claquement de doigts, sinon on se demande bien pourquoi cela n'a pas été fait jusqu'à présent. Je pense qu'il n'est pas du tout réaliste d'imposer que ces objectifs soient atteints d'ici à 2020, même si, bien évidemment, il est souhaitable qu'ils le soient au plus tôt.

Je propose donc le retrait des deux amendements ; sinon, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 169.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 492 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 371 rectifié, présenté par M. Piednoir, Mme Deroche, M. Sol, Mmes Procaccia et Puissat, MM. del Picchia et Paccaud, Mme Deseyne, M. Lefèvre, Mme Deromedi, M. Guené, Mme Lassarade, MM. Cuypers et Sido, Mme Imbert, M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Duranton, MM. Le Gleut, Vogel et Priou, Mme Lamure, M. Gremillet et Mme Billon, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme Élisabeth Lamure.

Mme Élisabeth Lamure. L'article 27 du projet de loi prévoit que les EPCI à fiscalité propre de plus de 100 000 habitants ou dont le territoire est couvert par un plan de protection de l'atmosphère établissent des plans d'action de lutte contre la pollution de l'air.

Il est prévu que ce plan d'action comporte obligatoirement une étude sur la mise en place d'une ou plusieurs zones à faibles émissions, ou ZFE.

Cet amendement tend à supprimer cette obligation, dans le respect du principe de libre administration des collectivités locales. Il est préférable de laisser la faculté aux EPCI d'entreprendre ce type d'études très coûteuses sans les y contraindre, sauf à prévoir une compensation financière pérenne, ce qui ne semble pas être le cas dans le projet de loi.

Mme la présidente. L'amendement n° 168, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 3, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

L'étude étudie également, en prenant attache auprès des autorités organisatrices de la mobilité compétentes sur le territoire, la possibilité de mise en œuvre de la gratuité des transports lors des pics de pollution.

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. L'article 27, qui fait l'objet de cet amendement, impose d'élaborer une étude portant sur la mise en place d'une zone à faibles émissions dans le cadre des plans d'action de lutte contre la pollution de l'air. Nous ne sommes pas opposés à la mise en place de telles zones, qui contribuent à l'objectif de lutte contre la pollution de l'air. Cependant, nous souhaitons que, dans le cadre de ces zones, les éventuelles restrictions de circulation des voitures soient corrélées à la mise en œuvre de la gratuité des transports lors des pics de pollution.

Si des mesures ont déjà été mises en place afin d'inciter les automobilistes à ne pas utiliser leur véhicule, comme la gratuité des covoiturages ou du stationnement résidentiel pour les Parisiens, elles sont, à notre avis, insuffisantes. C'est également la position de la mairie de Paris, qui a appelé, il y a quelques mois, le Gouvernement à agir, notamment en demandant la gratuité des transports publics en Île-de-France.

L'interdiction de la circulation des véhicules automobiles lors des pics de pollution est une solution efficace et inévitable. Cependant, si l'on veut que nos concitoyens puissent la respecter, il est nécessaire de leur en donner les moyens et de proposer un mode de transport alternatif. Les automobilistes ont des frais fixes liés à l'utilisation de leur véhicule, comme le coût d'achat, l'entretien ou encore les frais d'assurance. Leur imposer d'utiliser les transports en commun ne doit pas engendrer de frais supplémentaires.

Enfin, vous le savez, la gratuité des transports en commun est une revendication de longue date de notre groupe : cette gratuité doit être permanente, et pas seulement lors des pics de pollution. Une telle mesure a des effets positifs, comme l'ont montré les expérimentations déjà menées dans une vingtaine de communes françaises. Je suis sûr que la mission d'information sur cette question, dont fait partie notre collègue Guillaume Gontard, le démontrera. Nous aurons l'occasion d'en discuter de nouveau.

Mme la présidente. L'amendement n° 292 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

L'amendement n° 880 rectifié, présenté par MM. Corbisez, Artano et Roux, Mme M. Carrère, MM. Gold, A. Bertrand, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes, M. Dantec, Mme N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Requier, est ainsi libellé :

Alinéa 3, dernière phrase

Remplacer l'année :

2025

par l'année :

2020

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. Cet amendement de notre collègue Jean-Pierre Corbisez vise à permettre aux EPCI et territoires concernés par l'article 27 d'anticiper en avançant de 2025 à 2020 la date à partir de laquelle ils pourront étudier les solutions sur les véhicules à zéro émission moteur. Il s'agit d'un amendement incitatif pour favoriser des actions fortes en la matière, qui seraient des possibilités offertes aux EPCI et non des obligations.

À ce sujet, madame la ministre, vous avez annoncé en janvier dernier la mise en place d'une plateforme de mobilité collaborative permettant de lister toutes les initiatives en matière de mobilité verte en France. On peut donc imaginer que cette mesure permettra le partage d'idées et de bonnes pratiques, ce qui justifie de prendre de l'avance sur les véhicules à zéro émission moteur.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. En préambule, je rappelle que la commission n'est pas, par principe, favorable à la mise en œuvre d'obligations supplémentaires à la charge des collectivités locales.

Cela étant dit, par souci de cohérence, nous émettrons un avis défavorable sur l'amendement n° 371 rectifié qui vise à supprimer l'obligation de réaliser une étude. En réalité, dans le PCAET, le « T » correspond au mot « transport ». De fait, le volet transport-mobilité est intégré dans la mise en œuvre du PCAET.

Pour simplifier le travail des collectivités qui souhaiteraient mettre en place une zone à faibles émissions dans le cadre de l'élaboration de ce plan, il est préférable d'intégrer d'emblée l'étude dans le PCAET, dont elle serait l'une des composantes. Il vaut mieux cela que de ne rien prévoir et de devoir refaire une étude deux ans plus tard, quand le PCAET aura conclu qu'il existe des problèmes de circulation, de pollution, etc.

Même si je suis conscient que c'est une démarche supplémentaire, il nous paraît plus cohérent d'intégrer d'emblée l'étude dans le PCAET, pour les EPCI de plus de 100 000 habitants.

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

En ce qui concerne l'amendement n° 168, je précise que les ZFE ne sont pas créées uniquement lors des pics de pollution. Ce sont des zones permanentes qui visent à réduire la pollution de fond. Aussi, étudier la question de la gratuité des transports lors des pics de pollution dans le cadre d'une étude sur la mise en place d'une ZFE ne paraît pas approprié. Une mission d'information sur ce sujet vient d'ailleurs d'être créée au Sénat.

L'avis est défavorable.

La proposition figurant à l'amendement n° 880 rectifié de M. Corbisez a le mérite d'être ambitieuse, mais elle est malheureusement assez irréaliste. Je ne vois pas comment il serait possible d'analyser les mesures à prendre dans le cas d'une ZFE pour que seuls les véhicules à zéro émission circulent dès l'année prochaine.

Pour ces raisons, l'avis est également défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage évidemment le souci de ne pas imposer d'obligations trop fortes aux collectivités. J'ai eu l'occasion de donner des avis défavorables à tout ce qui allait dans le sens d'un renforcement des obligations pesant sur les collectivités.

Néanmoins, en l'occurrence, il s'agit, me semble-t-il, d'une demande d'étude tout à fait proportionnée qui, par ailleurs, a été largement discutée avec France urbaine qui représente les collectivités concernées. Il est important de mener cette étude acceptée par ces collectivités.

L'avis est donc défavorable sur l'amendement n° 371 rectifié.

L'étude de la possibilité de mettre en œuvre la gratuité dans les transports lors des pics de pollution a en effet assez peu de rapport avec les ZFE, qui visent une action de fond. Je rappelle que, lors de tels pics, il est d'ores et déjà prévu que les autorités organisatrices mettent en œuvre des mesures tarifaires incitatives. Il faut laisser le soin à celles-ci de trouver les bonnes mesures incitatives sans leur imposer de prévoir la gratuité. J'émet donc un avis défavorable sur l'amendement n° 168.

Enfin, mon avis est le même que celui du rapporteur sur l'amendement n° 880 rectifié. En effet, il est toujours possible d'aller plus vite, mais il paraît tout de même très ambitieux de mettre en œuvre des véhicules zéro émission d'ici à 2020. Je rappelle une fois encore que nous sommes en 2019, et que cette échéance arriverait très vite.

Je propose le retrait de l'amendement ; sinon, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. En ce qui concerne l'amendement n° 168, je ne suis personnellement pas favorable à la systématisation de la gratuité. Ajouter à l'article 27, après l'alinéa 3, que l'étude peut étudier la possibilité, pendant les pics de pollution, de mettre en œuvre la gratuité serait un dispositif incitatif intéressant dans la phase de mise en place de ces ZFE, si cette possibilité n'est pas systématisée.

L'étude évoquée dans l'amendement ne constitue en rien une obligation ; elle tend simplement à permettre de réfléchir à la possibilité de mettre en place un dispositif incitatif. On laisse toute liberté aux collectivités d'instituer un tel dispositif, qui, je le répète, pourrait être intéressant dans la phase de généralisation des ZFE.

Mme la présidente. Madame Lamure, l'amendement n° 371 rectifié est-il maintenu ?

Mme Élisabeth Lamure. Le rapporteur a demandé le retrait de notre amendement. J'ai bien entendu sa recommandation de faire preuve de cohérence, je le retire donc.

Mme la présidente. L'amendement n° 371 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 168.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. Jean-Claude Requier. Je retire l'amendement n° 880 rectifié, madame la présidente !

Mme la présidente. L'amendement n° 880 rectifié est retiré.

L'amendement n° 306 rectifié, présenté par MM. Lafon, Mizzon, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnecarrère et Henno, Mme Billon et M. Capo-Canellas, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Après le mot :

atmosphériques,

insérer les mots :

et n'a pas réalisé ou engagé d'étude de préfiguration pour l'instauration d'une zone à faibles émissions

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. La métropole du Grand Paris a adopté son plan climat-air-énergie métropolitain, le PCAEM, qui contient déjà un plan d'action intitulé en ces mêmes termes. Les objectifs globaux du PCAEM, et donc de son plan d'action, sont le respect des normes de l'Union européenne en matière de polluants en 2024 et des objectifs de l'OMS en 2030. Le plan d'action prévoit l'accompagnement à la création d'une ZFE métropolitaine, pour l'action AIR3.

Cependant, l'étude de préfiguration de la ZFE n'est pas intégrée au plan d'action du PCAEM, mais tirée à part. Ainsi, le PCAEM répond sur le fond aux exigences posées par l'article 27 du projet de loi.

Le présent amendement a pour objet d'éviter à la métropole du Grand Paris, ou à toute autre collectivité susceptible de se trouver dans la même situation, de réviser son PCAEM pour une question de forme uniquement, à savoir l'intégration formelle de l'étude de préfiguration de la ZFE au plan d'action du PCAEM.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je comprends et partage l'objectif des auteurs de cet amendement, qui est d'éviter que les EPCI ayant déjà réalisé une étude de préfiguration relative à l'instauration d'une ZFE ne se voient obligés d'en faire une nouvelle, compte tenu des dispositions du projet de loi.

Toutefois, il me semble – Mme la ministre pourra peut-être le confirmer – que la rédaction de l'article 27 permet déjà d'exclure de cette obligation les EPCI ayant déjà réalisé une étude sur la mise en place d'une ZFE dans le cadre de leur PCAET. Cela nous renvoie à l'amendement précédent, qui est utile dans ce cadre.

Dans ces conditions, la commission a émis un avis de sagesse sur cet amendement à ce stade en attendant la position de Mme la ministre. S'il est satisfait, l'avis sera plutôt défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme que l'amendement n'impose pas de réviser un PCAET lorsqu'une étude de préfiguration de ZFE a été réalisée. Néanmoins, tel qu'il est rédigé, on peut comprendre que le seul fait d'avoir engagé une étude permettrait de dispenser d'intégrer un plan d'action dans le cadre du PCAET, ce qui ne paraît pas souhaitable. L'amendement pose un problème rédactionnel et je propose donc à ses auteurs de le retirer ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Madame Vullien, l'amendement n° 306 rectifié est-il maintenu ?

Mme Michèle Vullien. J'ai entendu vos propos, madame la ministre. Nous allons revoir notre amendement.

Je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 306 rectifié est retiré.

L'amendement n° 1026, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Remplacer le mot :

publication

par le mot :

promulgation

La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. Amendement rédactionnel.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1026.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 722 rectifié, présenté par MM. Husson et Grosdidier, Mme Lavarde, MM. Lefèvre, Chevrollier et D. Laurent, Mme Deromedi, M. Charon, Mmes Duranton et Gruny, MM. Le Gleut, Laménie, Piednoir et Darnaud, Mme Lassarade et MM. Hugonet et Gremillet, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 7

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

– L'article L. 222-4 du code de l'environnement est complété par un paragraphe ainsi rédigé :

« – Dans le cas où la zone du périmètre du plan de protection de l'atmosphère ne correspondrait pas parfaitement avec le périmètre d'un établissement public de coopération intercommunale, il est nécessaire, lors de la prochaine révision de l'arrêté prévu au V du présent article, d'adapter le périmètre du plan de protection de l'atmosphère à l'ensemble du territoire de l'établissement public de coopération intercommunale dont une partie du territoire est couverte par le plan de protection de l'atmosphère. »

La parole est à M. Guillaume Chevrollier.

M. Guillaume Chevrollier. Le présent amendement vise à harmoniser le périmètre du plan de protection de l'atmosphère, le PPA, avec celui des EPCI.

En effet, la législation en vigueur « engendre » des PPA qui peuvent concerner une seule commune d'une intercommunalité, comme c'est actuellement le cas dans l'agglomération de Nancy.

De telles situations sont paradoxales, alors que les intercommunalités ont un rôle à jouer dans la mise en œuvre du PPA, notamment lorsqu'elles possèdent la compétence de lutte contre la pollution de l'air.

En permettant que toute l'intercommunalité soit, dans un délai maximal de cinq ans, rattachée au plan de protection de l'atmosphère qui concerne à l'origine seulement une partie de son territoire, le présent amendement permet, dans un souci de cohérence et d'efficacité, d'améliorer l'implication de l'intercommunalité dans la mise en œuvre du PPA.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement est intéressant. Il est vrai que le périmètre des plans de protection de l'atmosphère ne coïncide pas toujours avec celui des EPCI, pour des raisons que l'on peut comprendre. Cela pose des difficultés d'harmonisation entre, d'une part, les mesures prises au sein des PPA et, de l'autre, celles contenues dans les PCAET.

Toutefois, ce sont les préfets qui sont compétents pour modifier les plans de protection de l'atmosphère. Je ne suis pas sûr qu'une disposition législative soit nécessaire pour parvenir à cette fin. Peut-être Mme la ministre pourrait-elle nous éclairer sur cette question en nous exposant l'avis du Gouvernement sur cet amendement.

En attendant, la commission a préféré s'en remettre à la sagesse du Sénat ; s'il s'avère que cet amendement est satisfait, nous suivrons l'avis du Gouvernement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme, mesdames, messieurs les sénateurs, que le Gouvernement partage l'objectif des auteurs de cet amendement et s'engage à le mettre en œuvre dans le même état d'esprit.

Cela dit, comme l'a indiqué M. le rapporteur, les périmètres des PPA sont définis par les préfets. Une circulaire pourra donc leur indiquer qu'il convient d'harmoniser au mieux ces périmètres, étant entendu que certains PPA couvrent plusieurs EPCI.

En tout état de cause, puisque nous partageons votre ambition et qu'elle sera mise en œuvre, je vous saurai gré, monsieur le sénateur, de bien vouloir retirer cet amendement.

Mme la présidente. Monsieur Chevrollier, l'amendement n° 722 rectifié est-il maintenu ?

M. Guillaume Chevrollier. Compte tenu des explications de Mme la ministre, je me réjouis que le dépôt de cet amendement ait eu pour vertu de permettre qu'une circulaire soit adressée par le ministère aux préfets, ce qui permettra une mobilisation dans les territoires pour améliorer la qualité de l'air ; en conséquence, je le retire.

Mme la présidente. L'amendement n° 722 rectifié est retiré.

L'amendement n° 307 rectifié, présenté par MM. Lafon, Mizzon, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnetcarrière et Henno, Mme Billon et M. Capo-Canellas, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Après les mots :

par le

insérer les mots :

premier alinéa du

La parole est à M. Jean-Pierre Moga.

M. Jean-Pierre Moga. La métropole du Grand Paris a adopté son plan climat-air-énergie, qui contient un plan d'action. Par ailleurs, une étude de préfiguration d'une zone à faibles émissions a été réalisée par la métropole ; cette zone est en cours de création.

Les établissements publics territoriaux de la métropole élaborent, pour leur part, un plan climat-air-énergie territorial qui doit être compatible avec celui de la métropole. Il serait dès lors particulièrement contre-productif d'obliger les EPT à réaliser des études relatives à des ZFE réduites à leurs territoires.

Le présent amendement a donc pour objet de limiter le contenu du plan d'action des PCAET au premier alinéa du 3° du II de l'article L. 229-26 du code de l'environnement.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement est satisfait par le travail de la commission. En effet, nous avons adopté un amendement visant à éviter que les EPT d'Île-de-France ne soient tenus de réaliser une étude relative à la mise en place d'une ZFE, puisqu'une telle étude a été réalisée par la métropole du Grand Paris. Je vous invite donc, mon cher collègue, à retirer votre amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Moga, l'amendement n° 307 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-Pierre Moga. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 307 rectifié est retiré.

L'amendement n° 308 rectifié, présenté par MM. Lafon, Le Nay, Mizzon et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnetcarrière, Henno et Capo-Canellas et Mme Billon, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– Après l'article L. 5219-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 5219-1-... ainsi rédigé :

« Art. L. 5219-1- – Sans préjudice des articles L. 2212-2, L. 2213-2 et L. 2512-14, et par dérogation au I de l'article L. 2213-4-1, le président du conseil de la métropole exerce les attributions lui permettant, par arrêté, de créer une zone à faibles émissions métropolitaine. »

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Une zone à faibles émissions métropolitaine est en cours de création, sous l'impulsion de la métropole du Grand Paris.

En vue de sa création, chaque maire des communes membres de la métropole et incluses dans le périmètre de la ZFE doit édicter un arrêté concordant pour son territoire communal.

Le présent amendement a pour objet de transférer de plein droit à la métropole le pouvoir de police de la circulation dévolu aux maires, mais uniquement en ce qui concerne les restrictions de circulation découlant de la ZFE. Les pouvoirs de police des maires resteraient intacts sur tous les autres aspects de la circulation.

Cette modification permettrait, sans sacrifier le contenu des études ni la procédure de concertation prévue par les textes, de créer cette ZFE dans un délai bref, de manière compatible avec les exigences de santé publique et les échéances européennes.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je comprends l'objet de cet amendement, mais ce dispositif pose deux types de problèmes.

Le premier problème est juridique : cette mesure reviendrait à transférer à la métropole du Grand Paris une partie des pouvoirs de police de la circulation des maires, mais non leur totalité. Cela poserait des difficultés, puisque la métropole serait compétente pour mettre en place des restrictions de circulation sur les voies dont les maires sont pourtant partiellement gestionnaires. Il se poserait un problème de cohérence dans l'exercice des pouvoirs de police sur la voirie.

Le second problème est politique ; cela n'aura échappé à personne. Certains maires ont exprimé leur refus de voir leur commune incluse dans la ZFE devant être mise en place, au 1^{er} juillet 2019, dans le périmètre défini par l'autoroute A 86. L'adoption de cet amendement permettrait en quelque sorte à la métropole de leur forcer la main. La mission du Sénat ne consiste pas à permettre des coups de force de ce style.

Dans ces conditions, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage l'objectif de facilitation de l'adoption d'une ZFE à l'échelle métropolitaine. C'est pourquoi différentes dispositions ont été incluses dans le projet de loi à cette fin. Toutefois, il n'est pas possible de transférer de manière sécable une partie du pouvoir de police du maire à une autre entité. Par ailleurs, le transfert proposé remettrait en question la ZFE déjà mise en place par la ville de Paris, ce qui n'apparaît pas souhaitable.

Je vous invite donc, madame la sénatrice, à retirer cet amendement, faute de quoi l'avis du Gouvernement sera défavorable.

Mme la présidente. Madame Vullien, l'amendement n° 308 rectifié est-il maintenu ?

Mme Michèle Vullien. J'entends les déclarations de M. le rapporteur et de Mme la ministre ; par conséquent, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 308 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 27, modifié.

(L'article 27 est adopté.)

Article 28

- ① I. – L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° (*Supprimé*)
- ③ 2° Le I est ainsi modifié :
- ④ a) Les mots : « des zones à circulation restreinte peuvent être créées dans les agglomérations et » sont remplacés par les mots : « des zones à faibles émissions peuvent être créées dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et dans » ;
- ⑤ b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑥ « L'instauration d'une zone à faibles émissions est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du même code ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent. » ;
- ⑦ 2° *bis* (*nouveau*) Le II est ainsi modifié :
- ⑧ a) Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ⑨ – aux première et deuxième phrases, les mots : « zones à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zones à faibles émissions » ;
- ⑩ – à la dernière phrase, les mots : « zone à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zone à faibles émissions » ;
- ⑪ b) Au deuxième alinéa, les mots : « zones à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zones à faibles émissions » ;
- ⑫ 3° Le III est ainsi modifié :
- ⑬ a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « , est », sont insérés les mots : « mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et » ;
- ⑭ b) Le second alinéa est supprimé ;
- ⑮ c) Sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés :
- ⑯ « Lorsqu'un projet de zone à faibles émissions couvre le territoire de plusieurs collectivités territoriales, ce projet peut faire l'objet d'une étude unique et d'une seule procédure de participation du public.
- ⑰ « L'étude réalisée préalablement à l'institution d'une zone à faibles émissions peut être reprise lorsqu'il est envisagé d'étendre les mesures arrêtées à tout ou partie du territoire d'une autre commune ou collectivité territoriale limitrophe, en y apportant les éléments justifiant cette extension et, le cas échéant, ceux nécessaires à l'actualisation de l'étude initiale.

- ⑱ « Les dispositions du présent III ne sont toutefois pas applicables lorsque l'institution d'une zone à faibles émissions constitue l'une des mesures du plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques du plan climat-air-énergie territorial prévu par au 3° de l'article L. 229-26 du code de l'environnement et que les restrictions envisagées ont, pour l'essentiel, fait l'objet de l'étude de préfiguration imposée par le deuxième alinéa du même 3°. » ;
- ⑲ 4° (*nouveau*) Au V, les mots : « zone à circulation restreinte » sont remplacés par les mots : « zone à faibles émissions ».
- ⑳ II. – Après l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-4-2 ainsi rédigé :
- ㉑ « Art. L. 2213-4-2. – I. – Afin de faciliter la constatation des infractions aux règles de circulation arrêtées en application de l'article L. 2213-4-1 et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions ainsi que la recherche de leurs auteurs, des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales ou par les services de police municipale de la ou des communes sur le territoire desquelles a été instituée une zone à faibles émissions ou, pour la zone instaurée à Paris, par le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris.
- ㉒ « II. – La mise en œuvre des dispositifs de contrôle est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police.
- ㉓ « Les lieux d'implantation des dispositifs fixes sont déterminés en tenant compte des niveaux de pollution atmosphérique observés sur les voies de circulation concernées.
- ㉔ « L'autorisation ne peut être délivrée que si :
- ㉕ « 1° Les modalités de contrôle ne conduisent pas à contrôler chaque jour plus de 50 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone ;
- ㉖ « 2° (*Supprimé*)
- ㉗ « 3° Les lieux de déploiement retenus n'ont pas pour effet de permettre un contrôle de l'ensemble des véhicules entrant dans la zone à faibles émissions ou dans un espace continu au sein de cette zone.
- ㉘ « Les conditions prévues pour la délivrance de l'autorisation doivent être respectées lorsque des dispositifs de contrôle mobiles sont ajoutés.
- ㉙ « La demande d'autorisation est accompagnée d'une étude de la circulation et de la pollution au sein de la zone à faibles émissions permettant d'apprécier le respect des conditions fixées aux 1° et 2° du présent II.
- ㉚ « III. – Les données à caractère personnel collectées au moyen des dispositifs mentionnés au I peuvent, pour les finalités prévues au même I, faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.
- ㉛ « Ces traitements automatisés peuvent comporter la consultation du fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l'article L. 318-1 du code de la route, ainsi que

des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies et espaces concernés. Dans les seuls cas où ces consultations ne permettent pas de procéder à une telle vérification, ils peuvent également comporter une consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1 du même code. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

32 « Dès que la consultation de l'un de ces fichiers a permis de s'assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I du présent article, les données collectées relatives à ce véhicule sont détruites immédiatement.

33 « Les données relatives aux autres véhicules font immédiatement l'objet d'un traitement destiné à masquer les images permettant l'identification des occupants du véhicule, de façon irréversible s'agissant des tiers et des passagers du véhicule. Elles peuvent être enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d'une procédure pénale.

34 « Sur demande du titulaire du certificat d'immatriculation ou de l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2 du code de la route, destinataire de l'avis d'amende forfaitaire, ou de l'officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations, le responsable du traitement communique les données permettant l'identification du conducteur du véhicule.

35 « Seuls les agents de police municipale intervenant dans les communes sur le territoire desquelles une zone à faibles émissions a été instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du présent code et, pour la zone instaurée à Paris, les agents de surveillance de Paris, ont accès aux données issues des traitements prévus au premier alinéa du présent III.

36 « Lorsque les dispositifs et traitements mentionnés au présent article sont mis en œuvre par l'État, les agents de police municipale intervenant dans les communes concernées et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction pour les besoins du constat qu'ils ont compétence pour opérer.

37 « IV. – Lorsque les dispositifs et les traitements automatisés prévus au présent article sont mis en œuvre par l'État à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale qui a mis en place une zone à faibles émissions, une convention entre l'État et la collectivité ou l'établissement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l'établissement à son financement.

38 « V (nouveau). – Lorsque les dispositifs de contrôle mentionnés au II ont été mis en place à l'initiative d'une commune, celle-ci perçoit le produit des amendes résultant des infractions constatées aux règles de circulation arrêtées en application de l'article L. 2213-4-1.

39 « VI (nouveau). – La mise en place des dispositifs de contrôle prévus par le présent article est précédée par une campagne d'information locale d'une durée minimale d'un mois. Celle-ci porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé et les modalités techniques de mise en œuvre du contrôle.

Mme la présidente. La parole est à Mme Martine Filleul, sur l'article.

Mme Martine Filleul. Si je salue la mise en place des zones à faibles émissions, je regrette néanmoins que nous n'allions pas plus loin sur la question de la limitation de la circulation des automobiles comme outil de lutte contre la pollution de l'air.

J'avais pour ma part, avec le groupe socialiste et républicain, déposé un amendement, qui n'a malheureusement pu passer sous les fourches caudines de l'article 40 de la Constitution,...

M. Philippe Dallier. *Fatalitas!*

Mme Martine Filleul. ... visant à permettre aux AOM de mettre en place, à l'entrée des grandes villes, un péage positif.

À contre-pied de toute logique punitive, ce dispositif permettrait de proposer à certains automobilistes d'adhérer à un programme volontaire incitatif, fondé sur une rétribution temporaire de l'évitement des heures de pointe ou du report vers des modes de déplacement plus doux. Sa finalité serait d'ancrer chez les automobilistes des habitudes durables pour limiter la congestion des axes routiers.

De tels péages ont été mis en place aux Pays-Bas, en particulier, où ils ont rencontré un vif succès. La métropole européenne de Lille – vous le savez – a pour projet d'en mettre un en place.

Si l'on peut comprendre la décision du Gouvernement de supprimer dans le texte toutes les mesures relatives aux péages urbains, compte tenu du contexte actuel et de la nécessité de garantir que l'écologie soit le corollaire de la justice fiscale, il est dommage qu'il n'ait pas fait preuve d'innovation et prévu les mesures nécessaires à la mise en place de péages positifs.

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 748 rectifié, présenté par Mme Bonnefoy, MM. Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquin, J. Bigot et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

a) Les mots : « agglomérations et » sont remplacés par les mots : « agglomérations de plus de 100 000 habitants, dans les zones rurales riveraines de moins de cinquante kilomètres d'une autoroute à péage, et dans » ;

La parole est à Mme Nicole Bonnefoy.

Mme Nicole Bonnefoy. La circulation des poids lourds sur les routes nationales est un véritable fléau pour les autres usagers de la route comme pour les riverains.

Je veux en prendre pour exemple mon département, la Charente, que vous connaissez, madame la ministre : les riverains de la RN 10 subissent chaque jour le défilé de plus de 6 000 camions. Les deux tiers de ces poids lourds effectuent des trajets à dimension nationale et internationale ; ils traversent le département sans s'arrêter.

Ce trafic pourrait être aisément reporté sur l'autoroute A 10, qui est proche, puisqu'elle effectue un trajet parallèle à la route nationale entre Poitiers et Bordeaux. Les camions préfèrent circuler sur la route nationale parce qu'elle n'est pas assujettie à péage ; ils acceptent d'allonger de quelques minutes leur temps de trajet, pour une économie de bouts de chandelles !

Aussi, dans un souci de lutte contre la pollution atmosphérique résultant du trafic de ces poids lourds, cet amendement vise à octroyer aux maires ou aux présidents d'EPCI dont la collectivité est située à moins de 50 kilomètres d'une autoroute à péage le pouvoir d'établir une zone à circulation restreinte sur le territoire de leur commune ou de leur EPCI. Ainsi, les camions quitteront la route nationale pour l'autoroute, qui est adaptée à ce trafic et lui dédie une voie propre. Cela mettrait fin aux kilomètres de tunnels de camions que nous observons sur les routes nationales.

Mme la présidente. L'amendement n° 493 rectifié, présenté par MM. Dantec, Artano, Gold, Arnell et Corbisez, Mme Guillotin et MM. Labbé et Guérini, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Supprimer les mots :

de plus de 100 000 habitants

La parole est à M. Éric Gold.

M. Éric Gold. Cet amendement vise à élargir le champ des territoires pouvant être inclus dans une zone à faibles émissions. Toutes les communes compétentes d'un EPCI pourront mettre en place une ZFE, et non pas seulement les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Cette disposition permettrait d'augmenter l'attractivité des villes moyennes et de revaloriser le foncier dans leurs centres-villes grâce à une action résolue sur les mobilités durables.

Par ailleurs, une étude de 2016 de Santé publique France démontre clairement que tous les territoires sont touchés par la pollution de l'air. Les centres urbains des communes moyennes n'en étant pas exempts, il convient d'agir, pour des raisons prioritaires de santé publique, afin d'améliorer la qualité de l'air dans ces zones. Tel est aussi l'objet de cet amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 170, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Remplacer le nombre :

100 000

par le nombre :

50 000

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement a pour objet d'élargir le dispositif des zones à faibles émissions à toutes les agglomérations comptant plus de 50 000 habitants, soit environ 80 communes et 5 millions d'habitants supplémentaires.

Cette disposition ne nous semble pas présenter de difficulté majeure. Soit l'agglomération ne présente pas de problème de pollution, auquel cas le dispositif reste optionnel, soit elle y est sujette et il est important qu'elle mette en œuvre des mesures de restriction.

Il n'est pas besoin de répéter une nouvelle fois l'argumentaire : vous connaissez le fléau qu'est la pollution de l'air, ainsi que les condamnations de la France par l'Union européenne.

La France n'a créé que deux ZFE depuis 2015, alors que 200 ont été mises en place dans l'Union européenne. Ne pénalisons ni les EPCI volontaires ni les habitants des agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants qui souffrent de la pollution.

Mme la présidente. L'amendement n° 523 rectifié, présenté par MM. Théophile, Karam, Patient, Mohamed Soilihi et Hassani, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Après les mots :

100 000 habitants

insérer les mots :

et de plus de 50 000 dans les départements d'outre-mer relevant de l'article 73 de la Constitution

La parole est à M. Dominique Théophile.

M. Dominique Théophile. Il s'agit d'abaisser, en outre-mer, le seuil d'habitants imposé pour la création d'une zone à faibles émissions, afin de tenir compte de la taille démographique de ces territoires.

Rappelons que la Guadeloupe est la première région émettrice de CO₂ par personne et par kilomètre parcouru : cette quantité s'élève à 264 grammes, contre 130 grammes dans l'Hexagone.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il est vrai que la mise en place de seuils est toujours nécessaire pour fixer le cadre de ce type de projets. Cela dit, nous considérons qu'il faut laisser aux collectivités qui le souhaiteraient la liberté de s'engager dans cette démarche de mise en place de zones à faibles émissions, étant entendu que le présent projet de loi, tel qu'il a été présenté par Mme la ministre, est une boîte à outils.

Laissons donc cet outil à la disposition des collectivités, même dans des agglomérations comptant moins de 100 000 habitants. Si elles le souhaitent, elles doivent pouvoir mettre en œuvre une zone de ce type, en fonction de la politique qu'elles auront adoptée.

La commission a donc émis un avis favorable sur l'amendement n° 493 rectifié. Les trois autres seront satisfaits ; je souhaite donc leur retrait.

M. Victorin Lurel. Ils ne le seront pas tous !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le présent dispositif, tel qu'il a été étudié, visait davantage les EPCI de plus de 100 000 habitants, compte tenu, notamment, de leur

capacité à mener les études nécessaires et à contrôler les mesures mises en place. Pour autant, le Gouvernement n'identifie pas de raison de s'opposer à l'extension de ce qui n'est qu'une faculté.

Je m'en remets donc à la sagesse de la Haute Assemblée sur l'amendement n° 493 rectifié ; le Gouvernement souhaite le retrait des amendements n° 170 et 523 rectifié au profit de celui-ci.

Mme la présidente. Qu'en est-il de l'amendement n° 748 rectifié ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends bien la préoccupation de ses auteurs, qui souhaitent le report du trafic de poids lourds. J'estime toutefois qu'une ZFE ne constitue pas, en la matière, un outil approprié.

En effet, en tout état de cause, tous les poids lourds qui disposeraient des catégories les plus récentes de vignettes Crit'Air pourraient continuer à circuler dans ces zones. Rappelons que les poids lourds se renouvellent beaucoup plus vite que les véhicules des particuliers ; par conséquent, en leur sein, les véhicules ayant reçu une vignette Crit'Air au chiffre élevé ne sont qu'une petite minorité. Dès lors, non seulement le dispositif que vous proposez ne correspond pas aux objectifs d'une ZFE, mais il serait inopérant.

C'est pourquoi je vous invite, madame la sénatrice, à retirer cet amendement, faute de quoi l'avis du Gouvernement sera défavorable.

Mme la présidente. Madame Bonnefoy, l'amendement n° 748 rectifié est-il maintenu ?

Mme Nicole Bonnefoy. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 748 rectifié est retiré.

La parole est à M. Victorin Lurel, pour explication de vote.

M. Victorin Lurel. Je n'ai pas l'impression que l'adoption de l'amendement n° 493 rectifié satisfèrait la demande de mon collègue Dominique Théophile au travers de l'amendement n° 523 rectifié. Je peux comprendre la souplesse de l'amendement n° 493 rectifié, qui tend à faire disparaître le seuil de 100 000 habitants et à laisser la création des ZFE à la discrétion des collectivités. Cela dit, dans le texte de la commission, il ne s'agit que d'une faculté, et non d'une obligation.

Simplement, ce seuil de 100 000 habitants interdit aux petites agglomérations des outre-mer de faire jouer cette faculté. C'est pourquoi M. Théophile a déposé cet amendement ; d'ailleurs, ce n'est pas la première fois qu'il fait une telle proposition : seulement, il y a deux jours, la présidence de séance a été un peu rapide dans la gestion de la parole, et notre collègue n'a donc pas pu faire prospérer son amendement.

J'avoue que cette proposition n'est pas une innovation, puisque le seuil de 50 000 habitants pour les agglomérations existe déjà dans les outre-mer, notamment en matière de perception de la taxe spéciale sur les carburants. Toute agglomération comptant au moins 50 000 habitants peut percevoir cette taxe. La région en sait quelque chose. Pourquoi, d'ailleurs, ne pas le fixer à 30 000 habitants, puisque cela reste une simple faculté ?

En revanche, si l'amendement de M. Dantec, tendant à faire disparaître le seuil, était adopté, toute ville pourrait s'emparer de cette compétence et dresser des plans de zones à faibles émissions. J'aimerais pouvoir être rassuré sur ce point. Si tel n'est pas le cas, puisque mes collègues ont

retiré l'amendement défendu par notre groupe, je soutiendrai l'amendement de mon collègue Dominique Théophile ; en revanche, si l'amendement n° 493 rectifié devait bien répondre à la demande de mon collègue, je me rallierais à lui.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. De fait, la rédaction de l'amendement n° 493 rectifié n'impose aucun seuil : même au-dessous de 100 000 habitants, chaque agglomération pourra se saisir du problème et mettre en place une ZFE, sans restriction particulière. C'est applicable partout de la même façon, quel que soit le nombre d'habitants de l'agglomération.

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Théophile, pour explication de vote.

M. Dominique Théophile. Dans ces conditions, je retire mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 523 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 493 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, l'amendement n° 170 n'a plus d'objet.

Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 346 rectifié n'est pas soutenu.

L'amendement n° 494 rectifié, présenté par MM. Dantec, Artano, Gold, Arnell et Corbisez, Mme Guillotin et MM. Labbé, Castelli, Gabouty, Guérini, Menonville et Requier, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les modalités de la zone à faibles émissions, à l'instar du périmètre choisi et du type de véhicules intégrés, visent une amélioration nette sur la qualité de l'air de manière à répondre à terme à la nécessité de réduire les taux de concentration en deçà des seuils de pollution de l'air indiqués par l'Organisation mondiale de la santé.

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Je profite de cette occasion pour remercier M. le rapporteur du soutien qu'il a bien voulu apporter à l'amendement n° 493 rectifié.

Cet amendement-ci vise à inciter les collectivités territoriales à renforcer leurs actions en faveur de la qualité de l'air au travers de la mise en place d'une zone à faibles émissions. Cela se ferait en s'assurant que les modalités choisies, en particulier le périmètre d'application et les types de véhicules intégrés, sont assez ambitieuses et progressives, notamment du point de vue de l'étendue géographique, pour éradiquer à moyen terme la pollution de l'air.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. J'ai eu l'occasion de m'exprimer sur ce sujet. L'avis de la commission sur cet amendement est défavorable ; nous étions d'ailleurs du même avis sur l'amendement n° 346 rectifié, qui n'a pas pu être soutenu.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Dantec, l'amendement n° 494 rectifié est-il maintenu ?

M. Ronan Dantec. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 494 rectifié est retiré.

L'amendement n° 677 rectifié, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 6

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Dans les zones à faibles émissions, si des moyens de transport de substitution et des capacités de stationnement suffisantes ne sont pas mis en place par l'autorité compétente, les autorités organisatrices des mobilités peuvent accorder des dérogations de libre circulation. La liste des véhicules concernés par ces dérogations est établie par les autorités organisatrices des mobilités après consultation du comité des partenaires de son bassin de mobilité.

« La mise en place d'une zone à faibles émissions s'accompagne d'un plan d'action comportant des mesures d'accompagnement pour les personnes qui n'ont pas d'autres choix que d'utiliser un véhicule concerné par les restrictions de circulation. » ;

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. Cet amendement a pour objet d'adapter les restrictions propres aux zones à faibles émissions à certains types de publics, y compris aux plus fragiles.

Nous souhaitons ne pas sanctionner davantage des individus ne disposant pas des ressources nécessaires pour l'acquisition d'un véhicule propre ; par ailleurs, si les moyens de transport de substitution sont insuffisants ou inadaptés, des dérogations de libre circulation doivent pouvoir être mises en place. Elles concerneraient notamment les travailleurs se rendant sur leur lieu de travail avec un véhicule traditionnel, ainsi que les véhicules de livraison et de travaux.

Cet amendement a également pour objet – c'est important – de faire en sorte que la mise en place des ZFE soit complétée par un plan d'action comportant des mesures d'accompagnement. En effet, une étude de l'Ademe de mars 2018 sur les zones à faibles émissions à travers l'Europe souligne que les coûts sociaux de ces zones sont mal documentés et que leurs impacts sur la qualité de l'air sont disparates.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je serais tenté de répondre par l'injonction suivante : souplesse et liberté pour les AOM et les collectivités !

Je comprends l'intention des auteurs de cet amendement. Je tiens à rappeler que les collectivités qui créent des ZFE disposent de larges marges de manœuvre pour définir les voies de circulation et les catégories de véhicules concernées, ainsi que les horaires et les jours pendant lesquels les restrictions de circulation s'appliquent. Une vraie liberté est donc laissée aux collectivités pour adapter ces ZFE aux spécificités de leur territoire, ce qui leur permet notamment de tenir compte de l'offre de mobilité disponible. À ce titre, d'ailleurs,

les collectivités peuvent accorder des dérogations individuelles pour permettre à certaines personnes de circuler dans ces zones.

Par ailleurs, donner aux AOM la possibilité d'accorder des dérogations s'agissant de la circulation dans les ZFE, alors que ces autorités ne sont, le plus souvent, pas compétentes pour mettre en place ces zones, puisque cela relève du pouvoir de police de la circulation du maire, ne paraît pas opportun.

Pour ces deux raisons, la commission demande le retrait de cet amendement ; sinon, son avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je veux confirmer que l'étude préalable à la création d'une ZFE doit déjà s'accompagner d'une analyse des populations concernées par le risque de dépassement des normes de qualité de l'air, mais aussi de la proportion de véhicules concernés.

Le projet d'arrêté, assorti de l'étude, est soumis pour avis à l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. Il est d'ores et déjà possible d'accorder des dérogations, soit individuelles, soit portant sur des types de véhicules donnés.

Je ne voudrais pas que l'on voie dans les ZFE une mesure visant à interdire les voitures. Elles visent simplement à interdire les véhicules les plus polluants. À ce titre, il y a bien des alternatives, telles que l'usage de modes partagés ou actifs, mais aussi celui de véhicules plus récents. De nombreux dispositifs d'aide ont été mis en place à cette fin par le Gouvernement.

Enfin, comme l'a rappelé M. le rapporteur, le détenteur du pouvoir de police peut ne pas être l'autorité organisatrice de la mobilité ; dès lors, celle-ci ne pourrait pas être compétente pour délivrer des dérogations.

Je vous propose donc le retrait de cet amendement, faute de quoi l'avis du Gouvernement sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Nous pourrions éventuellement modifier le dispositif de cet amendement et, notamment, la phrase précisant que l'autorité organisatrice octroierait les dérogations, si cette décision relève du pouvoir de police du maire.

Nous souhaitons attirer l'attention de toutes et tous sur le risque que représentent, pour la cohésion sociale, les zones à faibles émissions. Lorsque vous nous dites, madame la ministre, que notre amendement est satisfait, car les possibilités de dérogation existantes sont suffisantes, je m'interroge : ces dérogations pourront-elles être du même type que celles qui peuvent exister pour le stationnement ? Pourrait-on obtenir une tarification solidaire, ou bien seulement des dérogations portant sur certains types de véhicules ou sur certaines activités ? Peut-on véritablement entrer dans ce champ ?

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Des dérogations peuvent absolument porter sur certaines activités, et les études qui doivent être menées doivent permettre de déterminer quelles peuvent être les activités et les personnes concernées et d'adapter les dispositifs en fonction.

Si je ne me trompe, quinze métropoles s'engagent aujourd'hui dans cette démarche; je peux vous assurer qu'elles sont attentives à la nécessité d'adopter une démarche progressive et de ne pas mettre nos concitoyens en difficulté; elles ciblent donc leurs dispositifs sur des activités faisant l'objet d'un accompagnement, notamment les activités de livraison. J'estime donc, monsieur le sénateur, que vos préoccupations sont satisfaites.

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Courteau, pour explication de vote.

M. Roland Courteau. Madame la ministre, vous parlez d'activités, quand nous parlons de personnes et, notamment, de celles de condition modeste, qui n'ont pas les moyens de faire l'acquisition d'un véhicule propre. Nous ne sommes pas convaincus par vos propos, et nous maintenons donc notre amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 677 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 446 rectifié *bis*, présenté par MM. Léonhardt et Artano, Mme Laborde, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Castelli, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier, Vall, de Belenet, Cuypers et Delahaye, Mme Guidez, MM. Hugonet, Laugier et Lévrier, Mme Primas et M. Temal, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Dans la région Île-de-France, la mise en place d'une zone à faibles émissions à l'année N est conditionnée au respect d'un taux de régularité annuel moyen des RER et TER franciliens supérieur à 90 % à l'année N-1. Les modalités techniques d'application de cette mesure sont définies par un décret en Conseil d'État. » ;

La parole est à M. Olivier Léonhardt.

M. Olivier Léonhardt. En 2030, dans onze ans, seuls les véhicules dits « propres » pourront circuler dans la zone à faibles émissions de la métropole du Grand Paris.

Je m'en réjouis, d'abord, parce que l'enjeu climatique et environnemental constitue le défi à relever pour notre génération.

Je m'en réjouis, aussi, parce que la mise en place de cette ZFE implique obligatoirement que le Gouvernement offre des alternatives sérieuses aux habitants de grande banlieue, qui sont aujourd'hui contraints de prendre leur voiture pour aller travailler.

Je m'en réjouis, enfin, parce que je me préoccupe depuis vingt ans de la situation déplorable du réseau RER en Île-de-France.

La mise en place de la ZFE obligera le Gouvernement à débloquer de gros moyens en très peu de temps pour les RER.

M. Philippe Dallier. Eh oui !

M. Olivier Léonhardt. Pour que la ZFE fonctionne vraiment et pour lutter vraiment contre la pollution, il faut augmenter vraiment la fiabilité et la régularité des RER, mais il est également obligatoire d'augmenter la capacité de ces

trains pour qu'ils puissent accueillir les centaines de milliers de nouveaux voyageurs qui auront alors, fort heureusement, abandonné leur véhicule à moteur thermique.

Madame la ministre, peut-on imaginer mettre en place la ZFE sans offrir d'alternatives aux Franciliens ?

Va-t-on abandonner davantage les habitants de grande couronne, en les privant purement et simplement d'accès à Paris ? C'est pourquoi cet amendement a recueilli les signatures de dix sénateurs issus de cinq groupes politiques et représentant les quatre départements de la grande couronne.

Alors, de deux choses l'une, madame la ministre : soit on veut que les RER fonctionnent en 2030 de manière à permettre à la ZFE d'exister et aux habitants de la grande couronne de se rendre à leur travail dans de bonnes conditions, auquel cas nous comptons sur vous pour soutenir cet amendement, soit on sait d'ores et déjà qu'il ne sera pas possible d'offrir des alternatives sérieuses aux habitants les plus éloignés de Paris, et on se moquera totalement de ces habitants, de leur santé, du climat et de la pollution !

Dans ce cas-là, en effet, il vous faut émettre un avis défavorable sur cet amendement, en utilisant un prétexte technique pour balayer en un instant les préoccupations de 5,5 millions de Franciliens qui vivent en grande couronne.

Mes chers collègues, les habitants de grande banlieue subissent les mêmes difficultés de déplacement que les habitants des zones périurbaines de province. Le quotidien d'un habitant de Sainte-Geneviève-des-Bois, dans l'Essonne, est plus proche de celui d'un habitant de la périphérie d'Angers, de Nîmes, ou de Tourcoing, que de celui d'un Parisien.

L'objet de cet amendement dépasse largement le cadre strict de l'Île-de-France. Nous demandons simplement que les habitants des zones périurbaines soient respectés. J'en appelle donc à la solidarité et à la responsabilité de tous nos collègues issus de territoires de plus en plus ignorés !

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. C'est le cri du cœur d'un Francilien, qui dénonce le manque de régularité des transports et leur saturation, avec tous les problèmes que cela engendre pour les habitants.

Toutefois, l'avis de la commission ne s'appuiera pas, contrairement à ce que vous disiez, sur un argument technique. Si la solution proposée ne paraît pas viable, c'est pour une raison simple : cela obligerait à décider chaque année la mise en place d'une ZFE. En réalité, ce n'est pas possible : on ne peut attendre que les critères de l'année *n-1* soient connus pour décider ou non la mise en place d'une ZFE ! Tout cela paraît très compliqué à mettre en œuvre.

La commission est donc défavorable à cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne peux pas laisser dire que l'on ne se préoccuperait pas des habitants des zones périurbaines. Vous avez eu l'occasion de le voter, un titre entier du projet de loi concerne la programmation des infrastructures : les priorités, pour ce qui concerne les investissements, ont été fortement réorientées. Il s'agit de cesser de consacrer toutes les ressources à la réalisation de lignes à grande vitesse, pour s'occuper des transports du quotidien. Je ne peux donc pas laisser dire que l'on ignore les habitants de ces zones.

Tout ce que vous êtes en train de voter dans le cadre de ce projet de loi vise précisément à prendre en compte les transports du quotidien, ceux des habitants des centres-villes, des zones périurbaines, des villes moyennes, des petites villes et des zones rurales, que l'on a pendant trop longtemps ignorés. S'agissant en particulier de l'Île-de-France, j'ai émis un avis défavorable sur l'amendement visant à faire remonter la compétence d'instauration d'une ZFE au niveau de la métropole du Grand Paris. Je souhaite en effet que les communes et les établissements publics territoriaux concernés soient bel et bien associés à la mise en place d'une ZFE. On ne va pas mettre en place brutalement une zone à faibles émissions sur un grand périmètre sans avoir mené une concertation avec les élus concernés.

Vous nous dites par ailleurs qu'il faudrait investir massivement dans les transports pour améliorer la qualité de l'air, objectif que nous partageons tous ici. Nous prévoyons 6,7 milliards d'euros dans le contrat de plan, et c'est du jamais vu. Vous le savez comme moi, notre ambition et le rythme des investissements réalisés aujourd'hui pour remettre en état des réseaux qui ont souffert de décennies de sous-investissement est source de difficultés. En effet, les travaux, destinés à l'avenir, sont susceptibles de créer des perturbations. Selon moi, on « met le paquet » sur les transports en commun, y compris ferrés, en Île-de-France, comme je souhaite qu'on le fasse dans toutes les grandes métropoles, qui ont pris un retard considérable en matière de capacités d'offre ferroviaire.

Tel est le sens de l'action que nous menons. N'essayez pas de donner l'impression que nous souhaitons mettre en place brutalement des zones à faibles émissions, sans aucune mesure d'accompagnement ! C'est tout le contraire qui est proposé ! Non seulement les études menées sur ces zones seront, je le rappelle, accompagnées par l'Ademe, mais leur mise en œuvre sera progressive. Par ailleurs, un accompagnement pour l'étude de solutions alternatives est prévu. Il s'agit de ne mettre en difficulté ni les entreprises ni les habitants de ces zones ou ceux qui ont besoin de s'y rendre.

Bien évidemment, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Nous l'avons bien compris, il s'agit d'un amendement d'appel quelque peu provocateur. Notre collègue a raison de le souligner, il existe un risque réel d'assister, demain, par le biais des ZFE, à une accélération des ségrégations sociales, comme l'ont souligné les auteurs de l'amendement précédent. Au demeurant, votre réponse, madame la ministre, va dans le bon sens.

Il est important de se poser la question au bon moment. Sans vouloir être pénible, je rappelle que nous nous sommes posé un certain nombre de questions, voilà un an, sur la contribution climat-énergie. Pour les avoir insuffisamment prises en compte, nous avons pu déplorer ce qui a suivi ! Aujourd'hui, le moment est venu de poser la question soulevée par cet amendement. On connaît votre engagement, madame la ministre, et ce projet de loi d'orientation des mobilités en témoigne. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous le soutenons, même s'il subsiste bien évidemment, sur certains points, quelques désaccords entre nous.

Nous devons tous en être conscients, si les investissements ne sont pas au rendez-vous, si les primes à la mutation en faveur de véhicules propres pour les ménages modestes ne sont pas à la hauteur, le risque de ségrégation s'amplifiera.

Au demeurant, nous partageons tous le même objectif. L'important est de ne pas refaire les erreurs du passé.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Raymond Hugonet, pour explication de vote.

M. Jean-Raymond Hugonet. Je remercie Olivier Léonhardt d'avoir déposé cet amendement, que j'ai cosigné, avec des collègues d'autres sensibilités politiques.

Madame la ministre, je sais à quel point vous êtes investie en la matière. Je ne l'oublie pas, vous étiez présente l'année dernière et vous le serez encore cette année, le 12 juillet, à la gare de Brétigny-sur-Orge. Si ce sujet est aussi sensible dans l'Essonne, c'est parce que nous n'oublions pas que la mort de sept personnes est due à un défaut d'entretien des lignes. Cela s'est passé à une encablure de Paris, sur un territoire qui est véritablement considéré comme un territoire de relégation. Pourtant, on nous impose d'y construire, alors qu'il est totalement sous-équipé en matière de transports.

J'ai bien noté votre réponse, madame la ministre, et je sais que vous mettez toute votre énergie pour résoudre le problème. Quoi qu'il en soit, je remercie encore une fois notre collègue Olivier Léonhardt d'avoir déposé cet amendement qui met en lumière un problème particulièrement sensible que nous vivons au quotidien. La situation ne peut plus durer bien longtemps ! Vous l'avez dit, on ne pourra pas rattraper en deux ans le retard pris. Pour la grande couronne, le sujet est vital.

Mme la présidente. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Je n'ai pas pour habitude de faire des flatteries ou de dire du bien du Gouvernement... C'est ainsi, la vie démocratique fait que chacun doit tenir son rôle. Cependant, mes chers collègues, nous sommes en train de faire porter au gouvernement actuel, que je ne soutiens pas, la responsabilité de vingt-cinq ans de décisions successives.

M. Michel Dagbert. Absolument !

M. Roger Karoutchi. Combien de fois ai-je dénoncé, avec Laurence Cohen, au conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF, le manque d'investissements ? À l'époque, la SNCF reprenait même l'argent de l'amortissement du matériel pour le consacrer au TGV. Elle ne le réinvestissait pas en Île-de-France.

On revient donc de loin ! Toutefois, depuis quatre ou cinq ans, l'État et la région consacrent énormément de moyens non seulement au Grand Paris Express, qui est payé par les Franciliens et les entreprises franciliennes, mais aussi à l'amélioration du réseau existant et du contrat de plan. Si l'on considère l'ensemble des actions portées de manière conjuguée par l'État et la région, les moyens d'investissement consacrés à l'amélioration du réseau ont triplé en cinq ans.

Bien évidemment, les résultats ne seront pas là immédiatement. Quand rien n'a été fait pendant vingt ans, ce n'est pas en quatre ou cinq ans que l'on change la donne. Quoi qu'il en soit, les choses bougent. On peut déjà voir sur un certain nombre de lignes de RER ou de métro des transformations, qu'il s'agisse du matériel ou des voies.

Si je comprends les intentions des auteurs de l'amendement, il me semble qu'ils critiquent le passé et non pas forcément l'actualité.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Léonhardt, pour explication de vote.

M. Olivier Léonhardt. Je suis tout à fait d'accord avec M. Karoutchi et Mme la ministre, c'est une bonne stratégie. Je l'ai d'ailleurs dit. Je souhaite que nous puissions mettre en œuvre la ZFE. La vérité, c'est que les gens n'auront pas d'autre solution que de monter dans des trains d'ores et déjà bondés, dans lesquels plus personne ne peut monter. Certes, on peut les empêcher d'aller à Paris en voiture, mais à condition de leur donner d'autres moyens pour s'y rendre.

Bravo, madame la ministre, pour cette ZFE ! Simplement, il faut insister auprès de la SNCF et de tous les partenaires susceptibles de faire avancer ce projet, pour que, dans dix ans, nous ayons amélioré très sérieusement la situation des Franciliens, en particulier de ceux qui habitent en grande couronne.

À Sainte-Genève-des-Bois, on met trois heures par jour pour aller travailler : une heure et demie à l'aller ; une heure et demie au retour. J'en parlais avec des collègues, il est plus rapide de venir du Mans que du sud ou du nord de la région parisienne ! Je le dis à mes collègues de province, nous ne sommes pas des Parisiens en matière de transports. Nous vivons à l'extérieur de la zone dense, à l'extérieur du territoire protégé. C'est la raison pour laquelle un aussi grand nombre de mes collègues ont cosigné cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Dallier, pour explication de vote.

M. Philippe Dallier. Si je comprends le problème posé, j'estime que la réponse apportée par cet amendement n'est pas la bonne.

Je tiens à le préciser, il ne s'agit pas d'opposer la petite et la grande couronne. Je rappelle que le périmètre choisi pour la ZFE est celui de l'autoroute A 86, qui passe au milieu du département de la Seine-Saint-Denis. Elle coupe même certaines communes en deux. Cela sera très pratique, puisqu'une partie de la commune sera dans la ZFE, tandis que l'autre n'y sera pas !

Nous examinons tout à l'heure l'amendement déposé par M. Laurent Lafon, qui visait à transférer le pouvoir de police des maires. Les quelques maires réticents devant une telle proposition sont ceux des communes dont les populations sont les plus pauvres. Cela se comprend, puisque ce sont elles qui auront le plus de mal à changer de véhicule.

La métropole du Grand Paris aidera, sur son périmètre, qui est plus large que celui de la ZFE, les habitants à s'équiper d'autres véhicules. Sans doute aurait-il fallu, pour régler ce problème, penser à l'échelle de la région d'Île-de-France, en vue d'une harmonisation. Ont en effet besoin de venir à Paris et dans la zone la plus dense ceux qui habitent en grande couronne, mais aussi une partie de ceux qui sont en première couronne.

Selon moi, on a fait les choses un peu vite. En tout cas, une coordination est nécessaire pour aider les gens à assumer la transition.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je veux témoigner de toute notre empathie dans le cadre de la problématique posée, qui relève des mobilités à deux vitesses. On tourne autour de

ce sujet depuis le début de l'examen de ce texte : certains Français ont plus de difficultés pour se déplacer que d'autres. De ce point de vue, cet amendement d'appel me paraît intéressant.

En tant que provincial et agriculteur, j'ai fait l'expérience du RER B en heure de pointe et du bus en zone de banlieue. Je vous invite à faire de même, mes chers collègues. C'est une expérience qui n'est pas des plus agréables ! Il y a une double peine à être exclu des zones centres des agglomérations à cause du prix du foncier, puis à être condamné à des heures de transport chaque jour. C'est une problématique de fond, qui doit se traiter par la régulation du prix du foncier, l'urbanisme et des mesures curatives.

Ainsi l'amendement que nous avons présenté prévoyait-il des dérogations, afin de prendre en compte nos concitoyens les plus contraints, qui sont dans l'impossibilité de réagir et de s'adapter à court terme.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Dagbert, pour explication de vote.

M. Michel Dagbert. Une fois de plus, à mon grand étonnement, je suis en plein accord avec les propos tenus par notre collègue Roger Karoutchi.

En effet, depuis plusieurs décennies, nous sommes bien obligés de constater qu'un certain nombre d'efforts qui auraient dû être faits ne l'ont pas été. Aujourd'hui, nous nous trouvons dans la situation que vient de décrire notre collègue Olivier Léonhardt.

Sur ce sujet, nous ne devons pas avoir une lecture très différente, selon que nous vivons dans une métropole, dans un espace plus rural ou en province.

Mon cher collègue, j'ai la chance d'être à cinquante minutes de Paris en TGV. Pour autant, j'ai une tante qui habite Saint-Michel-sur-Orge, commune voisine de Sainte-Genève-des-Bois et qui a travaillé – elle est aujourd'hui à la retraite – durant toute sa carrière à Paris, à l'hôpital, où elle était infirmière. Ce que vous disiez est fort juste, elle avait droit à trois heures de transport par jour pour se rendre à son poste. Compte tenu de sa profession, elle était soumise à des horaires décalés. Je vous laisse donc imaginer comment s'est déroulée sa carrière !

Je souscris pleinement aux propos tenus par notre collègue Olivier Léonhardt, bien que son amendement ne constitue sans doute pas l'outil adéquat pour faire avancer la situation. À mes yeux, il s'agit plus d'un amendement d'appel pour répondre à la situation de toutes celles et tous ceux qui ont fait preuve de beaucoup de patience jusqu'à maintenant et attendent de cette loi une véritable amélioration de leur situation.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Selon moi, il faut faire confiance à l'intelligence des territoires, à commencer par ceux qui mettront en place ces zones à faibles émissions.

À l'heure actuelle, quinze métropoles mettent en place une ZFE. Pour la plupart, elles envisagent des interdictions concernant les poids lourds les plus polluants, puis les véhicules de livraison les plus polluants et, enfin, dans des conditions qui restent à étudier, le cas échéant, les véhicules des particuliers. Faisons confiance aux élus qui travaillent sur ces zones à faibles émissions pour ne pas mettre en difficulté nos concitoyens.

Par ailleurs, je le rappelle, nous avons mis en place des primes à la conversion, qui ont été renforcées à la fin de l'année 2018, notamment pour les ménages les plus modestes. Elles peuvent désormais atteindre 4 000 euros pour l'achat d'un véhicule d'occasion. J'ai eu l'occasion de le dire, nous devons continuer à travailler – c'est ce que nous faisons avec ma collègue Christelle Dubos – sur des solutions clés en main destinées aux personnes les plus modestes, qui sont susceptibles de ne pas pouvoir assumer un reste à payer dans la mesure où elles n'ont pas nécessairement accès à un crédit.

Il s'agit bien de permettre à tous nos concitoyens, à commencer par les plus modestes, de passer à un véhicule moins polluant, qui consomme moins. Les dispositifs me semblent donc cohérents. Faisons confiance à l'intelligence de nos territoires : ces ZFE ne doivent pas déboucher sur des mesures de restriction disproportionnées, à un rythme qui ne serait pas adapté.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 446 rectifié *bis*.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.)

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 431 rectifié *quater*, présenté par MM. Babary et Lefèvre, Mmes Chain-Larché et Thomas, M. Buffet, Mme Raimond-Pavero, MM. Mouiller et Courtial, Mme Lassarade, M. Magras, Mme Gruny, M. Priou, Mme Deromedi, MM. Hugonet et Sido, Mme Lamure et MM. Longuet, Saury et Rapin, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 9

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

- à la première phrase, après les mots : « délimitées par un arrêté », sont insérés les mots : « d'une durée minimale de trois ans », et, après les mots : « les catégories de véhicules concernés », sont insérés les mots : « selon la nomenclature de l'arrêté du 21 juin 2016 » ;

La parole est à M. Serge Babary.

M. Serge Babary. La mise en place des ZFE permet de limiter la pollution atmosphérique en interdisant l'accès des villes aux véhicules polluants. La Ville de Paris et les vignettes Crit'Air en sont le meilleur exemple.

Ce dispositif, s'il est appliqué sur de nombreux territoires, doit répondre à deux principes. Tout d'abord, une durée minimale d'application de trois ans offrira une visibilité et une prévisibilité suffisantes pour les acteurs économiques. Ensuite, des critères communs entre les différentes agglomérations doivent être mis en place, pour ne pas autoriser des véhicules à un endroit et les interdire à un autre. Il convient donc d'imposer le système Crit'Air.

C'est pourquoi cet alinéa modifie le II de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

Mme la présidente. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 74 rectifié *bis* est présenté par Mme Lopez, M. Regnard, Mmes Deromedi, Morhet-Richaud, Duranton, Bruguière et Bories, MM. Sido,

Henno, Cuypers et B. Fournier, Mme Garriaud-Maylam et MM. J.M. Boyer, H. Leroy, Laménie, Daubresse et Longuet.

L'amendement n° 83 rectifié *bis* est présenté par M. Vaspart, Mme Lamure, M. Darnaud, Mme Imbert, M. Gremillet, Mmes Gruny et Di Folco, M. Bascher, Mme Ramond, MM. Rapin, Le Nay, D. Laurent et Lefèvre, Mme Lassarade, MM. Savary, Schmitz et Husson, Mme Canayer et MM. Poniatoski, Priou, Genest et Adnot.

L'amendement n° 749 rectifié est présenté par Mme Bonnefoy, MM. Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin, J. Bigot et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 11

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« L'arrêté est adopté pour une période de trois ans et fixe le calendrier des interdictions de circulation programmées pour cette même période. Ce calendrier tient compte de la disponibilité des technologies et de la maturité des filières industrielles pour chaque catégorie de véhicule concernée. » ;

La parole est à Mme Vivette Lopez, pour présenter l'amendement n° 74 rectifié *bis*.

Mme Vivette Lopez. L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici à la fin de l'année 2020.

Les interdictions de circulation des véhicules sont fondées sur leurs émissions polluantes. Leur application doit prendre en compte le calendrier des évolutions technologiques en matière de motorisation et la disponibilité du parc.

Afin de permettre à chacun de programmer les investissements nécessaires au renouvellement des véhicules, il est important d'offrir de la prévisibilité aux acteurs de la mobilité.

En effet, les interdictions ne doivent pas avoir pour effet d'interdire l'accès des TPE et PME à certains marchés.

Par cet amendement, il s'agit donc de fixer un calendrier d'interdictions de circulation dans les zones à faibles émissions, pour une durée de trois ans.

Mme la présidente. La parole est à Mme Élisabeth Lamure, pour présenter l'amendement n° 83 rectifié *bis*.

Mme Élisabeth Lamure. Cet amendement est identique à celui qui vient d'être présenté par Mme Lopez. Je le considère comme défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Nicole Bonnefoy, pour présenter l'amendement n° 749 rectifié.

Mme Nicole Bonnefoy. Il est identique, donc défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces quatre amendements portent sur la durée des arrêtés de création des zones à faibles émissions, mais les intentions de leurs auteurs sont contraires.

En effet, l'amendement n° 431 rectifié *quater* prévoit que cet arrêté sera pris pour une durée minimale de trois ans, alors que les amendements identiques n° 74 rectifié *bis*, 83 rectifié *bis* et 749 rectifié tendent à fixer une durée maximale de trois ans.

Dans les deux cas, cela revient à encadrer la compétence des collectivités, alors que certaines pourront souhaiter créer une ZFE sur une période courte, afin de procéder à son évaluation et, si besoin, à son ajustement, lorsque d'autres collectivités envisageront un calendrier de renforcement progressif de la ZFE sur une période plus longue que trois ans.

Notre position, immuable depuis le début de l'examen de ce texte, consiste à accorder le plus de souplesse possible aux collectivités, en les laissant choisir la durée qui convient le mieux à leur projet. Il convient donc d'en rester à la rédaction actuelle.

Par conséquent, la commission demande le retrait de ces quatre amendements. À défaut, elle se verra contrainte d'émettre un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends la philosophie qui sous-tend ces amendements, même si ces derniers sont quelque peu contradictoires. Il y a effectivement besoin de donner de la visibilité sur les mesures qui seront prises en matière de circulation. C'est le principe même des zones à faibles émissions que de mettre en œuvre des dispositions progressives en les annonçant à l'avance. Je le rappelle, celles-ci doivent faire l'objet d'une évaluation tous les trois ans. Si les restrictions de circulation doivent être renforcées, un processus de consultation est prévu.

Ainsi, les préoccupations des auteurs de ces amendements me semblent satisfaites par la rédaction actuelle. Je demande donc leur retrait ; à défaut, je me verrai contrainte d'émettre un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Babary, l'amendement n° 431 rectifié *quater* est-il maintenu ?

M. Serge Babary. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 431 rectifié *quater* est retiré.

Madame Lopez, l'amendement n° 74 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Vivette Lopez. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 74 rectifié *bis* est retiré.

Madame Lamure, l'amendement n° 83 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Élisabeth Lamure. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 83 rectifié *bis* est retiré.

Madame Bonnefoy, l'amendement n° 749 rectifié est-il maintenu ?

Mme Nicole Bonnefoy. Je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 749 rectifié est retiré.

L'amendement n° 846 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguière, M. de Nicolaÿ,

Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et M. Revet, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 9

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

- la première phrase est complétée par les mots : « , en tenant compte notamment des émissions liées aux dispositifs embarqués » ;

La parole est à M. Patrick Chaize.

M. Patrick Chaize. En l'état actuel de la législation, les émissions polluantes dégagées par les dispositifs embarqués à bord des véhicules, tels que les groupes frigorifiques disposant d'un moteur autonome, ne sont pas prises en compte pour fixer les mesures de restriction de circulation applicables au sein des zones à circulation restreinte, renommées zones à faibles émissions à la faveur du présent projet de loi d'orientation des mobilités, et déterminer les catégories de véhicules concernés au sein de ces mêmes zones.

Pourtant, la majorité des groupes frigorifiques actuels produisent du froid grâce à un moteur thermique autonome. Ces moteurs produisent non seulement beaucoup de bruit, mais représentent aussi plus de 90 % des émissions de particules d'un camion frigorifique pris dans son ensemble, motorisation comprise. Pourtant, des solutions alternatives propres existent et sont d'ores et déjà déployées ; elles fonctionnent notamment à l'électricité ou à l'azote cryogénique.

Afin de mieux protéger les populations exposées aux émissions de ces dispositifs embarqués et d'encourager le remplacement des solutions traditionnelles par des solutions propres, cet amendement prévoit que soit tenu compte des émissions des dispositifs embarqués lors de la détermination et de la mise en œuvre des mesures de restriction de circulation au sein des zones à faibles émissions.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Lors de l'examen de cet amendement par la commission, nous avons eu l'occasion d'échanger avec Patrick Chaize. Les polluants atmosphériques émis par les dispositifs embarqués dans les véhicules constituent un vrai sujet. Notre collègue a évoqué les groupes frigorifiques.

Toutefois, la solution proposée, à savoir la prise en compte de ces émissions dans le cadre des ZFE, paraît compliquée à mettre en œuvre, étant donné que les véhicules sont identifiés à l'aide des vignettes Crit'Air, qui se fondent sur les émissions directes des véhicules. Un tel dispositif poserait donc des difficultés matérielles aux autorités, dans le cadre du contrôle du respect des ZFE par ces véhicules. C'est la raison pour laquelle la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les dispositifs embarqués, en particulier les groupes frigorifiques, peuvent être une source de pollution. Je le souligne, ils représentent une très faible part des véhicules. Par ailleurs, outre les difficultés de contrôle mentionnées par M. le rapporteur, la mesure des émissions ne prenant pas en compte ces dispositifs, d'autres dispositions, notamment dans le cadre des pouvoirs de police du maire, pourraient permettre d'encadrer les modalités de livraison, en particulier pour ce qui concerne les dispositifs bruyants que vous évoquez.

Par conséquent, je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, je me verrai contrainte d'émettre un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Patrick Chaize, pour explication de vote.

M. Patrick Chaize. Je comprends qu'il soit difficile de mettre en œuvre une telle mesure. Toutefois, il s'agit d'un vrai sujet. Selon moi, madame la ministre, votre réponse, que j'entends avec bienveillance, n'est pas tout à fait la bonne. Certes, il existe des mesures, mais elles ne sont pas encadrées, ce qui pose bien évidemment des difficultés de contrôle. Il faudrait avoir la volonté d'inciter à la construction de dispositifs embarqués intégrant des notions environnementales.

Je retire cet amendement, mais nous devons nous pencher très rapidement sur ce sujet.

Mme la présidente. L'amendement n° 846 rectifié est retiré.

Je suis saisie de trois amendements identiques.

L'amendement n° 75 rectifié *bis* est présenté par Mme Lopez, MM. Babary, Daubresse, Laménié, H. Leroy et J.M. Boyer, Mme Garriaud-Maylam, MM. B. Fournier, Cuypers, Henno et Sido, Mmes Bories, Bruguière, Duranton, Morhet-Richaud, Deromedi et Deseyne et MM. Regnard et Longuet.

L'amendement n° 84 rectifié *bis* est présenté par M. Vaspard, Mmes Lamure et Lassarade, MM. D. Laurent et Lefèvre, Mmes Imbert et Di Folco, MM. Priou, Poniatowski et Rapin, Mme Ramond, MM. Schmitz, Savary, Husson, Darnaud, Genest, Moga, Le Nay, Bascher et Courtial, Mmes Gruny et Vullien et M. Karoutchi.

L'amendement n° 560 rectifié *ter* est présenté par MM. Chasseing, Decool, A. Marc, Wattedled, Fouché et Guerriau, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Malhuret, Gabouty, Nougéin, Bonhomme, Longeot, L. Hervé, Luche et Mayet, Mme Bonfanti-Dossat, M. Requier, Mmes Sollogoub et N. Delattre, M. Bouchet et Mme Renaud-Garabedian.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 13

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) À la même première phrase du premier alinéa, après le mot : « voirie », sont insérés les mots : « aux organisations professionnelles du secteur des transports, » ;

La parole est à Mme Vivette Lopez, pour présenter l'amendement n° 75 rectifié *bis*.

Mme Vivette Lopez. L'article 28 tend à transformer les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici à la fin de l'année 2020.

Par cet amendement, il s'agit d'associer les organisations professionnelles du secteur des transports à la concertation liée à la création des zones à faibles émissions et aux limitations de circulation dans ces zones.

Les interdictions de circulation des véhicules fondées sur leurs émissions polluantes doivent être adoptées selon un calendrier tenant compte des évolutions technologiques et de la disponibilité de véhicules aux motorisations alternatives, en particulier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport des personnes.

Elles ne doivent pas avoir pour effet d'interdire l'accès de TPE et PME à certains marchés et doivent être prises en concertation avec les professionnels concernés.

Mme la présidente. La parole est à Mme Élisabeth Lamure, pour présenter l'amendement n° 84 rectifié *bis*.

Mme Élisabeth Lamure. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Louis Lagourgue, pour présenter l'amendement n° 560 rectifié *ter*.

M. Jean-Louis Lagourgue. Il est également défendu, madame la présidente.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il est évidemment important que les entreprises du secteur des transports soient consultées préalablement à la mise en place d'une zone à faibles émissions. Le code général des collectivités territoriales prévoit déjà la consultation des chambres consulaires, qui sont par essence les représentantes de leurs mandants – en l'occurrence, pour les ZFE, ce sont les chambres de commerce et d'industrie qui sont concernées et font entendre la position des acteurs économiques.

Cela me paraît répondre à la préoccupation des auteurs de ces amendements, sur lesquels la commission a émis un avis de sagesse – néanmoins, considérant qu'ils sont satisfaits par le droit existant, j'inclinerais plutôt à en demander le retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense en effet que l'association des chambres consulaires doit permettre de recueillir l'avis des entreprises, notamment les entreprises de transport routier.

Par ailleurs, les collectivités pourront tout à fait associer spécifiquement des entreprises particulièrement concernées, dont je voudrais aussi rappeler qu'elles sont accompagnées *via* des dispositifs très importants, de suramortissement notamment. Nous avons annoncé la prorogation de ces dispositifs dans le cadre de la loi de finances pour 2019, et même leur renforcement pour les petits poids lourds et leur ouverture aux véhicules utilitaires légers de plus de 2,6 tonnes.

Cette consultation est donc d'ores et déjà prévue par le biais des chambres consulaires ; il existe en outre des consultations publiques dans le cadre desquelles les entreprises peuvent se faire entendre.

Je demande donc aux auteurs de ces amendements de bien vouloir les retirer ; à défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

Mme la présidente. Madame Lopez, l'amendement n° 75 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Vivette Lopez. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 75 rectifié *bis* est retiré.

Madame Lamure, l'amendement n° 84 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Élisabeth Lamure. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 84 rectifié *bis* est retiré.

Monsieur Lagourgue, l'amendement n° 560 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Jean-Louis Lagourgue. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 560 rectifié *ter* est retiré.

L'amendement n° 512 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

L'amendement n° 518, présenté par MM. Féraud et Assouline, Mme de la Gontrie et M. Jomier, est ainsi libellé :

Alinéa 23

Après le mot :

compte

insérer le mot :

notamment

La parole est à M. Rémi Féraud.

M. Rémi Féraud. S'agissant du contrôle par les maires des zones à faibles émissions, l'alinéa 23 de l'article 28 dispose : « Les lieux d'implantation des dispositifs fixes sont déterminés en tenant compte des niveaux de pollution atmosphérique observés sur les voies de circulation concernées. »

L'ajout que nous proposons, celui du mot « notamment », éviterait que des verbalisations dues à l'installation de dispositifs de contrôle à des endroits stratégiques, par exemple à l'entrée de la zone à faibles émissions, mais ne se situant pas eux-mêmes dans les lieux les plus pollués, fassent l'objet de contestations de la part des automobilistes.

Il s'agit donc de sécuriser juridiquement le dispositif mis en place pour que les zones à faibles émissions soient contrôlées et contrôlables de manière efficace par les pouvoirs publics.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il s'agit de laisser un peu plus de souplesse à l'État et aux collectivités pour déterminer les lieux d'implantation des dispositifs de contrôle des zones à faibles émissions sur le périmètre de la zone. Avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 518.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° 418 rectifié *bis* est présenté par Mme Vullien, M. Chasseing, Mme Sollogoub, M. Détraigne, Mme Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère et A. Marc et Mmes Billon et C. Fournier.

L'amendement n° 998 rectifié est présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mmes Lavarde et Duranton et MM. Le Gleut, Laménie, Regnard, Pointereau, Ponia-towski et Rapin.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéas 24 à 28

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 418 rectifié *bis*.

Mme Michèle Vullien. L'article 28 permet aux autorités organisatrices de la mobilité de mettre en place des zones à faibles émissions – nous en avons beaucoup parlé à l'occasion de la discussion des amendements précédents. Or, pour pouvoir déployer efficacement ces ZFE, les AOM doivent avoir accès à des outils de contrôle automatisé efficaces et crédibles, ce que seule l'instauration d'un vidéocontrôle peut assurer.

Toutefois, l'arrêté autorisant l'installation de ces dispositifs ne peut être délivré qu'à certaines conditions strictes qui en limitent l'efficacité.

Le présent amendement vise donc à assouplir ces contraintes. Ces assouplissements ne mettent pas à mal l'équilibre entre, d'une part, les principes constitutionnels de respect de la vie privée et de liberté de circulation et, d'autre part, le motif d'intérêt général recherché et la nécessité d'assurer le respect des restrictions de circulation qui en découle – à défaut d'un tel respect, les ZFE perdent complètement leur pertinence.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis-Jean de Nicolaÿ, pour présenter l'amendement n° 998 rectifié.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. Ma collègue Michèle Vullien a très bien défendu cet amendement ; je partage ce qu'elle a dit.

Mme la présidente. L'amendement n° 937 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 25

Remplacer le pourcentage :

50 %

par le pourcentage :

15 %

II. – Alinéa 26

Rétablir le 2° dans la rédaction suivante :

« 2° Le rapport entre le nombre de dispositifs de contrôle mis en œuvre au sein de la zone à faibles émissions et la longueur totale de la voirie publique mesurée en kilomètres n'excède pas 0,025 ;

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement partage l'objectif consistant à disposer de moyens de contrôle efficaces pour les zones à faibles émissions ; la satisfaction de cet objectif est la condition de l'utilité desdites zones.

Toutefois, le déploiement des dispositifs de contrôle doit aussi veiller à ne pas porter des atteintes disproportionnées aux libertés individuelles, ce qui nécessite de trouver un compromis entre la portée des contrôles et leur proportionnalité.

En supprimant l'encadrement, l'adoption des amendements n° 418 rectifié *bis* et 998 rectifié créerait un risque d'inconstitutionnalité. Je rappelle que le Conseil d'État a lui-même indiqué que les limitations et précautions dont est assortie la procédure de contrôle étaient « de nature à assurer la conciliation qu'il incombe au législateur d'effectuer entre, d'une part, le respect de la vie privée des personnes et la liberté d'aller et venir et, d'autre part, la répression des infractions aux règles édictées dans la zone à faibles émissions pour réduire la pollution ».

Le Conseil d'État a bien noté qu'était prévu un plafonnement tant du taux de contrôle que du nombre de dispositifs installés. Nous souhaitons par conséquent maintenir ces deux leviers, étant entendu que ce taux et ce nombre pourront être retravaillés avec les collectivités, mais sur la base des exemples concrets qui nous seront soumis. Ce travail pourra nous conduire, le cas échéant, à modifier les seuils présentés au Conseil d'État.

Je voudrais en tout cas attirer l'attention de votre assemblée sur le fait que c'est bien la présence dans le texte de ces deux dispositions, à savoir le caractère mesuré du taux de contrôle prévu et le plafonnement du nombre de dispositifs, qui a conduit le Conseil d'État à considérer qu'il n'y avait pas, en la matière, de risque constitutionnel.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je précise que, dans un premier temps, nous avons prévu de porter le taux de contrôle à hauteur de quasiment 100 %, avant de décider, en commission, à l'issue de nos discussions, d'abaisser ce taux à 50 %, considérant qu'il appartiendra à l'État et aux collectivités de déterminer le nombre pertinent de dispositifs de contrôle à déployer.

Les amendements n° 418 rectifié *bis* et 998 rectifié visent à supprimer totalement ces limitations. Toutefois, compte tenu du caractère potentiellement intrusif des dispositifs de contrôle, il est nécessaire que la loi fixe certaines limites. C'est pourquoi j'invite les auteurs de ces amendements à les retirer au profit de la solution de compromis adoptée en commission.

Quant à l'amendement n° 937 rectifié du Gouvernement, il vise à revenir à la version initiale du projet de loi, ce qui ne permettrait pas, à notre sens, d'assurer un contrôle suffisant des ZFE.

Par conséquent, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements identiques n° 418 rectifié *bis* et 998 rectifié ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pour les raisons que j'ai évoquées, l'avis du Gouvernement est défavorable sur ces amendements.

Mme la présidente. La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Nous avons déjà eu l'occasion de dire quel chemin de crête délicat il faut suivre, sur ce sujet, lorsque nous avons traité de l'article 16 et des voies réservées.

L'article 28 facilite la mise en place de dispositifs de contrôle automatisé des véhicules circulant dans les zones à faibles émissions. Il faut donner un caractère efficace et dissuasif au contrôle tout en respectant les droits et libertés des automobilistes. Mais, à la différence des voies réservées, qui peuvent généralement être évitées par les automobilistes, les zones à faibles émissions concernent des quartiers entiers, auxquels il pourra être impossible d'accéder sans s'exposer à un dispositif de contrôle-sanction automatisé, dispositif dont, par ailleurs, nous comprenons l'esprit.

L'avis du Conseil d'État est assez clair sur ce sujet : il est bien précisé que les dispositifs de contrôle automatisé de ces zones doivent être assortis de garanties spécifiques pour ne pas porter une atteinte disproportionnée à la liberté d'aller et venir ou à la vie privée des automobilistes.

Sur la base de la définition de ces atteintes, qui ne doivent pas être disproportionnées, la commission des lois considère qu'il est indispensable d'inclure dans le texte des garanties spécifiques supplémentaires pour encadrer la mise en place du contrôle-sanction automatisé des ZFE : limitation du nombre de contrôles journaliers, absence de contrôle de l'ensemble des véhicules.

Nos collègues de la commission du développement durable ont partiellement, mais pas totalement, partagé notre avis. Il faut, me semble-t-il, être très précautionneux : il existe un risque de fragilisation du dispositif en cas de recours, qui ne manqueront pas – contestation des amendes, questions prioritaires de constitutionnalité.

Peut-être la navette va-t-elle permettre de trouver un équilibre satisfaisant. Quoiqu'il en soit, au vu de ces éléments, la commission des lois ne saurait être favorable aux amendements n° 418 rectifié *bis* et 998 rectifié, dont je comprends l'esprit, mais dont l'adoption supprimerait toute garantie.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Nous suivons l'avis des rapporteurs. Ces questions sont extrêmement complexes, et passionnantes à traiter. J'ai pu assister à deux auditions de représentants de la CNIL, la Commission nationale de l'informatique et des libertés.

Lorsque l'on s'intéresse aux questions de transport, on mesure l'importance des contrôles automatisés ; or, à suivre cette pente faible, on risque finalement de porter atteinte aux libertés individuelles. Précisément, une institution comme la CNIL a su nous rappeler les risques que nous encourons en termes de protection de ces libertés.

À ce stade de la discussion, la position équilibrée adoptée par nos rapporteurs me semble satisfaisante.

Mme la présidente. Madame Vullien, l'amendement n° 418 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Michèle Vullien. J'entends bien ce qu'on nous dit : il faut respecter la liberté, c'est-à-dire la liberté de mourir prématurément – c'est bien ça ? On crée des ZFE, mais on nous dit que les contrôles sont impossibles, parce qu'ils gênent les gens. Résultat : tout le monde entrera dans les ZFE ; certains, de temps en temps, se feront pincer ; ils paieront une amende, et basta !

On nous objecte toujours la liberté, celle des uns, celle des autres. Mais jamais on ne parle de la liberté de préserver sa santé. À quoi bon créer des ZFE si on ne les assortit pas des points de contrôle nécessaires ? J'ai moi aussi participé aux auditions – je remercie notre rapporteur de les avoir organisées. J'entends bien ce que dit la CNIL ; ou plutôt, j'entends bien la frilosité de la CNIL. À propos des voies réservées, il était bien difficile de démêler le « oui » du « non », dans un discours parsemé de « peut-être ».

À un moment donné, arrêtons de tergiverser ! Si l'on crée des ZFE, acceptons les contrôles ; si l'on n'est pas capable de contrôler, abandonnons les ZFE !

Je ne retire donc pas cet amendement.

Mme la présidente. Monsieur de Nicolaj, l'amendement n° 998 rectifié est-il maintenu ?

M. Louis-Jean de Nicolaj. Je considère – je parle au nom de M. Husson – qu'il s'agit plutôt d'un amendement d'appel. Il y a un vrai problème de contrôle et d'efficacité du contrôle. J'ai bien compris qu'un travail serait effectué, sur la base de ces amendements, pour trouver des solutions susceptibles de répondre à la question de Michèle Vullien, tout en garantissant les libertés individuelles.

Je retire donc cet amendement, madame la présidente, tout en rappelant qu'il faut travailler sur ce sujet.

Mme la présidente. L'amendement n° 998 rectifié est retiré.

La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. Nous débattons pour savoir s'il faut limiter le taux de contrôle à 15 % ou à 50 %. Tout à l'heure, Philippe Dallier évoquait la Seine-Saint-Denis ; je voudrais évoquer une ville de 62 000 habitants située en région parisienne : Ivry-sur-Seine. On s'apprête à créer une ZFE : 2 500 véhicules seront concernés, dès juillet 2019, par l'interdiction de circulation ; 4 500 véhicules de plus le seront en 2021, et encore 10 000 supplémentaires en 2024, sur un parc de 23 000 véhicules particuliers immatriculés dans la ville.

Il y a, d'une part, le débat sur la question des libertés, qui a été évoquée par plusieurs d'entre vous, mes chers collègues. D'autre part, il y a aussi, peut-être – et Mme la ministre me dira si je me trompe, mais j'y vois la raison pour laquelle elle penche pour un chiffre de 15 % –, une autre question : celle du faible accompagnement de cette mesure, dont l'encadrement fait l'objet des amendements dont nous discutons.

Dans une ville comme la mienne, on demande à une partie de nos concitoyens d'opter pour l'achat d'un véhicule propre. Or le reste à charge pour l'achat d'une nouvelle voiture sera de 10 000 euros pour un ménage non imposable et de 18 000 euros pour un ménage imposable. Vous voyez bien, donc, que, si l'on discute du taux de contrôle en mettant en place les ZFE, c'est que va s'aiguïser, pour l'exécutif national, une contradiction, qui va se traduire, du côté des habitants, en exaspération, vu les ressources nécessaires pour pouvoir acquérir un véhicule propre.

Dans ma ville, le chantier de la ligne 5 du T Zen connaît des retards – je ne vais pas vous ennuyer avec des dénominations qui ne parlent peut-être qu'aux Val-de-Marnais, mais d'autres questions relatives aux transports en commun ont été évoquées tout à l'heure –, et les effets escomptés ne se produisent pas.

Je souhaite donc que, tout en ayant, certes, le débat des 15 % ou des 50 % sur le terrain des libertés, nous mesurions le mécontentement et l'exaspération que ressentiront celles et ceux qui n'auront pas les revenus nécessaires pour acquérir un véhicule propre et pâtiront en même temps des retards de construction des nouvelles lignes – je pense par exemple au prolongement de la ligne 10 du métro qui doit relier la Grande Bibliothèque à Ivry.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Je partage complètement le propos de notre collègue Pascal Savoldelli. Nous passons à côté du vrai débat ! Le vrai problème, c'est l'incapacité des ménages à changer de véhicule, et les conséquences qu'emporte cette incapacité en termes d'exclusion.

Nous débattons de pourcentages ; mais la question ne se résume pas à celle du taux de contrôle. Je remercie notre rapporteur pour la sagesse dont il a fait preuve, mais, quant au problème de fond, nous ne sommes pas en train de l'aborder et de le traiter sereinement.

Ce sujet de la mobilité, madame la ministre, est ô combien important pour nombre de femmes et d'hommes sur notre territoire, aussi bien, d'ailleurs, en milieu urbain qu'en milieu rural. Il a nourri le débat qui a agité la fin de l'année 2018, sur la capacité des ménages à supporter les prix du carburant pour se déplacer – les ménages en question aimeraient bien disposer de transports collectifs, mais ils en sont complètement exclus.

Faisons donc attention, au moment où nous légiférons, à ne pas priver encore un peu plus de personnes de la capacité d'exister économiquement sur un territoire.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis heureuse que MM. les sénateurs nous aient rejoints, ce qui nous permet de reprendre le débat que nous avons eu à l'occasion de l'examen du précédent article.

Il n'est pas question de mettre en place des ZFE sans accompagnement.

Par ailleurs, il faut évidemment que les élus qui créeront ces ZFE envisagent un processus très progressif, pour ne mettre personne en difficulté. Ce débat, nous l'avons eu précédemment. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, les métropoles qui ont décidé de mettre en place ces zones à faibles émissions le font, en tout cas pour la plupart d'entre elles, avec beaucoup de prudence. Les restrictions concernent d'abord les poids lourds les plus polluants, puis les véhicules de livraison les plus polluants, les véhicules particuliers les plus polluants n'étant concernés que dans un temps futur.

Je le redis : nous avons créé des primes à la conversion qui permettent d'acheter des véhicules d'occasion éligibles aux catégories Crit'Air 1 et 2, et ces primes ont été augmentées à la fin de l'année dernière, jusqu'à 4 000 euros pour les ménages les plus modestes et pour ceux de nos concitoyens dont les trajets domicile-travail sont les plus longs.

Je voudrais revenir sur la question du taux de contrôle. Chacun doit prendre conscience que nous sommes en train de mettre en place des dispositifs de contrôle-sanction automatisés. De tels dispositifs existent d'ores et déjà, aujourd'hui, notamment pour les infractions en matière de vitesse ; mais seuls ceux qui ont commis une infraction sont enregistrés.

Par définition, le dispositif qui est proposé pour contrôler les ZFE lira, quant à lui, l'ensemble des plaques. Plafonner le taux de contrôle à 15 %, comme cela était proposé dans la version initiale du texte présentée par le Gouvernement, revient à permettre, chaque jour, le contrôle de 15 % des flux. Or il n'existe actuellement aucun dispositif de police permettant, à l'échelle d'une zone aussi vaste qu'une ZFE, de contrôler 15 % des flux ! Les policiers sont loin, par exemple, de contrôler 15 % des véhicules entrant dans Paris.

Il faut donc réaliser le caractère novateur de tels contrôles par rapport à ceux qui sont difficilement faits, aujourd'hui, par les forces de police, et traiter, par conséquent, ces taux de contrôle avec beaucoup de précaution.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 418 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 937 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 171 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, est ainsi libellé :

Alinéas 30 à 36

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Nous souhaitons, par cet amendement, supprimer de cet article tout ce qui a trait à la constitution de fichiers.

Soyons clairs : nous partageons l'idée de la mise en place obligatoire de ZFE avant le 31 décembre 2020 dans les territoires où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées.

Nous sommes, en revanche, moins convaincus par la possibilité créée par le présent article, pour les services de police et de gendarmerie nationales et pour les services de police municipale, de mettre en œuvre des dispositifs de contrôle automatisé de ces zones et, une nouvelle fois, de constituer des fichiers, même périssables.

Selon les termes de cet article, en effet, ces traitements automatisés peuvent comporter la consultation du fichier des véhicules identifiés au titre de leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique, ainsi que des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies et espaces concernés.

En commission, le texte a évolué, les contrôles étant renforcés : le nombre maximal de véhicules contrôlés chaque jour a été fixé à hauteur de 50 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone.

Je ne reviens pas sur les raisons de notre opposition à cette augmentation, qui ont été développées par Pascal Savoldelli – nous pensons, tout simplement, qu'elle est source d'exclusion.

En revanche, des efforts ont été faits sur la question du contrôle d'identité : il est prévu désormais que ces contrôles devront faire l'objet d'un traitement afin de masquer de manière irréversible l'identité des passagers du véhicule et des tiers, ce qui nous semble positif.

Pour autant, le Conseil d'État avait émis un certain nombre de réserves sur ce procédé.

Il avait ainsi jugé la création d'un tel dispositif de recueil massif de données potentiellement identifiantes comme susceptible d'attenter aux principes constitutionnels de respect de la vie privée et de liberté d'aller et venir. Il avait finalement estimé, en raison du motif d'intérêt général recherché et de la nécessité de faire respecter les restrictions de circulation qui en découle, que ces mesures étaient équilibrées au regard des limitations et précautions dont est assortie

la procédure de contrôle, ces limitations étant de nature à assurer la conciliation qu'il incombe au législateur de garantir entre les différents principes et intérêts en cause.

L'évolution du texte en commission, le taux de véhicules contrôlés passant de 15 % à 50 %, rompt cet équilibre et porte donc une atteinte disproportionnée au principe constitutionnel de respect de la vie privée.

Mme la présidente. L'amendement n° 946, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 33

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.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai déjà eu l'occasion de présenter un amendement du même type à propos d'autres dispositifs de contrôle. La commission a introduit l'obligation d'un masquage irréversible des tiers et des passagers du véhicule. Comme j'ai eu l'occasion de le dire, en l'état des technologies, il n'est pas possible de sélectionner, parmi les passagers, le seul conducteur ; par ailleurs, il est nécessaire de pouvoir « démasquer », si je puis dire, ce dernier. Nous ne savons donc pas mettre en œuvre des contrôles efficaces tout en respectant les obligations fixées par le texte issu des travaux de la commission.

Je voudrais aussi redire que le principe de minimisation des données collectées qui découle notamment du RGPD, le règlement général sur la protection des données, et de la directive d'avril 2016, impose en tout état de cause de recourir à la technologie la plus performante protégeant au maximum les libertés publiques, si bien que, tant qu'une technologie permettant d'accéder à l'image du conducteur tout en masquant de façon irréversible les tiers et les passagers ne sera pas disponible, la CNIL n'autorisera pas la mise en œuvre de dispositifs qui ne respecteraient pas cette obligation.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Très simplement, je ne vois pas l'intérêt de faire des contrôles si l'on ne peut pas consulter les fichiers. Avis défavorable, donc, sur l'amendement n° 171 rectifié.

Pour ce qui concerne l'amendement du Gouvernement, j'ai déjà eu l'occasion, notamment à l'article 16, de m'exprimer sur le sujet. Pour les raisons alors exposées, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 171 rectifié ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai exposé mes réserves sur le taux prévu actuellement. Pour autant, celles-ci ne doivent pas conduire à supprimer toute possibilité de contrôle. Malheureusement, mettre en place des restrictions sans mettre en place un contrôle, revient à ne pas mettre en place de restrictions.

L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Les dispositions de l'amendement n° 171 rectifié me semblent beaucoup trop radicales. Il existe des solutions technologiques qui pourront nous aider à lutter contre la congestion et à fluidifier le trafic ; en l'occurrence, nous discutons, à l'article 28, des ZFE, mais nous avons déjà traité, dans le même sens, des voies réservées et des péages à flux libre. Tous ces dispositifs, dont celui des ZFE, nécessitent des contrôles.

Je regrette néanmoins le sort réservé à un projet dont ma collègue Martine Filleul a parlé lors de son intervention sur l'article – je veux parler du projet de péage inversé, un beau projet lancé à Lille qui impliquait de contrôler l'ensemble des plaques d'immatriculation des véhicules entrant dans la ville pour proposer à leurs conducteurs de modifier leurs comportements. Ce projet a été retoqué au titre de la protection des libertés.

Au début de l'examen de ce texte, je m'insurgeais contre cet abandon. Mais – je le répète –, en écoutant la CNIL, on comprend les réserves qu'il faut avoir sur de tels dispositifs, quand bien même ils apporteraient de belles solutions.

Le Cérema, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, teste des méthodes de contrôle automatisé du tonnage des poids lourds. On peut aussi imaginer que, demain, le contrôle du transit puisse être appréhendé de manière automatisée. Reste à trouver un équilibre entre une trop grande liberté et le refus de principe que vous opposez, chers collègues, au recours à la vidéosurveillance. Il faut que ce recours soit mesuré, protégé par une instance plus que digne de confiance comme la CNIL.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Yves Leconte, pour explication de vote.

M. Jean-Yves Leconte. Le sujet que nos collègues du groupe CRCE ont soulevé suscite des inquiétudes. Nous partageons tous l'objectif d'avoir des mobilités plus écologiques, mais nous ne pourrions pas l'atteindre aux dépens de la liberté individuelle et de la capacité de chacun de se protéger contre les excès possibles des fichiers. On crée un fichier pour quelque chose, puis on en change la finalité, et on se retrouve dans un pays qui n'est plus une démocratie !

De surcroît, le Gouvernement indique que les technologies ne permettent pas de garantir un niveau de protection suffisant. Nous devons en tenir compte. Le Sénat s'enorgueillit d'ordinaire de défendre les libertés individuelles. Il ne faut pas qu'il se retrouve dans un rôle absolument différent, même avec l'objectif le plus digne ! On ne peut pas atteindre un objectif aussi digne que la mobilité écologique au détriment de la liberté des Français !

Dès lors que nous ne disposons pas des technologies permettant d'avoir suffisamment d'assurances, il faut, me semble-t-il, aller dans le sens indiqué par nos collègues du groupe CRCE.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 171 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 946.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 938, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 38

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pour le contrôle des ZFE, l'alinéa 38, dans sa rédaction issue des travaux de la commission, affecte les recettes des amendes aux communes.

Le Gouvernement partage l'objectif de donner des moyens aux collectivités qui mettent en œuvre les dispositifs de contrôle. Mais, dans la pratique, plusieurs schémas seront sans doute choisis, selon les cas et les compétences des différentes collectivités. L'adaptation du dispositif général d'affectation des recettes de contrôle automatique au compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » pour le cas spécifique des zones à faibles émissions doit donc faire l'objet de réflexions et de concertations approfondies. En attendant, je vous propose de supprimer l'alinéa 38.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement vise à supprimer une mesure que nous avons ajoutée en commission. Il paraît cohérent que les communes ayant mis en place et financé elles-mêmes les dispositifs de contrôle perçoivent le produit des amendes résultant des infractions.

J'entends vos arguments, madame la ministre. Vous indiquez que vous allez engager une réflexion interministérielle. Mais, dès lors que vous ne proposez pas de solution de remplacement, nous préférons maintenir le dispositif que nous avons adopté. La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 938.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 28, modifié.

(L'article 28 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 28

Mme la présidente. L'amendement n° 244 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mme Sollogoub, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère et A. Marc et Mmes Billon et Renaud-Garabedian, est ainsi libellé :

Après l'article 28

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I.- Après l'article 1609 *quater* A du code général des impôts, il est inséré un article 1609 *quater* B ainsi rédigé :

« Art. 1609 *quater* B – I. – La Métropole de Lyon, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, la Métropole du Grand Paris ou toute métropole créée en application de l'article L. 5217-1 du code général des collectivités territoriales, peuvent instituer une taxe sur les déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur, dénommée "tarif de dissuasion du transit" afin de limiter les nuisances associées au trafic de transit et inciter au report de ce trafic sur les axes de contournement prévus dans et en dehors des agglomérations. Cette taxe n'est pas applicable aux déplacements effectués pour le compte d'une personne de droit public.

« L'institution d'une telle taxe doit être précédée de l'établissement d'une étude d'impact préalable du projet de tarif de dissuasion du transit ainsi que d'une consul-

tation du public et des gestionnaires de voiries et des collectivités concernées. Les modalités de cette consultation sont définies par décret.

« II. – La qualification de transit est définie par l'État et la métropole qui institue le tarif de dissuasion du transit selon les conditions de circulation de la zone considérée, par référence aux coordonnées des sections d'axes routiers ou à un périmètre.

« Des dérogations, prenant la forme d'exonération ou d'abattement, à l'application du tarif de dissuasion du transit peuvent être décidées par la métropole au regard de l'impact socio-économique du dispositif ou au bénéfice des véhicules de transport public particulier de personnes, des véhicules de transport sanitaire et des véhicules des services publics.

« III. – Le tarif de dissuasion du transit est dû par le propriétaire, le conducteur ou tout utilisateur du véhicule terrestre à moteur. Toutefois lorsque le véhicule fait l'objet d'un contrat de crédit-bail ou d'un contrat de location de deux ans ou plus, la taxe est due par le locataire ou le sous-locataire. Dans ce dernier cas, le propriétaire est solidairement responsable du paiement de la taxe ainsi que, le cas échéant, de la majoration de retard applicable.

« Le tarif de dissuasion du transit s'applique aux véhicules seuls ou tractant une remorque, dont le poids total en charge autorisé, ou dont le total autorisé pour les ensembles articulés, est égal ou inférieur à 3,5 tonnes, ainsi qu'aux autobus ou autocars.

« IV. – Le montant du tarif de dissuasion du transit est fixé, dans la limite d'un seuil défini par décret en Conseil d'État, par la métropole concernée en fonction de l'itinéraire de contournement proposé le plus court. La métropole peut prévoir des modulations selon les catégories de véhicule et selon les heures de la journée, les jours de la semaine et les périodes de l'année. Ces modulations sont portées à la connaissance des usagers par tout moyen.

« Le produit de la taxe est affecté à la métropole ayant institué la taxe.

« V. – La métropole peut décider de suspendre l'application du tarif de dissuasion du transit lorsque la sécurité, l'ordre public ou des difficultés de circulation routière le justifient.

« Une telle suspension est alors portée à la connaissance des usagers par tous moyens.

« VI. – Pour la mise en œuvre de cette taxe, il est possible de recourir à des dispositifs de contrôle automatique homologués. Les conditions de mise en œuvre et d'homologation de ces dispositifs de contrôle sont définies par décret. Les constatations effectuées par ces dispositifs de contrôle homologués font foi jusqu'à preuve du contraire.

« La métropole est autorisée à créer un dispositif de traitement automatisé de données à caractère personnel, dans le respect des conditions prévues par le règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique,

aux fichiers et aux libertés pour l'établissement de l'assiette, le recouvrement et la collecte du tarif de dissuasion du transit.

« VII. – Les gestionnaires du domaine public routier sont tenus de laisser gratuitement à disposition les terrains relevant de leur compétence qui sont nécessaires à l'implantation des équipements techniques destinés au recouvrement ou au contrôle du tarif de dissuasion du transit. »

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

« ... Aux agents de la métropole concernée pour les besoins de la mise en œuvre de la taxe prévue à l'article 1609 *quater* B du code général des impôts. »

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Nous le savons, le trafic automobile sur les principaux axes des grandes agglomérations françaises cause des nuisances très significatives en termes de pollution et de bruit. Si une partie de ce trafic peut être notamment réduite par le développement des transports en commun locaux, une autre part est constituée par des usagers en transit qui ne font que traverser les agglomérations, créant des problèmes de congestion et des nuisances dans des zones souvent densément peuplées. Or il n'est souvent pas nécessaire pour ces personnes de traverser l'agglomération pour se rendre à leur destination, en particulier lorsqu'il existe des voies de contournement à forte capacité. Il faut donc doter les collectivités territoriales d'outils permettant de lutter contre les nuisances associées à ce trafic de transit et de favoriser la reconquête des voies structurantes des agglomérations au profit de la desserte locale et de l'intégration d'usages plus urbains, comme les transports collectifs, le covoiturage ou les modes actifs.

Dans cette perspective, le présent amendement vise à autoriser l'institution d'un tarif de dissuasion du transit. Celui-ci aurait pour objet d'inciter les usagers en transit à emprunter les itinéraires dédiés de contournement des agglomérations.

Un tel dispositif ne concerne que les véhicules légers, les autocars et les autobus. En effet, les poids lourds de transport de marchandises peuvent faire l'objet de mesures d'interdiction de circulation sur le fondement du pouvoir de police de circulation du maire, défini par le code général des collectivités territoriales, ou de la part du préfet.

Comme vous le voyez, il s'agit non pas d'interdire de traverser, mais d'inciter à contourner et à prendre d'autres itinéraires lorsqu'il y en a.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le dispositif proposé dans cet amendement s'apparente à celui des péages urbains. Dans un cas comme dans l'autre, il s'agit de dissuader l'entrée dans une agglomération et de privilégier son contournement, en faisant payer des véhicules qui y pénètrent.

La possibilité de créer un péage figurait dans l'avant-projet de loi, mais elle a été supprimée en raison du contexte social que nous connaissons et parce qu'aucune métropole ne s'est clairement positionnée en faveur d'un tel dispositif.

Compte tenu de ces éléments, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement, les collectivités territoriales n'étant pas demandeuses à ce stade.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends que cet amendement est initié par la métropole de Lyon pour mettre en place un mécanisme visant à écarter le trafic de transit de l'agglomération en le taxant.

Le souhait d'éviter que le trafic de transit ne traverse la métropole est compréhensible. Néanmoins, un tel dispositif, qui viserait l'ensemble des véhicules particuliers, soulève plusieurs difficultés, au-delà de la question de son acceptabilité dans le contexte actuel.

D'abord, cela représente une restriction significative à la liberté de circuler. Plusieurs éléments cruciaux pour la solidité juridique de l'amendement sont omis, comme les mentions au fait générateur et à l'exigibilité de la taxe.

Ensuite, une telle mesure relève clairement de la responsabilité des métropoles potentiellement intéressées. Elle ne saurait impliquer l'intervention de l'État.

Je suis donc défavorable à un tel péage de transit pour les véhicules légers.

Je profite de l'occasion pour répondre sur le péage inversé de la métropole lilloise.

Mme Martine Filleul. Merci, madame la ministre !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce que nous ne pensons pas possible d'accompagner par des dispositions législatives, c'est la phase qui prévoirait d'observer pendant un mois les comportements, donc d'enregistrer l'ensemble des véhicules entrant dans la métropole lilloise, afin de traiter ensuite le fichier pour repérer les automobilistes qu'il faudrait inviter à changer de comportement.

Honnêtement, je ne crois pas qu'une telle méthode soit compatible avec la conception française des libertés individuelles, auxquelles il a été fait référence précédemment. Il y a d'autres façons de procéder. Il peut par exemple être fait appel à des volontaires dont les modes de déplacement seraient enregistrés ; ils bénéficieraient d'un système de télétraitement/télépéage permettant de comptabiliser leurs passages en dehors des heures de pointe.

En d'autres termes, si l'on veut aller vers un dispositif d'enregistrement systématique, il y a, me semble-t-il, un sérieux problème de respect des libertés individuelles, et si l'on souhaite opter pour d'autres leviers, il n'est pas forcément indispensable d'adopter des mesures législatives.

Je reviens sur le cas de la métropole lyonnaise.

Nous pouvons, je le crois, continuer à réfléchir et à travailler sur d'autres dispositifs, mais, en l'état, ce qui est proposé ne me semble pas satisfaisant, indépendamment de la question de son acceptabilité. C'est pourquoi je demande le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Madame Vullien, l'amendement n° 244 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Michèle Vullien. J'entends les arguments de Mme la ministre, mais j'entends également les propos de M. le rapporteur, qui indique que les collectivités territoriales ne sont pas demandeuses « à ce stade ».

Je rappelle que la précédente loi, la LOTI, a tout de même tenu une trentaine d'années ! Si nous examinons ce projet de loi, c'est parce qu'il y a des endroits en France où la congestion n'est plus supportable.

Regardons les choses en face. Nous pouvons évoquer les péages, voire le péage inversé, les bonus – la ZFE est un embryon –, mais il faut surtout doter les collectivités territoriales qui souhaitent agir d'outils leur permettant de le faire. Certes, aujourd'hui, personne n'est volontaire. Les élus ne sont pas des kamikazes ; ils ne vont pas annoncer la création d'un péage à l'approche des élections municipales. Mais, à un moment donné, on sera tellement dos au mur qu'il faudra bien agir !

Cet amendement vise à permettre de doter les collectivités territoriales qui le souhaitent – il n'est évidemment pas question de l'imposer à toutes – des outils adaptés. D'ailleurs, de bonne mémoire, un tel outil était bien prévu dans le texte.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non !

Mme Michèle Vullien. Non ? Même pas de façon embryonnaire ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non !

Mme Michèle Vullien. Un peu tout de même, me semble-t-il... (*Sourires.*)

Bien entendu, cela devra être porté politiquement. Je ne dis pas que la métropole de Lyon va forcément le faire. D'ailleurs, au sein de la métropole, nous sommes en train de réfléchir aux différentes options.

Vous avez tous déploré le temps passé pour effectuer les trajets ; notre collègue élu de la région parisienne a parlé d'une heure et demie, voire de deux heures. Ce n'est plus possible ! Il faut trouver des outils face à cela.

Je maintiens donc mon amendement pour le panache, en sachant qu'il sera rejeté.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je pense que notre collègue Vullien a raison sur le principe. Un jour, cela s'imposera naturellement.

Je suis allé voir les dispositifs en place à Rotterdam et Amsterdam, qui sont acceptés socialement, contrairement à celui de Londres, qui a été institué dans d'autres conditions. Voyons cela comme un outil de régulation, de même que le stationnement payant est un outil de régulation de la congestion et de l'occupation de l'espace dans les centres urbains.

Mais il y a effectivement un principe de réalité. Dans le contexte actuel, un tel discours de raison est relativement peu audible. Nous trouverons sans doute une occasion pour nous doter d'un tel outil.

Les auteurs de l'amendement font preuve d'habileté sémantique : au lieu de parler de « péages urbains », ils évoquent la gestion du transit, qui est un véritable problème. Pour sa part, ma collègue Nicole Bonnefoy a formulé une proposition au début de l'examen de l'article 28 ; j'ai le sentiment que nous sommes passés trop vite sur ce point. Elle suggérait de permettre aux maires et aux présidents des intercommunalités d'empêcher, pour des raisons de lutte contre la pollution, le trafic des camions qui se détournent d'une autoroute pour profiter des routes nationales et départementales parallèles. Je pense que c'est un vrai sujet. Cette idée, qui est relativement *soft*, aurait permis de faire un pas dans la lutte contre le transit et le fait de se détourner d'axes préférentiels.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 244 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 172, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 28

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai d'un an après l'entrée en vigueur de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant le bilan du recueil systématique des photographies de plaques d'immatriculation des véhicules circulant sur l'ensemble des voies réservées sur le territoire national au regard du respect du droit à la vie privée des individus concernés, les conclusions à en tirer et, le cas échéant, les mesures correctrices à y apporter.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Une fois n'est pas coutume, nous proposons que le Gouvernement remette au Parlement, dans un délai d'un an après l'entrée en vigueur de la présente loi, un rapport présentant le bilan du recueil systématique des photographies des plaques d'immatriculation des véhicules circulant sur les voies réservées. J'ai entendu que certaines demandes de rapport étaient pertinentes ; je pense que c'est le cas ici.

Dans son avis rendu le 15 novembre 2018, le Conseil d'État indique : « Le recueil systématique des photographies de plaques d'immatriculation des véhicules circulant sur l'ensemble des voies réservées sur le territoire national, et par conséquent, de leurs conducteurs et passagers, susceptibles ainsi d'être identifiés, est de nature à permettre la saisie sur une grande échelle de données personnelles, relatives au déplacement des individus concernés. » Le Conseil d'État ajoute par conséquent que cela peut porter atteinte au « respect du droit à la vie privée ».

Cela correspond également aux conclusions de la commission : « Compte tenu du caractère potentiellement intrusif pour la vie privée des conducteurs des dispositifs de contrôle, il est utile que la loi fixe des plafonds en termes de nombre de véhicules pouvant faire l'objet d'un contrôle au sein d'une ZFE. » Elle a donc adopté des amendements visant à protéger les conducteurs.

La CNIL, quant à elle, n'a toujours pas rendu son avis sur la mise en place de telles dispositions. Il nous apparaît alors qu'un aperçu, même *a posteriori*, de la situation est nécessaire.

Nous regrettons la légèreté avec laquelle sont traitées les questions relatives à la collecte en masse de données alors qu'elles sont au cœur de nombreuses problématiques contemporaines. La remise d'un rapport portant sur le respect du droit à la vie privée et incluant les conclusions de cette collecte et les éventuelles mesures correctrices à y apporter nous semble donc de nature à lever les craintes légitimes exprimées de toutes parts.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je comprends les préoccupations des auteurs de cet amendement. Toutefois, nous lui réservons le même sort que pour toutes les demandes de rapport, exception faite de la demande que nous avons adoptée précédemment. La commission a donc émis un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La CNIL a évidemment rendu un avis sur le projet de texte avant sa transmission au Conseil d'État, conformément à la procédure prévue lorsque des dispositions traitent de fichiers. Le Conseil d'État a également émis un avis ; j'ai même eu l'occasion de vous en lire des extraits.

C'est sur le fondement de ces avis que le Gouvernement a proposé de revenir au plafonnement du nombre de dispositifs de contrôle. Je pense qu'il sera important de le faire dans la suite du débat parlementaire.

En outre, la CNIL aura évidemment à donner son avis sur l'étude d'impact qui devra être produite lors de la mise en œuvre des dispositifs de contrôle pouvant être autorisés par le projet de loi.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Yves Leconte, pour explication de vote.

M. Jean-Yves Leconte. Le sujet est grave. Cela pose des problèmes d'atteinte aux libertés individuelles, en fonction de la manière dont les dispositifs seront institués, sécurisés, exploités, éventuellement piratés... Si nous allons dans cette direction, il faut faire le maximum pour protéger les libertés.

Il ne serait donc pas inutile que le Gouvernement remette un rapport sur la mise en place du dispositif, les difficultés techniques, voire les tentatives de piratage. Au-delà de l'avis de la CNIL, il faudra également que le Parlement s'intéresse au sujet, dans le cadre du contrôle de l'application de la loi.

Il s'agit tout de même d'une question importante, qui pèse sur l'acceptabilité par la population, très attachée à ses libertés, des mesures en train d'être votées. Nous devons donc soutenir cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 172.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 28 bis (nouveau)

① L'article L. 1311-15 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

② « Dans les mêmes conditions que celles prévues aux deux alinéas précédents, une collectivité, un établissement public de coopération intercommunale ou un syndicat mixte peut mettre à disposition d'une autre collectivité, d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte une flotte de véhicules à faibles émissions dont elle est propriétaire. » – *(Adopté.)*

Article additionnel après l'article 28 bis

Mme la présidente. L'amendement n° 395 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mmes Berthet et Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguière, MM. Piednoir et de Nicolaÿ, Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et MM. Revet et Gremillet, est ainsi libellé :

Après l'article 28 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 224-8, il est inséré un article L. 224-8-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 224-8-1.* - Les activités de transformation des véhicules à traction thermique en véhicules à traction totalement ou partiellement électrique sont dispensées de l'accord des constructeurs lorsqu'elles répondent à des conditions fixées par décret en Conseil d'État. » ;

2° À l'article L. 224-9, la référence : « et L. 224-8 » est remplacée par la référence : « à L. 224-8-1 ».

La parole est à M. Patrick Chaize.

M. Patrick Chaize. Face au défi climatique et aux conséquences écologiques du secteur des transports, il est impératif de proposer aux automobilistes des solutions complémentaires permettant de réduire leur empreinte sur l'environnement.

La transformation d'un véhicule à motorisation thermique en électrique, à batterie ou à pile à combustible, étant possible, une telle solution devrait être promue par les pouvoirs publics. Il s'agit en effet de répondre aux enjeux de développement durable par la mise en place d'une motorisation électrique et de s'inscrire pleinement dans une dynamique d'économie circulaire en transformant des véhicules en parfait état de marche plutôt que de les détruire.

Pour rappel, en l'état du droit français, s'il est possible de transformer des véhicules vers la motorisation électrique, c'est malheureusement au prix d'une procédure complexe et coûteuse, soumise de surcroît à une demande d'accord du constructeur d'origine, ce qui est évidemment de nature à décourager toute activité industrielle et commerciale.

Par cet amendement, nous proposons d'inscrire dans le code de l'environnement la possibilité de procéder à des transformations de véhicules à traction thermique en véhicules à traction électrique sans l'accord du constructeur, sous réserve de répondre à des conditions prévues par décret en Conseil d'État.

(M. Jean-Marc Gabouty remplace Mme Hélène Conway-Mouret au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-MARC GABOUTY vice-président

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Les arguments qui viennent d'être avancés sont largement partagés, y compris par votre serviteur, puisque je travaille sur le sujet depuis quelques mois.

Cet amendement vise à dispenser cette transformation de l'accord des constructeurs dans des conditions définies par décret. Il s'agit de faciliter la procédure ; cela paraît effectivement souhaitable. Toutefois, je ne suis pas sûr que la suppression totale de l'accord du constructeur soit la solution pertinente. Ne conviendrait-il pas plutôt de revoir la procédure d'homologation prévue pour la simplifier ?

La commission s'en remet donc à la sagesse du Sénat sur cet amendement, dont je partage pleinement les objectifs. Je sais que les différents acteurs concernés travaillent avec le ministère pour régler les difficultés de procédure.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. J'ai entendu les attentes, notamment de l'association des acteurs de l'industrie du Rétrofit électrique, qui pointe la lourdeur de la procédure d'autorisation par le constructeur. Pour autant, je pense qu'il faut non pas supprimer purement et simplement l'accord, mais viser à mettre en place une procédure administrative facilitée et encadrée autorisant la modification des véhicules à motorisation thermique en véhicules à traction électrique tout en garantissant un niveau de sécurité adéquat. Ce travail, qui relève de dispositions réglementaires, a été engagé ; il sera mené à bien.

Je demande donc le retrait de cet amendement.

M. le président. Monsieur Chaize, l'amendement n° 395 rectifié est-il maintenu ?

M. Patrick Chaize. Il serait dommage de le retirer. Nous sommes face à un vrai sujet. Cela mérite que l'on s'y attarde.

Dans l'amendement, nous souhaitons précisément que tout soit fixé par décret ; cela laisse du temps pour effectuer le travail qui a été évoqué. Mais il nous semble intéressant que l'intention que nous exprimons ait une traduction législative. Je maintiens donc mon amendement.

M. le président. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour explication de vote.

M. Frédéric Marchand. Le groupe La République En Marche avait déposé un amendement similaire, sans doute moins bien ficelé, puisqu'il a été déclaré irrecevable. Le sujet est vraiment très prégnant ; c'est un sujet d'actualité.

Comme cela a été rappelé par Patrick Chaize, la transformation d'un véhicule à motorisation thermique en véhicule électrique est techniquement possible. Peu le savent. Je l'ai moi-même appris il n'y a pas si longtemps à l'occasion d'un déplacement dans la métropole lilloise dans le cadre de nos travaux sur ce projet de loi. D'ailleurs, les prix défient l'entendement ; ils sont tout à fait accessibles. C'est moins cher qu'acheter un véhicule neuf. Cela permet de recycler les véhicules en parfait état de marche plutôt que de les détruire ou de les revendre.

Dès lors, si c'est possible, pourquoi ne pas le promouvoir ? Comme cela a été indiqué, le fait que les procédures soient complexes, coûteuses et soumises à une demande d'accord du constructeur d'origine décourage toute conversion du véhicule. Il est donc nécessaire de simplifier, au bénéfice de la planète et, bien évidemment, du pouvoir d'achat des Français.

Madame la ministre, j'ai entendu la volonté qui est la vôtre de poursuivre la réflexion pour passer très rapidement à une action. Ce serait, me semble-t-il, très bénéfique pour nos concitoyens qui ont un pouvoir d'achat plus que modeste.

M. le président. La parole est à Mme Pascale Bories, pour explication de vote.

Mme Pascale Bories. Afin de pouvoir me prononcer en toute sérénité sur cet amendement, je souhaite, comme d'autres collègues, interroger M. Chaize sur la question de la garantie.

Actuellement, si un véhicule est transformé par le constructeur, il bénéficie de la garantie. Si ce n'est pas le cas, c'est-à-dire s'il est transformé sans son autorisation, il n'en bénéficie pas.

Avec cet amendement, ma crainte est que le véhicule ne soit pas garanti par le constructeur.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 395 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 28 bis.

Article 28 ter (nouveau)

- ① La section 3 du chapitre I^{er} du titre VII du livre V du code de l'environnement est complétée par un article L. 571-10-2 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 571-10-2 (nouveau). – L'évaluation et la mesure des nuisances sonores entraînées par les transports ferroviaires prennent en compte des critères de fréquence, mais également des critères différenciés selon l'intensité des nuisances concernées, à tout moment de la journée ou de la nuit.
- ③ « Un décret en Conseil d'État précise les modalités techniques de mesure des nuisances sonores des transports ferroviaires, selon les critères cités à l'alinéa précédent. »

M. le président. Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° 380 rectifié est présenté par MM. de Nicolaÿ et Vaspart, Mme Ramond, MM. Chevrollier, Vogel et Morisset, Mme Vullien, MM. Cardoux et Longeot, Mme Lavarde, MM. Lefèvre, Bascher, Schmitz et Chaize, Mmes M. Mercier et Sollogoub, MM. Sido et Husson, Mme Billon, MM. Magras, Louault, D. Laurent, Charon et de Legge, Mme Lassarade, M. Moga, Mmes Raimond-Pavero et Deseyne, M. Babary, Mme Deromedi, MM. Grand et Poniatowski, Mme Duranton, MM. Daubresse, Longuet, B. Fournier et Rapin et Mme Garriaud-Maylam.

L'amendement n° 781 est présenté par Mme Bonnefoy.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 2

Après les mots :

critères de fréquence

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

ainsi que des critères d'intensité des nuisances, en particulier à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel.

II. – Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement et du logement précise les modalités d'évaluation des nuisances sonores des transports ferroviaires en fonction des critères mentionnés au premier alinéa et prenant notamment en compte la différence entre le niveau de bruit ambiant habituel et le niveau de bruit au passage des trains. »

La parole est à M. Louis-Jean de Nicolaÿ, pour présenter l'amendement n° 380 rectifié.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. Cet amendement de précision vise à garantir une prise en compte très pragmatique du vécu des personnes concernées par les nuisances sonores des infrastructures ferroviaires, ainsi que des situations réelles.

Il est d'une impérieuse nécessité que la lutte contre les nuisances sonores des infrastructures ferroviaires, notamment des LGV, soit menée de façon prégnante, en intégrant des indicateurs dits « événementiels » au sein de la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires et permettant de retranscrire l'exposition de la population à des sources de bruit présentant un caractère événementiel, ce qu'on appelle les « pics de bruit ». En effet, dans des recommandations publiées le 10 octobre dernier, l'Organisation mondiale de la santé fait état de seuils sonores à ne pas dépasser, indiquant qu'un niveau supérieur est associé « à des effets néfastes sur la santé ». Pour le trafic ferroviaire, ces valeurs sont fixées par l'OMS à 54 décibels le jour et 44 décibels la nuit. Or, en France, nous sommes à 60 décibels le jour et 55 décibels la nuit. Il semble donc que ces éléments ont légitimement vocation à permettre l'actualisation de l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.

Par ailleurs, nous réitérons notre volonté de voir intégrés des indicateurs « événementiels » dans le calcul des nuisances sonores en ce domaine.

Pour rappel, nous avons déposé un amendement, devenu l'article 36 de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, faisant obligation au Gouvernement de rédiger un rapport d'analyse quant à l'intégration d'indicateurs dits « événementiels » dans la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires. À la lecture de ce rapport, il est intéressant de noter, entre autres éléments, qu'une évolution de la réglementation est préconisée en fonction des pratiques et connaissances scientifiques, notamment en termes de conséquences de ces « pics de bruit » sur la santé.

Compte tenu du nombre croissant d'associations et de collectifs de riverains qui expriment leur mécontentement quant à ces nuisances sonores, nous insistons avec cet amendement sur la nécessité de réviser la réglementation en vigueur en y intégrant la notion d'émergence de bruit pour différencier les situations, élaborer des indicateurs pertinents et représentatifs du vécu des personnes et des situations réelles et en tirer les conséquences au niveau de la conception et réalisation des infrastructures.

Tel est le sens de cet amendement.

M. le président. La parole est à Mme Nicole Bonnefoy, pour présenter l'amendement n° 781.

Mme Nicole Bonnefoy. Cet amendement, identique à celui qui vient d'être présenté, concerne les riverains du réseau ferroviaire. Je pense plus particulièrement à ceux de la LGV Océane, qui subissent d'importantes nuisances sonores depuis le déploiement de la grande vitesse.

Ainsi que cela vient d'être rappelé, la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires n'intègre aucun indicateur de nature événementielle dans le calcul de ces nuisances, ce qui ne permet pas de retranscrire l'exposition de la population aux pics de bruit.

Pour rappel, l'article 36 de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire demandait au Gouvernement la rédaction d'un rapport sur l'intégration d'indicateurs événementiels. Ce rapport préconise une évolution de la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires selon les pratiques et les connaissances scientifiques, plus particulièrement en termes d'impact des pics de bruit sur la santé.

Les associations et collectifs de riverains qui expriment leur mécontentement face à ces nuisances sonores étant de plus en plus nombreux, nous insistons avec cet amendement sur la nécessité d'intégrer la notion d'émergence du bruit à la réglementation en vigueur pour différencier les situations, élaborer des indicateurs pertinents et représentatifs des situations réelles et en tirer les conséquences sur la conception et la réalisation des infrastructures.

M. le président. L'amendement n° 916 rectifié, présenté par Mme Grelet-Certenais, MM. Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquin et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Après le mot :

fréquence

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

et des critères événementiels permettant d'apprécier l'intensité des nuisances et l'exposition au bruit et aux vibrations de la population riveraine des infrastructures ferroviaires, à tout moment de la journée ou de la nuit.

La parole est à Mme Nadine Grelet-Certenais.

Mme Nadine Grelet-Certenais. Cet amendement va dans le même sens que les deux amendements précédents. Il vise à préciser l'objet de ce nouvel article 28 *ter*, qui est d'améliorer l'évaluation des nuisances sonores provoquées par le transport ferroviaire. Une telle disposition donne la possibilité de mieux cerner les limites des indicateurs actuels de bruit moyen par rapport au ressenti des riverains. La nouvelle formulation est conforme aux fortes attentes exprimées par les associations de riverains, qui n'arrivent pas à obtenir une protection satisfaisante face au bruit.

Dans la Sarthe, en Mayenne et ailleurs, vous connaissez la problématique, madame la ministre : la mise en service de la LGV Paris-Rennes a profondément bouleversé la vie quotidienne des habitants de plus d'une trentaine de communes riveraines des installations ferroviaires. C'est un véritable sujet de santé publique.

Ces personnes sont confrontées à des pics sonores atteignant, par moments, plus de 90 décibels, comme le reconnaît un rapport du Gouvernement remis au Parlement sur l'intégration d'indicateurs événementiels au sein de la réglementation relative aux nuisances sonores, paru en juin 2018, après l'adoption de notre amendement dans le cadre de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Elles subissent jour et nuit le bruit et des vibrations insupportables. Cela provoque des troubles du sommeil, du stress, des dépressions, comme elles en témoignent. Toutefois, la mission du Conseil général

de l'environnement et du développement durable n'a toujours pas rendu son rapport pourtant promis pour novembre dernier.

Devant cet abandon qui laisse nos concitoyens sans solution, il est urgent de prendre des mesures qui permettent d'améliorer le cadre de vie dégradé des habitants. Cet amendement semble plus explicite que ceux de mes collègues et permettra de mieux prendre en compte les préoccupations des riverains.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces trois amendements visent un même objectif, que nous partageons. Néanmoins, l'amendement n° 916 rectifié, contrairement aux deux autres, ne prévoit pas de renvoyer à un arrêté plutôt qu'à un décret en Conseil d'État le soin de préciser les modalités de cette évaluation. Par conséquent, la commission demande le retrait de l'amendement n° 916 rectifié au profit des amendements identiques n° 380 rectifié et 781, qui ont reçu un avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis consciente des difficultés rencontrées par certains riverains des lignes Sud-Europe-Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire. Il ressort de la mission confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable que, pour 98 % des riverains qui ressentent une gêne, celle-ci ne résulte pas d'une mauvaise application de la réglementation. La réglementation, fondée sur des valeurs moyennes, a donc été appliquée, à quelques exceptions près. Pour autant, les riverains, j'en suis bien consciente, subissent une gêne importante.

Le CGEDD n'a pas encore publié la partie de son rapport qui vise à traiter la situation des riverains qui, même si la construction des nouvelles lignes à grande vitesse s'est faite dans le respect des obligations réglementaires, sont confrontés à des nuisances jugées par eux difficilement supportables. Je relance d'ailleurs régulièrement le CGEDD, et il ne devrait plus tarder à nous le remettre.

Quoi qu'il en soit, dès lors que l'on respecte les obligations réglementaires, il n'est pas évident de trouver le bon canal pour mettre en place des procédures d'accompagnement afin de limiter les nuisances sonores.

Par ailleurs, une réflexion sur les normes et la réglementation pour l'avenir est en cours. L'expérience de ces deux lignes à grande vitesse montre que l'indicateur qui, en France, mais aussi de façon générale en Europe, prend en compte le bruit moyen ne correspond pas au vécu des populations.

Comme le souligne le rapport remis à la fin de l'année dernière, il convient de poursuivre le travail pour définir les bons indicateurs en termes de mesure de bruit et tenir compte des recommandations de l'OMS.

En tout état de cause, je m'en remets à la sagesse de votre assemblée sur les amendements identiques n° 380 rectifié et 781 et je demande le retrait de l'amendement n° 916 rectifié à leur profit.

M. le président. La parole est à M. Guillaume Chevrollier, pour explication de vote.

M. Guillaume Chevrollier. Je soutiens l'amendement n° 380 rectifié de mon collègue Louis-Jean de Nicolaÿ, qui concerne notamment la situation des riverains de la ligne à grande

vitesse Bretagne-Pays de la Loire. Notre territoire est évidemment satisfait que cette infrastructure de transport mette la Mayenne et Laval à soixante-dix minutes de Paris en TGV.

M. Rémy Pointereau. Quelle chance !

M. Guillaume Chevrollier. Néanmoins, pour les riverains, cette ligne occasionne des nuisances insupportables.

Nous ne contestons pas le fait que la ligne ait été réalisée dans les règles de l'art du moment. Pour autant, la réalité du terrain montre qu'il faut revoir la réglementation et tenir compte des problématiques de santé. J'appelle donc à la mobilisation derrière cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 380 rectifié et 781.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 916 rectifié n'a plus d'objet.

Je mets aux voix l'article 28 *ter*, modifié.

*(L'article 28 *ter* est adopté.)*

M. le président. Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures trente-cinq.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt heures cinq, est reprise à vingt et une heures trente-cinq, sous la présidence de M. Philippe Dallier.)

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE DALLIER vice-président

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités.

Articles additionnels après l'article 28 *ter*

M. le président. L'amendement n° 502 rectifié *bis*, présenté par Mme N. Delattre, M. Artano, Mmes M. Carrère, Laborde et Jouve, M. Corbisez, Mme Costes et MM. Guérini et Vall, est ainsi libellé :

Après l'article 28 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif aux nuisances provoquées par les vibrations aux abords des infrastructures de transport ferroviaire. Ce rapport est assorti de recommandations relatives à la lutte contre ces nuisances et à leur évaluation objective, au besoin par une unité de mesure spécifique, sur le modèle de la circulaire du 23 juillet 1986 relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

La parole est à Mme Nathalie Delattre.

Mme Nathalie Delattre. Aujourd'hui, dans notre législation, aucun texte ne régleme les seuils de niveaux vibratoires à ne pas dépasser au voisinage d'une voie de chemin de fer. Aucune disposition n'est prévue pour prendre en compte les nuisances quotidiennes subies par les riverains de voies

ferroviaires, de jour et de nuit, lors des passages des trains à plus de 250 kilomètres par heure. J'ai une pensée particulière pour les riverains girondins du TGV Bordeaux-Paris. Pourtant, aux contraintes sonores traditionnelles, s'ajoutent bien des contraintes vibratoires, qui présentent de nombreux désagréments tant dans la gêne ressentie par les habitants que dans la fragilisation des structures des bâtiments et des équipements sensibles.

Faute de normes applicables en la matière, SNCF Réseau est contraint de s'inspirer d'autres dispositions, notamment de la circulaire du 23 juillet 1986 relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement, pour déterminer les dommages provoqués sur les biens. Malheureusement, pour déterminer les gênes perçues par les personnes, le coût humain et social, la norme ISO 2631 ne fixe aucune valeur seuil.

L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail, l'Anses, le reconnaît volontiers elle-même : peu de données existent sur les vibrations engendrées par les infrastructures de transport.

Cet amendement vise donc à ce que les nuisances provoquées par les vibrations aux abords des infrastructures de transport ferroviaire fassent l'objet d'un rapport du Gouvernement remis au Parlement. L'objectif est de pouvoir disposer de bases scientifiques solides, avant d'envisager toute évolution réglementaire en la matière. Pour autant, il faut que les nuisances vibratoires soient à l'avenir prises en compte dans la conception, l'étude et la réalisation des aménagements et qu'une unité de mesure spécifique puisse transcrire la détresse de nombre de nos concitoyens vivant aux abords de voies ferroviaires.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission est défavorable par principe aux demandes de rapport. Même si je comprends parfaitement la difficulté et que je partage les inquiétudes exprimées par notre collègue, je demande le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis parfaitement consciente des gênes que peuvent occasionner les vibrations. Il convient, bien sûr, d'adapter nos indicateurs pour tenir compte du ressenti des populations, relayé par les élus locaux ou nationaux.

Le Conseil général de l'environnement et du développement durable, que j'ai chargé d'une mission sur les lignes Sud-Europe-Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire, a également pris connaissance du problème. Le rapport qu'il me remettra intégrera bien cette problématique. Je partagerai bien évidemment avec vous les résultats de ses travaux. Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Madame Delattre, l'amendement n° 502 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Nathalie Delattre. Dans la mesure où Mme la ministre est prête à partager avec nous les conclusions de ce rapport, que nous attendons avec impatience, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 502 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 503 rectifié *bis*, présenté par Mme N. Delattre, M. Artano, Mme Laborde, M. Léonhardt, Mme Jouve, MM. A. Bertrand et Corbisez, Mmes Guillotin et Costes et M. Guérini, est ainsi libellé :

Après l'article 28 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à l'amélioration de la mesure et de l'évaluation des nuisances sonores cumulées provoquées par la coexistence en un même point de plusieurs infrastructures de transports ou de lignes aériennes. Ce rapport est accompagné de recommandations pour une prise en compte de ces nuisances cumulées par un indicateur spécifique.

La parole est à Mme Nathalie Delattre.

Mme Nathalie Delattre. Cet amendement vise à améliorer notre législation en matière de mesure des nuisances sonores subies par les riverains de voies de chemin de fer lors des passages de train.

L'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires fixe deux plages horaires de référence, diurne et nocturne, sur lesquelles est mesurée une moyenne du niveau continu de pression acoustique en décibels.

Le premier écueil de ce système de mesure est qu'il ne prend pas en compte les « pics de bruit » correspondant aux passages de train à près de 300 kilomètres par heure. C'est pourquoi je me réjouis de l'adoption de mon amendement en commission visant à prendre en compte ces indicateurs événementiels qui, comme le reconnaît le rapport gouvernemental du 27 juin dernier, ont des effets néfastes à long terme sur les riverains exposés.

Le deuxième écueil auquel cet amendement s'attaque est l'instauration en 1999, soit il y a vingt ans, d'un système de mesure des contraintes sonores en décibels. L'échelle des décibels est non pas linéaire, mais logarithmique. Cela veut dire que la valeur du bruit mesuré lors du passage de deux trains à un endroit donné équivaut non pas à la somme des valeurs mesurées, mais à la valeur corrigée d'un premier bruit. Par conséquent, la somme du bruit de deux trains avec chacun une pression acoustique à 60 décibels donnera un bruit cumulé mesuré à 63 décibels. Par exemple, si une habitation est située entre une ligne à grande vitesse et une autoroute – je pense une fois encore à des villes situées à proximité de Bordeaux –, la source la plus bruyante sera prise en compte dans l'évaluation de la nuisance sonore subie par le foyer. Si l'autoroute prend le dessus, c'est comme si la ligne à grande vitesse n'existait pas !

Afin de pallier cette incohérence, le présent amendement vise à demander au Gouvernement de remettre au Parlement un rapport relatif à l'amélioration de la mesure et de l'évaluation des nuisances sonores cumulées provoquées par les transports ferroviaires. L'objectif est, encore une fois, de pouvoir disposer de bases scientifiques solides avant d'envisager toute évolution réglementaire en la matière pour que les mesures des nuisances sonores aux alentours des chemins de fer puissent retranscrire la véritable détresse de nombre de nos concitoyens vivant aux abords des voies.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement soulève des problématiques particulières. Nous avons précédemment voté des amendements relatifs au pic de bruit. Il y a ici quelques similitudes. Néanmoins, pour les mêmes raisons que sur l'amendement précédent, la commission est par principe défavorable aux demandes de rapport.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement soulève des questions complexes.

Notre politique en termes de nuisances sonores autour des infrastructures de transport se déploie sur trois niveaux : le bruit émis par les nouvelles infrastructures prises individuellement est strictement limité par la réglementation ; les constructions nouvelles doivent tenir compte des infrastructures à proximité ; les situations de points noirs créées avant la mise en œuvre des réglementations en la matière sont progressivement traitées.

Dans le domaine du ferroviaire, comme vous l'avez rappelé et comme cela a été évoqué à l'occasion d'autres amendements, la réglementation se base sur un bruit moyen, sans prendre en compte les pics d'émission. Le Gouvernement est parfaitement conscient des difficultés que cela peut engendrer aux abords des deux nouvelles lignes à grande vitesse, Sud-Europe-Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire.

En ce qui concerne les effets de cumul, la réglementation relative à la conception des infrastructures tient normalement compte de l'ambiance sonore. Il s'agit néanmoins de situations moyennées.

Tout cela devra sans doute être revu à la lumière des retours d'expériences des lignes Bretagne-Pays de la Loire et Sud-Europe-Atlantique. Il s'agit notamment de tenir compte de situations difficilement vivables, par exemple lorsque des personnes sont entourées, d'un côté, par une infrastructure routière et, de l'autre, par une infrastructure ferroviaire. Il faudra sans doute prendre des dispositions différentes, par exemple en termes de droit de délaissement, afin d'éviter que certains de nos concitoyens se trouvent mis en difficulté.

Quoi qu'il en soit, la mission que j'ai nommée pour tirer toutes les conséquences des difficultés rencontrées sur les deux lignes nouvelles à grande vitesse a bien pris en compte cette problématique et elle pourra l'intégrer dans son rapport. Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement.

M. le président. Madame Delattre, l'amendement n° 503 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Nathalie Delattre. Dès lors que la mission intégrera bien ce point dans son rapport, je retire mon amendement. Néanmoins, la question du cumul des décibels est cruciale. Jusqu'à maintenant, elle n'était pas prise en compte, alors que les nuisances cumulées détériorent vraiment la santé de certains de nos concitoyens, qui vivent des situations dramatiques.

M. le président. L'amendement n° 503 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 78 rectifié *ter*, présenté par Mme Lopez, MM. Daubresse, Laménie, H. Leroy et J.M. Boyer, Mme Garriaud-Maylam, MM. B. Fournier, Cuypers, Henno et Sido, Mmes Duranton et Deromedi et MM. Regnard, Longuet et Rapin, est ainsi libellé :

Après l'article 28 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 3 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complétée par une sous-section ainsi rédigée :

« Sous-section... »

« Impact environnemental »

« Art. L. 3111- – L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie établit un rapport triennal sur l'impact du développement du transport par autocar sur l'environnement, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Ce rapport est rendu public et est transmis aux commissions permanentes de l'Assemblée nationale et du Sénat compétentes en matière de transport. »

La parole est à Mme Vivette Lopez.

Mme Vivette Lopez. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'Ademe, a remis en décembre 2016 un rapport au Parlement, disponible en ligne, sur l'évaluation de l'impact environnemental du transport par autocar. Ce rapport était prévu par l'article 9 de la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques. L'évolution des pratiques et la hausse constatée des taux d'occupation des autocars ont un impact sur ce bilan environnemental.

Cet amendement vise à prévoir qu'un nouveau rapport soit remis par l'Ademe au Parlement sur l'impact environnemental du secteur. Il se pérenniserait ensuite sous la forme d'un rapport triennal.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il s'agit également d'une demande de rapport, mais cette fois adressée à l'Ademe, qui a déjà eu l'occasion de travailler sur le sujet. Je vous propose de demander à l'Ademe de réaliser un rapport régulier sur le sujet sans pour autant l'inscrire dans la loi. La commission sollicite donc le retrait de cet amendement. À défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. En application de la loi d'août 2015, l'Ademe a rendu un rapport en 2016. Depuis cette date, nous observons une augmentation de la fréquentation des autocars, ce qui pourrait justifier une mise à jour de ce rapport. Pour autant, il n'est pas nécessaire de l'inscrire dans la loi. En tout état de cause, je demanderai à l'Ademe de mettre à jour ces données.

Le bilan du coût socio-économique et environnemental des cars était positif dans la première évaluation ; il le sera certainement encore davantage compte tenu de l'augmentation du taux d'occupation. Je demande donc le retrait de cet amendement.

M. le président. Madame Lopez, l'amendement n° 78 rectifié *ter* est-il maintenu ?

Mme Vivette Lopez. Non, je le retire, monsieur le président. Je suis satisfaite de constater que le Gouvernement partage mon analyse et sollicitera l'Ademe.

M. le président. L'amendement n° 78 rectifié *ter* est retiré.

Chapitre IV

AMÉLIORER LE CONTRÔLE DU MARCHÉ
DES VÉHICULES ET DES ENGIN MOBILES
NON ROUTIERS À MOTEUR

Article 29

① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

② 1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements à la législation et à la réglementation nationales et européennes ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution de la réglementation européenne applicables à la mise sur le marché des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'aux systèmes, aux composants, aux entités techniques distinctes, aux pièces détachées ainsi qu'aux équipements qui sont destinés à ces véhicules ;

③ 2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.

④ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

⑤ II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

⑥ 1° Permettre la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements au règlement (UE) n° 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE, ainsi qu'aux actes délégués et d'exécution adoptés pour son application ;

⑦ 2° Prévoir les mesures de police administrative destinées à assurer le respect de ces dispositions.

⑧ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

⑨ III. – Au premier alinéa de l'article L. 130-6 du code de la route, après la référence : « L. 317-4-1, », est insérée la référence : « L. 318-3, ».

M. le président. La parole est à M. Victorin Lurel, sur l'article.

M. Victorin Lurel. J'interviens en quelque sorte par anticipation sur les débats que nous aurons après l'article 29. J'évoquerai tout à l'heure l'ouverture à la concurrence des pièces détachées automobiles.

En attendant, je souhaite insister auprès de vous, madame la ministre, sur les propos tenus hier par ma collègue Victoire Jasmin, car je ne suis pas certain que vous ayez été très

attentive à ce qu'elle disait, ce que je peux comprendre après une soirée longue et difficile – ce n'est pas un reproche. (*Sourires.*)

Elle a abordé un problème important : depuis de longues années, les transporteurs scolaires ne sont pas assurés dans beaucoup de départements d'outre-mer, parce qu'ils n'arrivent pas à trouver un assureur. L'Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles a reçu tous ces transporteurs. Nous avons été plusieurs parlementaires à vous écrire à ce sujet. Nous n'avons pas encore reçu de réponse. Peut-être avez-vous répondu à l'Unotra ?...

Quoi qu'il en soit, au moment où nous parlons, tous ces transporteurs sont en infraction. Je tenais à le rappeler au moment où vous vous apprêtez à prendre par ordonnances un certain nombre de mesures touchant notamment aux infractions. Ne pourriez-vous recevoir ces professionnels pour répondre à une situation d'urgence ? Le conseil régional, qui est aujourd'hui compétent, ne devrait pas délivrer les marchés.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Une rencontre est prévue avec Annick Girardin et les parlementaires d'outre-mer début avril. Ce sera l'occasion d'évoquer ce sujet.

Cela étant, je suis étonnée de cette situation. Logiquement, personne ne devrait se retrouver sans assurance, car des procédures existent lorsque l'on n'arrive pas à trouver un assureur. Une commission, dont c'est le rôle, désigne d'office un assureur.

Nous pourrions reparler de tout cela prochainement.

M. le président. L'amendement n° 173, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Nous sommes opposés au recours aux ordonnances, d'autant qu'il est ici sans motif puisqu'il s'agit d'adapter notre droit à la réglementation européenne concernant le contrôle du marché de véhicules et d'engins mobiles non routiers à moteur. Il n'y a aucune nécessité de recourir à des ordonnances, si ce n'est pour pallier le problème de calendrier du Gouvernement.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cette demande d'habilitation concerne l'adaptation de notre droit à la réglementation européenne en matière de contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur.

Je regrette que les textes des ordonnances n'aient pas pu nous être transmis en amont de l'examen du texte, d'autant que les règlements de 2013 sont applicables depuis 2016 et que le règlement de 2018 le sera au 1^{er} septembre 2020. Néanmoins, des indications assez précises m'ont été transmises concernant le fonctionnement du futur service à compétence nationale qui sera créé – le service de surveillance du marché des véhicules – et qui sera chargé de contrôles réguliers. Toutes ces précisions figurent dans le rapport de la commission.

Il y a urgence à adapter notre droit : avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends votre opposition de principe au recours aux ordonnances, mais, compte tenu à la fois de l'urgence et du caractère très technique de la transposition, il nous paraît utile – c'est d'ailleurs ce qui se fait habituellement – de procéder de la sorte. C'est pourquoi je demande le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Monsieur Gontard, l'amendement n° 173 est-il maintenu ?

M. Guillaume Gontard. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 173.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 29.

(*L'article 29 est adopté.*)

Article additionnel après l'article 29

M. le président. L'amendement n° 534 rectifié, présenté par M. Lurel, Mme Jasmin, MM. Antiste et Temal, Mme Ghali et MM. Raynal, Lalande, Daudigny et Montaugé, est ainsi libellé :

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code de la propriété intellectuelle est ainsi modifié :

1° Après le 11° de l'article L. 122-5, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ... La reproduction, la représentation et l'adaptation totale ou partielle des pièces destinées à permettre la réparation d'un produit complexe en vue de lui rendre son apparence initiale et cela quelles que soient la nature et la consistance de l'œuvre protégée. À titre transitoire et pour une durée qui ne peut excéder deux années à compter de l'entrée en vigueur de la loi n° ... du ... d'orientation des mobilités, ces dispositions ne s'appliquent que lorsque ces pièces ont la même origine que les pièces utilisées pour la fabrication du produit complexe. » ;

2° L'article L. 513-6 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« (...) Des actes de reproduction, de commercialisation et d'exploitation des pièces destinées à permettre la réparation d'un produit complexe en vue de lui rendre son apparence initiale et cela quel que soit l'objet du modèle déposé. À titre transitoire et pour une durée qui ne peut excéder deux années à compter de l'entrée en vigueur de la loi n° ... du ... d'orientation des mobilités, ces dispositions ne s'appliquent que lorsque ces pièces ont la même origine que les pièces utilisées pour la fabrication du produit complexe. »

II. – Au plus tard deux années après l'entrée en vigueur de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les incidences du I du présent article sur la situation de concurrence sur le marché des pièces de rechange automobiles.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État des I et II est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Victorin Lurel.

M. Victorin Lurel. Il s'agit d'une affaire quelque peu délicate, car je sais que certains de nos collègues ont dans leur circonscription des constructeurs ou des équipementiers automobiles. Toutefois, cela fait bientôt dix ans que le sujet est sur la table et que nous promettons des solutions. Or jusqu'à présent rien n'a été fait.

Cette question a été soulevée en 2011 à Assemblée nationale, sans succès. L'Autorité de la concurrence a émis un avis le 8 octobre 2012 sur l'ouverture à la concurrence des pièces de rechange pour les automobiles, notamment les pièces visibles – la carrosserie, les pare-chocs, les rétroviseurs – qui sont protégées par un droit d'auteur et par la propriété intellectuelle.

Le Gouvernement est conscient de l'affaire, puisque le Premier ministre a déclaré, lors du dixième anniversaire de l'Autorité de la concurrence, qu'il proposerait un certain nombre de mesures à la faveur de ce projet de loi. Ces mesures figurent en partie à l'article 29, mais elles seront prises par voie d'ordonnance.

On objecte souvent les problèmes d'emploi et de délocalisation, mais aucun pays européen, en particulier aucun pays limitrophe de la France, n'a ce type de législation. En raison d'un véritable monopole réservé aux constructeurs, les Français payent deux fois : lorsqu'ils achètent un véhicule neuf, ils paient le modèle et le design ; lorsqu'ils réparent leur véhicule, notamment après la fin de la garantie contractuelle, qui est généralement de deux ou de cinq ans – mais plus fréquemment de cinq ans –, ils paient une deuxième fois !

Il y a l'entretien et la réparation, mais il y a aussi la fabrication et la distribution. Là encore, il existe un monopole. D'après mes calculs, cela représente entre 3 milliards et 5 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

La France est le seul pays à avoir une telle législation. Si nous ouvrons le secteur à la concurrence, d'après l'Autorité de la concurrence, ce sont les équipementiers qui travaillent déjà pour les constructeurs qui en profiteraient.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'idée nous a initialement paru séduisante. L'Autorité de la concurrence a émis un avis. Le Premier ministre lui-même a dit que la réflexion allait être engagée. C'est pourquoi la commission avait dans un premier temps émis un avis favorable.

En y regardant d'un peu plus près, nous nous sommes rendu compte que ce ne sont pas les équipementiers actuels qui réclament cette mesure, laquelle bénéficierait plutôt à des fabricants situés à l'autre bout du monde qui viendraient inonder le marché. En tant que président du groupe d'études Économie circulaire du Sénat, cela ne me semble pas très vertueux.

Des pays ont mis en œuvre une telle mesure. Je pense notamment à l'Angleterre, où très clairement le prix des pièces n'a pas chuté. Les marges des réparateurs indépendants qui ne sont pas dans les réseaux de concessionnaires ont augmenté, mais les prix pour le public n'ont pas baissé.

L'économie réalisée annuellement pour une automobile – je vous cite les chiffres qui m'ont été communiqués – serait de l'ordre de 5 euros. Faut-il compromettre les équilibres de notre industrie automobile et faire venir des produits

de l'autre bout du monde pour un tel gain, avec tous les risques que cela comporte en termes de qualité de produit, de réactivité et d'économie circulaire ?

De plus, la concertation n'a pas encore abouti. Laissons les professionnels discuter avec le Gouvernement et voyons ensuite avec l'Autorité de la concurrence.

Méfions-nous des gains de pouvoir d'achat de ce type. Je préférerais que le pouvoir d'achat des Français soit renforcé par un autre biais que celui-là, d'autant qu'une économie de 5 euros reste anecdotique.

C'est pourquoi, à titre personnel, je vous demande de bien vouloir retirer cet amendement ; à défaut, mon avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme que le Gouvernement souhaite avancer sur ce sujet en étant bien conscient des attentes en termes de pouvoir d'achat. Ces attentes doivent être mises en regard des enjeux au niveau de l'emploi.

Le Premier ministre a annoncé le 5 mars dernier qu'il voulait une évolution des règles encadrant les conditions dans lesquelles les équipementiers peuvent fabriquer des pièces de rechange dites « équivalentes » aux pièces de marque constructeur. Ces mesures prendraient le relais d'une première initiative que les constructeurs et les équipementiers de première monte ont prise en 2017 en signant une charte de co-commercialisation d'une partie de ces pièces. Il s'agit néanmoins d'un sujet sensible. Il importe notamment de mettre en œuvre un dispositif progressif en étant vigilant à ce que le gain en termes de pouvoir d'achat ne soit pas contrebalancé par des risques importants en termes d'emploi.

Je prends l'engagement que le Gouvernement déposera un amendement sur ce sujet dans la suite du processus d'examen du texte, mais, à l'heure actuelle, la concertation n'est pas encore suffisamment aboutie. Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Monsieur Lurel, l'amendement n° 534 rectifié est-il maintenu ?

M. Victorin Lurel. Madame la ministre, je souhaite rappeler ce que votre prédécesseur a répondu à Daniel Fasquelle en 2011, voilà déjà plus de huit ans. Il lui opposait quatre arguments, les mêmes que ceux qui sont invoqués par notre estimé rapporteur et vous-même.

Le premier argument était celui de l'emploi. Je vous passe les détails ; il avait fait une longue tirade sur l'Asie, qui nous concurrencerait, alors que tel ne serait pas le cas de l'Allemagne, des États-Unis, de l'Espagne et, contrairement à ce que j'ai entendu, de la Grande-Bretagne.

Le deuxième argument concernait la sécurité : on faciliterait le développement de la contrefaçon.

Le troisième argument tenait à la situation observée dans les autres pays européens, notamment en Allemagne, où il y a une grande intégration au niveau des constructeurs. Or c'est déjà le cas dans le duopole que nous connaissons, formé par Renault et PSA. On sait que cela conforterait davantage les équipementiers.

Dernier argument : les dessins et modèles sont une question de propriété industrielle et commerciale, ce qu'on appelle en droit de la propriété « l'unité de l'art ». Vous ne l'avez pas évoquée, mais, depuis pratiquement dix ans, on nous raconte la même chose !

Je me souviens qu'à l'époque où Frédéric Lefebvre était secrétaire d'État chargé de la consommation les constructeurs avaient pris des engagements de modération. De tels engagements avaient également été pris, notamment dans la LME, portée par le Président Sarkozy. Mais nous nous sommes tous fait avoir !

L'économie qui sera faite, ce n'est pas epsilon, ce n'est pas 4 ou 5 euros... Cela mérite un débat ! Je sais bien qu'il n'est pas question de délocaliser nos entreprises pour d'hypothétiques bénéfices. Il y a pourtant là, manifestement, un gisement de pouvoir d'achat considérable du fait de la concurrence.

Je connais l'opposition « libéraux *versus* protectionnistes », mais c'est un vrai sujet. Or, chaque fois que la question est posée, on nous renvoie à de tels arguments. J'aimerais très sincèrement que chacun prenne ses responsabilités !

Monsieur le président, n'ayant pas été convaincu par les arguments qui m'ont été opposés, je maintiens l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Michel Magras, pour explication de vote.

M. Michel Magras. Je partage la préoccupation de notre collègue Lurel.

J'entends l'argument du rapporteur sur la question, et je vois le déséquilibre que cela peut créer. Toutefois, madame la ministre, votre réponse m'inquiète. Vous dites que la discussion est en cours, que le processus n'a pas abouti, et vous vous engagez à le faire aboutir dans la suite de la discussion en déposant un amendement.

Pour le peu que je comprends de la fonction que j'exerce, il me semble qu'une question n'ayant pas été débattue lors de la première lecture ne peut pas être ajoutée en deuxième lecture, puisque le principe de l'entonnoir s'applique.

Je préférerais, à l'instar de Victorin Lurel, que nous actions cette décision par le vote de ce soir, afin que ce sujet reste dans la discussion, à charge pour vous, madame la ministre, de faire aboutir le processus, par exemple lors de la deuxième lecture ou dans le temps nécessaire à l'obtention d'une rédaction plus conforme à ce que souhaite le Gouvernement.

Je voterai donc l'amendement n° 534 rectifié.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je répondrai en deux points.

Tout d'abord, sur la question de la propriété intellectuelle, pourquoi refuserait-on à l'industrie ce que l'on accorde au secteur de la culture ?

Ensuite, il s'agit de pièces de carrosserie. Vous me direz que, en cas d'accident, les assurances remboursent et que c'est donc neutre en termes de gains de pouvoir d'achat pour l'automobiliste. On peut certes imaginer un coût moindre des assurances s'il y avait moins de remboursements... Mais dans le cas précis d'un accident sur une pièce de ce type, je le répète, c'est neutre en termes de gains de pouvoir d'achat pour l'automobiliste.

Je pourrais développer d'autres arguments, mais ceux-ci me paraissent suffisants.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Les arguments de Victorin Lurel sont plutôt convaincants. Les longs délais autour de ce sujet ainsi que les éléments qui lui sont opposés semblent tenir de la procrastination.

On nous propose douze mois de plus, sans associer le Parlement. La question est bien posée, et la navette parlementaire aura lieu ; je crois donc intéressant de faire jouer ce processus de transparence et de discussion en votant cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 534 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

TITRE IV

PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS *(Division et intitulé supprimés)*

Article 30 *(Supprimé)*

M. le président. L'amendement n° 68 rectifié *quater*, présenté par M. Revet, Mmes Canayer et Morhet-Richaud, MM. A. Marc, Le Nay et Danesi, Mmes Deromedi et Bruguère, MM. Hugonet et Lefèvre, Mme Duranton, M. Cuypers, Mme Micouleau, MM. Longeot, Henno, Daubresse, Laménie et del Picchia, Mmes Lassarade et M. Mercier, MM. Vogel et Paccaud, Mme Goy-Chavent, MM. B. Fournier, Charon et Decool, Mme Lopez, MM. H. Leroy et Janssens, Mmes A.M. Bertrand et Raimond-Pavero, MM. Karoutchi, Darnaud et Savary, Mme Imbert, M. Babary et Mme Noël, est ainsi libellé :

A. – Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

I. – L'État augmente progressivement les crédits de l'AFITF consacrés à la régénération et à la modernisation (automatisation, télé-conduite d'ouvrages) des voies navigables pour atteindre 200 millions d'euros par an entre 2019 et 2022 et 220 millions d'euros par an entre 2023 et 2027 permettant, en complément des capacités d'investissement propres de Voies navigables de France et des cofinancements des collectivités, de viser un niveau de régénération et de modernisation global d'environ 275 millions d'euros par an à cet horizon.

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

B. – En conséquence, rétablir cette division et son intitulé dans la rédaction suivante :

Titre IV

Programmation des investissements dans les transports

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures remis au Gouvernement en février 2018 a confirmé que l'état de dégradation avancée du réseau fluvial, résultat de décennies de sous-investissements, nécessitait un sévère rattrapage.

Faisant siennes les conclusions d'un audit externe réalisé sur les besoins de restauration de l'infrastructure fluviale, le COI a indiqué que, pour maintenir la fonction navigation sur l'essentiel du réseau, un budget de 245 millions d'euros par an serait nécessaire pendant dix ans. Ce chiffre n'inclut pas le budget de 30 millions d'euros prévu par VNF pour la modernisation du réseau.

Le Conseil d'orientation des infrastructures a évalué qu'un scénario minimaliste réduit à 201 millions d'euros par an, dont 180 millions d'euros au titre de l'Afitf et 30 millions d'euros d'autofinancement pour la régénération, impliquerait d'abandonner la fonction navigation sur 20 % du réseau.

Le montant des crédits dédiés à l'Afitf figurant dans le texte actuel du rapport annexé – 110 millions d'euros par an, puis 130 millions d'euros – laisse espérer un budget de 190 millions d'euros par an en 2027 avec les fonds propres et les cofinancements supposés. Mais ces montants incluent les 30 millions d'euros par an prévus pour la modernisation. Ainsi, en 2027, 160 millions d'euros par an seraient, au mieux, consacrés à la régénération du réseau, au lieu des 245 millions d'euros par an nécessaires. Ce scénario signifie qu'une part importante du réseau devra être fermée à la navigation, privant de nombreux territoires d'une desserte fluviale pour le transport comme pour le tourisme.

À l'heure où l'on enregistre un dérèglement climatique qui dépasse tous les pronostics, il est nécessaire de conserver l'intégralité d'un réseau qui permet d'assurer des prestations de transport trois à quatre fois moins émettrices de gaz à effet de serre que le transport routier. Le nouveau scénario propose de viser à l'horizon de 2023 un budget de 245 millions d'euros par an pour la régénération, auquel s'ajouteraient 30 millions d'euros pour la modernisation, soit 275 millions d'euros par an.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement tend à rétablir un titre que nous avons déplacé à l'article 1^{er} A. Nous avons déjà eu le débat sur le fond des crédits dédiés au maritime et au fluvial sur des amendements similaires au titre I^{er} A.

Je rappelle que le budget de l'Afitf concernant le fluvial est passé de 50 millions à 80 millions d'euros, puis à 110 millions d'euros aujourd'hui. Certes, il n'est pas, à mon sens, suffisant,...

M. Charles Revet. Loin de là !

M. Didier Mandelli, rapporteur. ... comme nous avons eu l'occasion de le dire, si ce n'est que, à périmètre constant sur le plan budgétaire, une telle mesure serait prise au détriment d'autres outils ou d'autres infrastructures.

Nous souhaitons qu'à l'avenir le budget de l'Afitf soit revu à la hausse. Cela permettra de répondre à votre souhait, que nous pouvons partager.

En l'état actuel des choses, l'avis est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement, qui vise à rétablir l'ancien article 30, prévoit une augmentation des crédits de l'Afitf consacrés aux voies navigables.

Cet amendement pose une double question.

La première est une question de cohérence, puisque les articles de programmation ont été déplacés avant le titre I^{er}.

La seconde est une question de principe.

Je suis totalement convaincue – c'est la philosophie que je porte depuis mon arrivée à la tête du ministère des transports – qu'il faut donner la priorité à l'entretien et à la modernisation des réseaux. Tel est le sens des audits que j'ai demandés, dès ma prise de fonctions, sur les réseaux ferroviaire, fluvial et routier. Ces audits font tous apparaître que nous avons pris, pendant des décennies, un retard important en termes d'entretien et de régénération de nos réseaux – il faudra le rattraper.

Nous avons toutefois eu la préoccupation, au travers tant de la programmation que des montants retenus, de tenir une perspective d'augmentation des ressources qui soit soutenable au regard de ce qu'il est possible de dégager. Par ailleurs, nous avons souhaité tenir compte de la nécessité d'utiliser au mieux les ressources publiques.

Si l'on devait prévoir des montants aussi importants que ceux que vous proposez, monsieur le sénateur, ni les moyens dédiés à l'ingénierie ni ceux qui sont consacrés à la réalisation de travaux ne permettraient de répondre à ces objectifs dans un tel délai.

La programmation qui vous est soumise vise à tenir compte, au plus juste, des enveloppes et à prévoir un calendrier de montée en puissance réaliste. Nous sommes en effet certains, si nous faisons des à-coups dans les dépenses, de ne pas utiliser au mieux les ressources publiques.

Pour ces raisons, je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Monsieur Revet, l'amendement n° 68 rectifié *quater* est-il maintenu ?

M. Charles Revet. Il faut comparer avec le secteur portuaire. L'acheminement vers les ports d'Anvers et de Rotterdam est à 30 % routier, 30 % fluvial et 30 % ferroviaire, alors qu'il est dans notre pays à 85 % routier, 10 % fluvial et 5 % ferroviaire, et ce dans des conditions très difficiles. Il est bien sûr indispensable de moderniser et d'entretenir, mais il y a urgence, si nous voulons garder la main, à rétablir la situation.

Cela étant, je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 68 rectifié *quater* est retiré.

En conséquence, l'article 30 demeure supprimé.

TITRE V

SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

Chapitre I^{er}

RENFORCER LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ

Article 31

- ① I. – Le code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° À la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article L. 121-3, les mots : « de police » sont supprimés ;
- ③ 2° (*Supprimé*)
- ④ 3° Le premier alinéa de l'article L. 211-1 est ainsi modifié :

- 5) a) Les mots : « le tribunal peut prononcer » sont supprimés ;
- 6) b) Sont ajoutés les mots : « est obligatoirement prononcée » ;
- 7) c) (*nouveau*) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « La juridiction peut toutefois décider, par une décision spécialement motivée, de ne pas prononcer cette peine, en considération des circonstances de l'infraction et de la personnalité de son auteur. » ;
- 8) 4° L'article L. 224-1 est ainsi rédigé :
- 9) « *Art. L. 224-1.* – I. – Les officiers et agents de police judiciaire retiennent à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur :
- 10) « 1° Lorsque les épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique et le comportement du conducteur permettent de présumer que celui-ci conduisait sous l'empire de l'état alcoolique défini à l'article L. 234-1 ou lorsque les mesures faites au moyen de l'appareil homologué mentionné à l'article L. 234-4 ont établi cet état ;
- 11) « 2° En cas de conduite en état d'ivresse manifeste ou lorsque le conducteur refuse de se soumettre aux épreuves et mesures prévues au 1° du présent I. Le procès-verbal fait état des raisons pour lesquelles il n'a pu être procédé aux épreuves de dépistage prévues au même 1°. En cas de conduite en état d'ivresse manifeste, les épreuves doivent être effectuées dans les plus brefs délais ;
- 12) « 3° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ;
- 13) « 4° S'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a fait usage de stupéfiants ou lorsqu'il refuse de se soumettre aux épreuves de vérification prévues au même article L. 235-2 ;
- 14) « 5° Lorsque le véhicule est intercepté, lorsque le dépassement de 40 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué ;
- 15) « 6° En cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage ;
- 16) « 7° Lorsque le véhicule est intercepté, lorsqu'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main est établie simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage, dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.
- 17) « II. – Les dispositions du I, hors les cas prévus aux 5°, 6° et 7° du même I, sont applicables à l'accompagnateur de l'élève conducteur.
- 18) « III. – Les agents de police judiciaire adjoints mentionnés à l'article 21 du code de procédure pénale sont habilités à retenir à titre conservatoire le permis de conduire du conducteur dans les cas prévus aux 5° et 7° du I du présent article. » ;
- 19) 5° L'article L. 224-2 est ainsi rédigé :
- 20) « *Art. L. 224-2.* – I. – Le représentant de l'État dans le département peut, dans les soixante-douze heures de la rétention du permis prévue à l'article L. 224-1, ou dans les cent vingt heures pour les infractions pour lesquelles les vérifications prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ont été effectuées, prononcer la suspension du permis de conduire lorsque :
- 21) « 1° L'état alcoolique est établi au moyen d'un appareil homologué, conformément au deuxième alinéa de l'article L. 224-1, ou lorsque les vérifications mentionnées aux articles L. 234-4 et L. 234-5 apportent la preuve de cet état ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves et vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique ;
- 22) « 2° Il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les analyses ou examens médicaux, cliniques et biologiques établissent que le conducteur conduisait après avoir fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ou si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves de vérification prévues au même article L. 235-2 ;
- 23) « 3° Le véhicule est intercepté, lorsque le dépassement de 40 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué ;
- 24) « 4° Le permis a été retenu à la suite d'un accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en application du 6° du I de l'article L. 224-1, en cas de procès-verbal constatant que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage ;
- 25) « 5° Le permis a été retenu à la suite d'une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main commise simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.
- 26) « II. – La durée de la suspension du permis de conduire ne peut excéder six mois. Cette durée peut être portée à un an en cas d'accident de la circulation ayant entraîné la mort d'une personne ou ayant occasionné un dommage corporel, en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants et de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2.
- 27) « III. – À défaut de décision de suspension dans le délai prévu au premier alinéa du I du présent article, le permis de conduire est remis à la disposition de l'intéressé, sans préjudice de l'application ultérieure des articles L. 224-7 à L. 224-9. » ;
- 28) 6° À l'article L. 224-3, les références : « aux premier, troisième, quatrième et cinquième alinéas » sont remplacées par la référence : « au I » ;

- 29 7° La seconde phrase de l'article L. 224-7 est complétée par les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ;
- 30 8° L'article L. 224-8 est ainsi modifié :
- 31 a) (*nouveau*) Après les mots : « état d'ivresse », la fin de la deuxième phrase est ainsi rédigée : « manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique, de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ou de délit de fuite. » ;
- 32 b) (*nouveau*) La dernière phrase est complétée par les mots : « et aux dispositions des articles L. 235-1 et L. 235-3 » ;
- 33 9° À l'article L. 224-13, après le mot : « conduire », sont insérés les mots : « ainsi que d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;
- 34 10° Le I de l'article L. 225-1 est ainsi modifié :
- 35 a) (*Supprimé*)
- 36 b) Au 6°, après le mot : « conduire », sont insérés les mots : « ou interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire » ;
- 37 11° Le I de l'article L. 234-2 est complété par un 8° ainsi rédigé :
- 38 « 8° (*nouveau*) La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;
- 39 12° Le II de l'article L. 234-8 est complété par des 7° et 8° ainsi rédigés :
- 40 « 7° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire ; »
- 41 « 8° (*nouveau*) L'interdiction, pendant une durée de cinq ans au plus, de conduire un véhicule qui ne soit équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique. Lorsque cette interdiction est prononcée en même temps que la peine d'annulation ou de suspension du permis de conduire, elle s'applique, pour la durée fixée par la juridiction, à l'issue de l'exécution de cette peine. » ;
- 42 13° L'article L. 234-13 est ainsi modifié :
- 43 a) (*nouveau*) À la fin, les mots : « avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus » sont remplacés par les mots : « avec interdiction de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique pendant une durée de trois ans au plus, applicable à compter de la date d'obtention d'un nouveau permis de conduire ; cette interdiction ne s'applique cependant pas si ce nouveau permis a été obtenu plus de trois ans après l'annulation du précédent. » ;
- 44 b) (*nouveau*) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « À l'issue de cette période d'interdiction, l'intéressé est soumis à un contrôle médical de l'aptitude à la conduite. » ;
- 45 14° L'article L. 234-14 est abrogé ;
- 46 15° Au I de l'article L. 234-16, après la référence : « L. 234-2 », sont insérés les mots : « ou de l'article L. 234-13 » ;
- 47 16° Le II des articles L. 235-1 et L. 235-3 est complété par un 8° ainsi rédigé :
- 48 « 8° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. » ;
- 49 17° L'article L. 325-1-2 est ainsi modifié :
- 50 a) Le premier alinéa est remplacé par un I ainsi rédigé :
- 51 « I. – Les officiers ou agents de police judiciaire peuvent, avec l'autorisation préalable donnée par tout moyen du représentant de l'État dans le département où l'infraction a été commise, faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction :
- 52 « 1° Lorsqu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue ;
- 53 « 2° à 5° (*Supprimés*)
- 54 « 6° Lorsqu'est constaté le dépassement de 50 kilomètres à l'heure ou plus de la vitesse maximale autorisée.
- 55 « Ils en informent immédiatement, par tout moyen, le procureur de la République, sauf s'il a été fait recours à la procédure de l'amende forfaitaire.
- 56 b) Au début du deuxième alinéa, est ajoutée la mention : « II. – » ;
- 57 c) À la première phrase du même deuxième alinéa, les mots : « décision du représentant de l'État prise en application du premier alinéa » sont remplacés par les mots : « décision prise en application du I du présent article » ;
- 58 d) Au quatrième alinéa, les mots : « dès qu'un conducteur qualifié proposé par l'auteur de l'infraction ou par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite » sont remplacés par les mots : « à l'issue du délai prévu au II » ;
- 59 e) (*nouveau*) Au même quatrième alinéa, est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Toutefois, en cas de vol du véhicule ayant servi à commettre l'infraction ou lorsque le véhicule était loué à titre onéreux à un tiers, l'immobilisation ou la mise en fourrière est levée dès qu'un conducteur qualifié proposé par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite. » ;
- 60 18° Le I de l'article L. 330-2 est complété par des 18° et 19° ainsi rédigés :
- 61 « 18° Aux agents de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes pour l'exercice de leurs missions en application du présent code et du code de la consommation ;
- 62 « 19° Aux personnels habilités de l'organisme chargé par l'État de participer au traitement des appels d'urgence à seule fin d'identifier un véhicule conformément aux dispositions du règlement délégué (UE) n° 305/2013 de la Commission du 26 novembre 2012 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable

dans toute l'Union européenne. Toutefois, la communication d'information est limitée aux données techniques liées à la marque, au modèle, à la couleur, à l'immatriculation et au type d'énergie d'utilisé. » ;

63 19° (*Supprimé*)

64 20° Après l'article L.344-1, il est inséré un article L.344-1-1 ainsi rédigé :

66

DISPOSITIONS APPLICABLES	DANS LEUR RÉDACTION
L. 325-1-2	Résultant de la loi n° ... du ... d'orientation des mobilités

. »

67 II. – L'article L. 511-13 du code de la consommation est complété par un 6° ainsi rédigé :

68 « 6° Des articles 321-7 et 321-8 du code pénal. »

69 III. – Le deuxième alinéa de l'article 712-2 du code pénal est complété par les mots : « "ou de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé, par un professionnel agréé ou par construction, d'un dispositif homologué d'antidémarrage par éthylotest électronique" ».

70 IV. – (*Supprimé*)

71 V. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi pour modifier les dispositions du code de la route relatives aux procédures applicables aux véhicules mis en fourrière ainsi qu'à la gestion de ces véhicules afin :

72 1° De créer un système d'information dédié aux véhicules mis en fourrière permettant l'échange d'informations entre les différentes personnes et autorités intéressées à la procédure de mise en fourrière puis par la gestion du véhicule concerné ;

73 2° De prévoir les conditions dans lesquelles certains véhicules peuvent, en raison de leur état, faire l'objet, dès leur mise en fourrière, d'une interdiction de circulation puis être, le cas échéant, restitués à leur propriétaire sans travaux, ainsi que les conditions dans lesquelles cette interdiction peut être levée ;

74 3° De permettre, dans le cadre de la procédure d'abandon des véhicules mis en fourrière, la substitution de l'intervention de l'expert en automobile par la prise en compte des données techniques de ces véhicules et des motifs de leur mise en fourrière.

75 Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de cette ordonnance.

M. le président. L'amendement n° 519, présenté par MM. Féraud et Assouline, Mme de la Gontrie et M. Jomier, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 2

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

... Après l'article L.121-3, il est inséré un article L.121-3-... ainsi rédigé :

65 « Art. L. 344-1-1. – Sont applicables en Nouvelle-Calédonie, les dispositions des articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau :

« Art. L. 121-3- – Les infractions définies à l'article L. 121-3 peuvent être constatées par le biais de caméras disposées sur la voie publique.

« Lorsque ces infractions concernent l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules, de voies vertes, d'aires piétonnes, de zones à trafic limité ou de zones à faibles émissions et, afin de déterminer les véhicules autorisés à y circuler, 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 consulter le fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l'article L. 318-1, ainsi que les fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies concernées. Dans les seuls cas où ces consultations ne permettent pas de procéder à une telle vérification, ces mêmes services peuvent consulter le système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique, et ne peuvent avoir pour objet d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. » ;

La parole est à M. Rémi Féraud.

M. Rémi Féraud. À l'instar de l'amendement que j'avais présenté à l'article 28, celui-ci vise à rendre le plus opérants possible le contrôle et la verbalisation des éventuelles infractions dans les zones à faibles émissions, les zones à trafic limité et les aires piétonnes lorsque les véhicules qui ne sont pas autorisés les empruntent.

L'objet de cet amendement est de mettre en place la vidéoverbalisation de ces infractions. À cet effet, il vise à permettre aux services de police et de gendarmerie, aux services de police municipale et, à Paris, au service dont relèvent actuellement les agents de surveillance de Paris de consulter le fichier des véhicules autorisés à circuler sur les voies concernées et, si c'est nécessaire, le fichier du système d'immatriculation des véhicules afin de faire respecter la limitation de circulation dans ces zones, sans avoir à déployer forcément des agents sur le terrain. Ainsi seraient bien mieux assurés le contrôle et le respect de ces règles dans nos villes.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le code de la route, le code des assurances et le code de la sécurité intérieure permettent d'ores et déjà la constatation d'un nombre important

d'infractions – défaut de port de la ceinture, téléphone tenu en main, utilisation des voies et chaussées réservées, vitesse, etc. – par des systèmes de contrôle automatiques homologués. Cette liste a été récemment complétée par un décret du 17 septembre 2018, afin de mieux protéger les piétons et de prévenir les circulations en sens interdit ou à contresens.

Le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit, à l'article 16, des dispositions spécifiques pour les zones à faibles émissions. En conséquence, un décret en Conseil d'État sera pris pour compléter la liste des infractions constatables par la vidéoprotection.

Enfin, les forces de l'ordre disposent déjà d'un droit d'accès au système d'immatriculation des véhicules. Une expérimentation est en cours pour les agents de police municipale.

Pour toutes ces raisons, l'avis est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur le sénateur, vous proposez, d'une part, d'élargir la liste des infractions verbalisables par vidéoverbalisation et, d'autre part, de permettre l'accès au fichier des véhicules aux agents municipaux.

La liste des infractions est de niveau réglementaire. Elle a été actualisée en septembre dernier afin que les piétons soient davantage protégés, en permettant la constatation sans interception des infractions relatives au non-respect des règles de priorité aux passages. Ce décret sera actualisé rapidement pour permettre également la constatation des infractions relatives au non-respect des dispositions prises dans le cadre des zones à faibles émissions.

Par ailleurs, l'accès au SIV est, de fait, possible pour les policiers municipaux. Une phase d'expérimentation sur trois grandes villes, dont Paris, est actuellement en cours, dont l'objectif est un élargissement de l'accès à l'ensemble des policiers municipaux.

L'amendement étant satisfait, j'en demande le retrait ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Monsieur Féraud, l'amendement n° 519 est-il maintenu ?

M. Rémi Féraud. Puisque Mme la ministre s'engage à avancer par voie réglementaire, à la fois, sur la nature des infractions et sur la possibilité pour les polices municipales et la direction de la surveillance, à Paris, de verbaliser et de contrôler ces infractions, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 519 est retiré.

L'amendement n° 98 rectifié *bis*, présenté par Mmes Estrosi Sassone, Deroche, Troendlé, Di Folco, Thomas, Chain-Larché, Bruguière, Deromedi et Noël, MM. Daubresse, Lefèvre, Calvet, Bonhomme, Regnard, de Legge et Laménie, Mme Micouleau, M. Bascher, Mme Puissat, M. Bazin, Mmes Gruny et Lassarade, M. Courtial, Mme Lanfranchi Dorgal, MM. Cuypers et Forissier, Mme Dumas, MM. Genest, Schmitz, Danesi, Rapin et B. Fournier, Mmes L. Darcos, Canayer et Deseyne, MM. Priou, Karoutchi, Pemezec et Brisson, Mme Bonfanti-Dossat, M. Chevrollier, Mmes Duranton, A.M. Bertrand et M. Mercier, MM. Vogel, Le Gleut, J. M. Boyer, Duplomb et Vaspert, Mme Raimond-Pavero, M. Segouin, Mme de Cidrac, MM. Perrin, Gremillet et Sido et Mme Lamure, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

... Le deuxième alinéa de l'article L. 212-3 est complété par une phrase ainsi rédigée : « L'activité des titulaires d'une autorisation d'enseigner est incompatible avec le statut d'auto-entrepreneur. » ;

La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone.

Mme Dominique Estrosi Sassone. Cet amendement d'appel vise à empêcher l'activité des titulaires d'une autorisation d'enseigner ayant le statut d'auto-entrepreneur.

Après bientôt trois ans d'effectivité, la loi Macron a montré une limite en matière d'apprentissage de la conduite dématérialisée, avec l'apparition des acteurs en ligne. En effet, ces plateformes n'ont pas de local et font souvent appel à des formateurs sous statut d'auto-entrepreneur. Cette concurrence donne lieu à un important contentieux entre ces deux types de structure et n'améliore pas la situation.

Outre la question de l'agrément préfectoral, qui fait l'objet de l'amendement que je vous présenterai dans quelques instants, il est ici question du statut de salarié. Ces personnes disposent en effet d'un statut fiscal contournant le paiement des charges sociales et qui peut répondre à une définition du travail dissimulé, un peu à l'instar des employés du BTP qui ont ce statut le week-end, par exemple, et qui disposent des moyens de leur entreprise sans en avoir les charges. J'avais d'ailleurs déposé un amendement sur ce sujet en commission spéciale lors de l'examen de la loi Pacte, mais celui-ci n'avait pas été retenu.

Par ailleurs, les enjeux en termes de sécurité et d'assurance sont revus à la baisse, avec une prise en charge des élèves et des prix extrêmement variables en fonction de la structure choisie. Des dépôts de plaintes ont été enregistrés, notamment dans les Alpes-Maritimes, sur le travail dissimulé à l'encontre de l'un des leaders en ligne, Ornikar.

Enfin, la situation professionnelle des moniteurs est à souligner, puisque le traitement, la rémunération et la protection sociale sont très différents en fonction de leur statut de salarié ou d'auto-entrepreneur, ce qui aboutit de fait à une rupture d'égalité et à une concurrence déloyale.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. C'est un vrai sujet, qui a des conséquences importantes sur la concurrence dans ce secteur, ainsi qu'en matière de rémunération et de protection sociale pour les professionnels concernés.

Un travail est en cours pour définir au niveau législatif de nouveaux principes en matière de sécurité routière et d'enseignement de la conduite. Comme le prévoit le rapport sur l'éducation routière – les rapports sont quelquefois utiles (*Sourires.*) – remis par notre collègue députée Françoise Dumas au Premier ministre, la définition d'un cadre juridique et social harmonisé doit être au cœur des préoccupations.

Ce sujet rejoint le débat que nous avons hier lors de l'examen de l'article 20, car il s'agit de nouvelles formes de prestations. Même si je partage votre préoccupation sur le fond, cette interdiction générale des auto-entrepreneurs n'est, à mon sens, pas le bon outil pour réguler ce marché et porterait atteinte à la liberté d'établissement, ce qui serait contraire au droit de l'Union européenne.

Dans l'attente d'une réflexion plus globale faisant suite au rapport remis au Premier ministre, je demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il n'est pas possible, au regard des traités sur le fonctionnement de l'Union européenne, d'interdire purement et simplement l'activité des auto-entrepreneurs dans le domaine de l'éducation routière.

Par ailleurs, des décisions judiciaires sont attendues, qui permettront de préciser dans quelle mesure le statut d'auto-entrepreneur pour les moniteurs est susceptible d'être, ou non, requalifié, ainsi que les conséquences qu'il faudrait en tirer en termes de répartition des responsabilités entre les deux parties.

Dans l'attente de ces décisions, il ne paraît pas opportun de légiférer sur ce sujet.

De façon plus générale, cela a été rappelé, une mission a été confiée à la députée Françoise Dumas, qui a remis un rapport au Premier ministre le 12 février 2019. Nous avons engagé une concertation avec les organisations professionnelles du secteur de l'éducation routière, afin, notamment, d'accroître la transparence de l'information, avec un affichage harmonisé des prix et des taux de réussite de tous les établissements.

La réflexion est effectivement en cours, et nous proposons des dispositions qui, pour la plupart, ne relèvent pas du domaine législatif. Quoi qu'il en soit, nous rendrons compte au Parlement de l'avancée des travaux sur ces sujets.

Je demande donc le retrait de l'amendement.

M. le président. Madame Estrosi Sassone, l'amendement n° 98 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Dominique Estrosi Sassone. Nous attendons avec impatience la jurisprudence et les retours sur le rapport de notre collègue députée du groupe La République En Marche.

Du côté des acteurs que sont les auto-écoles, physiquement installées dans les territoires, y compris dans les plus petits d'entre eux, l'inquiétude est grande, et les risques de pertes d'emplois sont importants.

M. Claude Kern. C'est tout à fait vrai !

Mme Dominique Estrosi Sassone. Quoi qu'il en soit, je retire cet amendement d'appel.

M. le président. L'amendement n° 98 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 939, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 53

Remplacer cet alinéa par quatre alinéas ainsi rédigés :

« 2° En cas de conduite d'un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré ;

« 3° En cas de conduite d'un véhicule en état d'ivresse manifeste ou lorsque l'état alcoolique défini à l'article L. 234-1 est établi au moyen d'un appareil homologué mentionné à l'article L. 234-4 ;

« 4° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives ;

« 5° En cas de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 ;

II. – Après l'alinéa 55

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Si les vérifications prévues à l'article L. 235-2 ne permettent pas d'établir que la personne conduisait en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, l'immobilisation et la mise en fourrière sont immédiatement levées. » ;

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à permettre aux forces de l'ordre, sur autorisation du préfet, de procéder à l'immobilisation et à la mise en fourrière d'un véhicule pendant une durée de sept jours, pour écarter provisoirement de la route l'auteur d'un délit de conduite sous l'influence de l'alcool, de conduite après usage de stupéfiants ou de conduite sans permis de conduire.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement est contraire à la position de la commission.

L'extension du champ des procédures administratives d'immobilisation et de mise en fourrière des véhicules à quatre nouveaux délits – conduite en état d'ivresse manifeste ou sous l'emprise de l'état alcoolique, conduite après usage de stupéfiants, conduite sans permis de conduire – emportera des conséquences importantes en matière sociale, pour les conducteurs, et en matière opérationnelle, pour les forces de l'ordre, par exemple dans les zones rurales.

Il sera toujours possible de faire procéder à l'immobilisation et à la mise en fourrière judiciaires du véhicule, dans le cadre d'une procédure faisant intervenir le procureur de la République.

L'avis est donc défavorable.

M. le président. La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. En écho à ce que vient de dire M. le rapporteur, je veux ajouter, madame la ministre, que se pose un problème avec l'amendement que vous proposez, lequel tend à revenir sur une position qui était celle de la commission des lois et de la commission du développement durable.

Vous proposez de substituer à l'autorité judiciaire, c'est-à-dire le procureur qui peut à tout moment prendre cette décision, une autorité administrative : le préfet. Nous considérons, pour notre part, que vous avez d'ores et déjà matière à agir par l'intermédiaire du procureur, qui peut être sollicité à tout moment, et que l'on ne saurait remplacer d'une manière courante la mesure exceptionnelle, créée en 2011, qu'est le recours à une autorisation administrative du préfet. La loi nous donne donc les moyens de sanctionner, comme vous souhaitez le faire, en utilisant l'autorité judiciaire et non l'autorité administrative.

À titre personnel, je voterai donc contre cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il ne s'agit en aucun cas de substituer le préfet au procureur ou à des décisions de justice. Dans certains cas de retraits de permis, notamment pour des infractions graves au code de la route – conduite sous l'emprise de stupéfiants ; sous l'emprise de l'alcool à un niveau délictuel, c'est-à-dire au-dessus de 0,8 gramme d'alcool par litre de sang ; conduite sans permis –, il doit être possible de prendre une mesure immédiate de rétention du véhicule dans l'attente d'une décision de justice.

Compte tenu du nombre important de ces infractions et des blessures et décès qui pourraient s'ensuivre, il paraît utile de prendre une telle mesure, qui sera naturellement mise en œuvre avec toutes les précautions voulues.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 939.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques.

L'amendement n° 304 rectifié *bis* est présenté par MM. Karoutchi, Babary, 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. Laménié, Mmes Lassarade et Lavarde, MM. Le Gleut, Lefèvre et Magras, Mmes M. Mercier et Micouleau et MM. Milon, Panunzi, Savary, Sido et Vogel.

L'amendement n° 328 rectifié *bis* est présenté par Mmes Primas et de Cidrac et MM. Schmitz et Laugier.

L'amendement n° 637 rectifié *octies* est présenté par MM. Fouché, Malhuret, A. Marc, Decool, Bignon, Guerriau, Wattebled, Chasseing, Capus et Lagourgue, Mme Mélot, MM. Bouloux et Grosdidier, Mme Procaccia, MM. Henno et Grand et Mme Renaud-Garabedian.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Compléter cet article par trois paragraphes ainsi rédigés :

VI. – À titre expérimental, les opérateurs de transports publics de voyageurs sont autorisés à mettre en œuvre la transmission et l'enregistrement d'images prises sur la voie publique et dans des lieux et établissements ouverts au public, au moyen de caméras frontales embarquées dans les matériels roulants qu'ils exploitent.

L'enregistrement est permanent mais l'exploitation des images collectées par ces systèmes n'est autorisée qu'aux fins d'assurer la prévention et l'analyse des accidents de transport.

Les enregistrements dont l'exploitation est autorisée ont pour finalités exclusives : l'amélioration de la connaissance de l'accidentologie ferroviaire ainsi que celle des transports guidés et routiers, la prévention de la réalisation ou de la réitération d'accident de transport ainsi que la formation et la pédagogie des personnels de conduite et leur hiérarchie.

Les enregistrements, hors les cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de six mois.

Ces enregistrements ne peuvent être conservés sans limitation de durée, que dans les conditions garantissant l'anonymisation de toutes les données à caractère personnel captées.

Les enregistrements qui ne sont pas en lien avec un incident ou un accident de transport ne peuvent pas être exploités et doivent être supprimés automatiquement dans un délai maximum de trente jours.

L'extraction d'images, rendues anonymes, est autorisée aux fins de renseigner les rapports d'enquêtes ou d'analyses des accidents de transport qui seront conservés autant que de besoin par l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructures.

Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, ainsi qu'au Règlement (UE) 2016/ 679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.

Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports.

VII. – Les modalités d'application du VI et d'utilisation des données collectées sont précisées par un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. Ces dispositions sont applicables à compter de la promulgation de la présente loi, pour une durée de trois ans.

VIII. – L'expérimentation mentionnée au VI fait l'objet d'un bilan de sa mise en œuvre dans les deux ans suivant son entrée en vigueur, afin d'évaluer l'opportunité du maintien de cette mesure.

La parole est à M. Roger Karoutchi, pour présenter l'amendement n° 304 rectifié *bis*.

M. Roger Karoutchi. Cet amendement vise à préserver au maximum la sécurité des voyageurs des transports publics.

Les entreprises de transport souhaitent pouvoir disposer de caméras frontales embarquées à l'avant de leur matériel roulant, afin de pouvoir filmer, à la fois, la circulation et la voirie. En effet, lorsque se produit un incident ou un accident, il est parfois très difficile de savoir si la responsabilité en revient au conducteur ou à la personne accidentée, par exemple si celle-ci se trouvait sur la voirie.

Les entreprises de transport bénéficiant de ces caméras pourraient visionner les images ainsi enregistrées dans un délai de trente jours.

Un sous-amendement a été déposé prévoyant un délai de quinze jours. Cela me gêne quelque peu, car les entreprises de transport disent avoir affaire à des personnes qui se plaignent auprès d'elles non pas le jour même, mais au bout de huit ou quinze jours. Si une personne faisait une réclamation le quinzième jour, on ne pourrait donc plus rien faire.

Dans la mesure où il s'agit uniquement de conserver les images en cas d'incident ou d'accident, il ne paraît pas invraisemblable de les conserver ou de pouvoir les visionner pendant trente jours. Cela permettrait aux entreprises de transport d'adapter la conduite et le matériel aux normes qui sont définies par le Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre.

M. le président. L'amendement n° 328 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

La parole est à M. Alain Fouché, pour présenter l'amendement n° 637 rectifié *octies*.

M. Alain Fouché. Notre collègue Roger Karoutchi a fait, comme d'habitude, une excellente intervention. J'irai dans le même sens.

Il s'agit d'expérimenter pendant trois ans la mise en place de caméras frontales embarquées, notamment à l'avant des tramways et des bus, qui visualisent la voie publique, pour

améliorer la qualité du service public délivré et offrir de meilleures garanties en termes de sécurité routière. La présence de ces caméras permettrait en effet de comprendre *a posteriori* les causes d'un incident technique ou d'un accident impliquant des éléments extérieurs – piétons, voitures... – et, dès lors, de prendre des mesures destinées à prévenir ce type d'incident ou d'accident, pour se conformer, notamment, aux préconisations du Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre.

Cette mesure me paraît tout à fait intéressante. Je suis par ailleurs de l'avis de mon collègue sur le sous-amendement qui a été déposé.

M. le président. Le sous-amendement n° 1045, présenté par MM. Houllegatte, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, M. Jacquín et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Amendement n° 304 rectifié *bis*, alinéa 7

Remplacer le mot :

trente

par le mot :

quinze

La parole est à M. Jean-Michel Houllegatte.

M. Jean-Michel Houllegatte. On sait que le recours à la vidéo est un sujet qui peut faire polémique, notamment pour ce qui concerne l'utilisation des données personnelles. Puisqu'il s'agit d'une phase d'expérimentation, nous proposons un délai de quinze jours. Il s'agit ainsi de signaler que, à partir du moment où les images ne sont plus utiles, elles doivent être détruites.

Si l'expérimentation montre que le nombre de réclamations au-delà de ce délai est très important, nous pourrions revoir cette position. Toutefois, la limitation à quinze jours permet d'envoyer un signal en termes de compatibilité avec la protection des données personnelles.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. J'ai été sensibilisé à cette proposition lorsque j'ai visité le centre de sécurité de la RATP. L'idée, qui paraît innovante, doit permettre d'améliorer la prévention et l'analyse des accidents qui surviennent dans les transports.

Le dispositif proposé me semble entouré des garanties appropriées. L'avis est donc favorable sur les amendements identiques n° 304 rectifié *bis* et 637 rectifié *octies*.

Pour ce qui est du sous-amendement n° 1045, dans la mesure où il s'agit d'une expérimentation, je ne suis pas opposé à une éventuelle évolution du délai : si les accidents ou les incidents notables ne sont pas très nombreux, quinze jours paraissent suffisants, même s'il est vrai que des personnes peuvent faire une réclamation au-delà de ce délai. À titre personnel – la commission n'ayant pas examiné ce sous-amendement –, je suis plutôt favorable au délai de quinze jours, avec un éventuel allongement à trente jours si cela s'avérait nécessaire.

M. le président. La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. La mesure proposée est innovante, mais, à l'aune de la jurisprudence de la commission des lois, elle paraît insuffisamment

sécurisée. Notre commission n'ayant pas pu examiner les amendements, il s'agit d'une position personnelle, mais permettez-moi de m'en expliquer.

Le dispositif s'inspire de celui mis en place pour les caméras mobiles dont sont dotées les forces de l'ordre. Ainsi, des garanties prévues en ce qui concerne ces caméras sont reprises par les amendements, ce qui convient bien. Nous n'en avons pas moins quelques interrogations.

D'abord, il est prévu non seulement un enregistrement, mais également une transmission d'images de la voie publique. S'agit-il d'une transmission en direct ? Dans l'affirmative, cela pose assurément la question de la sécurisation de cette transmission.

Ensuite, l'enregistrement de la voie publique serait permanent. Or, lors de l'autorisation des caméras-piétons, nous avions prévu beaucoup plus de protections, en limitant la durée des enregistrements. La CNIL, dans ses avis, a souligné qu'il s'agit d'une garantie essentielle.

Enfin, il serait possible de conserver sans limitation de durée les enregistrements effectués, sous réserve de leur anonymisation. Outre la difficulté technique que nous connaissons pour procéder à cette anonymisation – nous en avons débattu au sujet des articles précédents –, je m'interroge sur la justification de cette conservation durable d'enregistrements de la voie publique, qui n'est prévue dans aucun système d'enregistrement vidéo.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vois que notre grand opérateur de transport veut se donner les moyens de régler les incidents qui peuvent survenir – je sais qu'ils sont nombreux –, mais je pense qu'il n'a pas suffisamment pris en compte les atteintes aux libertés individuelles que ces dispositions pourraient engendrer.

Ces sujets sont extrêmement sensibles. L'utilisation de caméras de vidéoprotection est strictement encadrée par les articles L. 251-1 et suivants du code de la sécurité intérieure, qui ne permettent aujourd'hui l'usage que d'équipements fixes, lesquels doivent être annoncés au public par le biais de panneaux de signalisation et positionnés de manière à ne pas filmer l'intérieur ni même l'entrée des immeubles d'habitation. Nombre de dispositions sont donc prévues pour assurer le respect des libertés individuelles.

Par ailleurs, la CNIL nous a alertés sur l'enjeu de l'utilisation de caméras mobiles, ce qui a conduit à prévoir un cadre très strict, notamment pour l'utilisation par les forces de l'ordre de caméras-piétons, mais aussi pour l'expérimentation de ces outils par d'autres acteurs.

En l'espèce, l'usage de caméras sur les véhicules de transport en commun qui filmeraient l'ensemble de la chaussée et de ses abords ne paraît pas nécessaire ni proportionné à l'objectif assigné à ces dispositifs ; il constituerait une atteinte trop importante aux libertés individuelles, même dans le cadre d'une expérimentation.

Je vous suggère donc de retirer ces amendements, étant entendu que nous allons travailler sur ces questions avec les opérateurs de transport. Je comprends leurs préoccupations, mais le dispositif n'est pas mûr.

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Je sais bien que, dès qu'on veut faire quelque chose, c'est compliqué; mais, là, madame la ministre, je suis tout de même un peu étonné.

Une caméra frontale à l'avant d'un bus et les caméras des forces de police ou de sécurité qui sont confrontées à des manifestants ou à des situations un peu particulières, ce n'est pas tout à fait la même chose... À ce compte-là, faites supprimer tous les systèmes de vidéoprotection ou de vidéosurveillance qui existent dans les villes! Par définition, eux aussi filment tout.

M. Jean-François Longeot. Il a raison!

M. Roger Karoutchi. Autant je peux comprendre les arguments sur la défense des libertés, autant, quand une entreprise que vous connaissez parfaitement, madame la ministre, explique qu'elle a des problèmes d'adaptation de ses autobus et de ses tramways à l'accidentologie qui se renforce, surtout en zone urbaine dense, et qu'elle a besoin de voir les choses pour prendre des mesures qui amélioreront la sécurité et réduiront les accidents, je n'ai pas le sentiment que ce soit le début de la dictature...

Je pense que nous pouvons voter ces amendements, après quoi, si vous voulez modifier le dispositif après avoir rencontré directement les entreprises concernées, vous le ferez avec l'Assemblée nationale. Je sais parfaitement que, si l'on ne démarre pas le processus, il n'a jamais lieu!

M. le président. La parole est à M. Alain Fouché, pour explication de vote.

M. Alain Fouché. Nous savons bien que la RATP connaît un certain nombre de difficultés, s'agissant notamment des bus, parce qu'elle n'a pas les moyens de constater les incidents ou les accidents.

Ces caméras ne seraient pas placées à l'intérieur des bus, mais à l'extérieur. On verrait la chaussée et ce qui s'y passe. Où est le risque pour la vie privée?

J'invite nos collègues à voter ces amendements. Pourquoi retarder la mise en place de ce dispositif?

Décidément, dans notre pays, tout est basé sur la peur: on ne peut plus rien faire!

En définitive, ce qui compte, c'est la sécurité. Or la sécurité sera assurée avec ces caméras, qui permettront de savoir qui est responsable et qui ne l'est pas.

M. le président. La parole est à M. Michel Dagbert, pour explication de vote.

M. Michel Dagbert. J'entends bien les arguments avancés par nos collègues Fouché et Karoutchi, mais, si ces caméras peuvent apporter une réponse satisfaisante aux entreprises, leur utilisation pose à l'évidence question.

Une expérimentation, oui, mais il faut absolument qu'elle soit assortie d'une durée relativement courte pour la conservation des images. On fait valoir que les requérants se manifestent parfois tardivement, mais l'opérateur, lui, sait si un incident ou un accident s'est produit sur un trajet, puisque l'agent de conduite est en mesure de le signaler. En cas de problème, il ne faut donc pas quinze jours pour vérifier les bandes.

Si ces amendements étaient adoptés, je souhaite que le sous-amendement soit lui aussi adopté.

M. le président. La parole est à M. Olivier Henno, pour explication de vote.

M. Olivier Henno. Les propos de M. Karoutchi me semblent empreints de sagesse. Comme maires, nous installons des caméras à un certain nombre de carrefours: la loi prévoit un cadre, et je n'ai pas le sentiment qu'il y ait beaucoup de différences en termes de libertés publiques. Nous sommes tous sensibles à ces questions de libertés, mais ces amendements me paraissent intéressants.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce qui est proposé est très différent des caméras installées dans vos communes pour filmer l'espace public: ces dernières sont fixes et filment des zones fixes, et leur existence est signalée par des panneaux. Le dispositif proposé consisterait à balayer tout l'espace public, sans que personne en soit informé. On peut y réfléchir, mais il mérite sérieusement d'être travaillé, car il me paraît assez attentatoire aux libertés individuelles.

M. le président. La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérit-Débat. Aussi éminent que soit notre collègue Karoutchi, la sagesse, pour moi, c'est d'écouter les arguments de nos deux rapporteurs et de Mme la ministre.

Comme Michel Dagbert, je pense que, si l'on doit adopter ces amendements, il serait sage d'adopter d'abord le sous-amendement que nous proposons, afin de renforcer l'idée d'expérimentation et, surtout, de ramener à quinze jours la durée de conservation des images. Au demeurant, comme l'a expliqué M. le rapporteur, s'agissant d'une expérimentation, les modalités de mise en œuvre peuvent évoluer.

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote, cette fois, sur le sous-amendement n° 1045...

M. Roger Karoutchi. Je voterai le sous-amendement: non que je sois tout d'un coup d'accord pour ramener le délai de trente à quinze jours, mais je préfère que ce dispositif figure dans le texte et soit débattu à l'Assemblée nationale. Ensuite, mes chers collègues, j'espère que nous pourrions voter ensemble les amendements.

M. Claude Bérit-Débat. Nous les voterons!

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 1045.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 304 rectifié *bis* et 637 rectifié *octies*, modifiés.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 31, modifié.

(L'article 31 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 31

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements identiques.

L'amendement n° 26 rectifié *bis* est présenté par M. Longeot, Mme Vullien et les membres du groupe Union Centriste.

L'amendement n° 76 rectifié *quater* est présenté par Mme Lopez, MM. Daubresse, Laménie, H. Leroy, J. M. Boyer et Dufaut, Mme Garriaud-Maylam, MM. Vogel, Cuypers, Perrin et Sido, Mmes Bories, Duranton, Morhet-Richaud et Deromedi et MM. Regnard et Longuet.

L'amendement n° 85 rectifié *quater* est présenté par M. Vaspart, Mme Lamure, MM. Bascher, Priou, Ponia-towski, Courtial, Darnaud, Karoutchi et D. Laurent, Mme Lassarade, M. Lefèvre, Mmes Canayer, Imbert, Chauvin, Boulay-Espéronnier et Renaud-Garabedian, M. Rapin, Mmes Bruguère et Di Folco et MM. B. Fournier et Gremillet.

L'amendement n° 473 rectifié *bis* est présenté par MM. Menonville et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. A. Bertrand, Corbisez, Collin et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Requier et Vall.

L'amendement n° 561 rectifié *quinquies* est présenté par MM. Chasseing, Decool, A. Marc, Wattedled, Fouché et Guerriau, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Malhuret, Nougéin, Bonhomme et Mayet, Mme Bonfanti-Dossat et M. Bouchet.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le quatrième alinéa de l'article L. 223-6 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Sans préjudice du quatrième alinéa du présent article, lorsque le titulaire du permis de conduire qui a commis une infraction ayant donné lieu à retrait de points est un conducteur professionnel de transport routier il peut obtenir une récupération de points s'il suit une des formations mentionnées à l'article L. 3314-1 du code des transports. »

II. – Le 3° du II de l'article L. 6323-6 du code du travail est complété par les mots : « et, pour les conducteurs des entreprises de transport routier, les stages de récupérations de points mentionnés à l'article L. 223-6 du code de la route ».

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 26 rectifié *bis*.

M. Jean-François Longeot. Le système du permis à points s'applique indifféremment à tous les conducteurs, professionnels ou non. Or, si la perte totale de points occasionne pour tous le retrait du permis, pour les conducteurs routiers, elle entraîne également la perte de leur emploi. Cette situation est d'autant plus problématique que le secteur du transport fait face à une pénurie de chauffeurs. En effet, si la France compte 345 000 chauffeurs routiers, plus de 16 000 postes sont aujourd'hui à pourvoir.

Aussi proposons-nous des modalités spécifiques de récupération de points pour les conducteurs professionnels des transports routiers, afin de leur permettre de conserver leur emploi. Un nombre de points déterminé réglementairement leur serait octroyé lors du passage de la formation initiale et continue des conducteurs professionnels, tous les cinq ans. Ils pourraient aussi utiliser leur compte personnel de formation pour la réalisation de stages de récupération de points.

De telles modalités devant être proportionnées au comportement fautif du conducteur professionnel, la récupération ne pourrait concerner que les points perdus à la suite d'infractions routières dites mineures, c'est-à-dire non liées à la consommation d'alcool ou de stupéfiants.

M. le président. La parole est à Mme Vivette Lopez, pour présenter l'amendement n° 76 rectifié *quater*.

Mme Vivette Lopez. Cet amendement a été fort bien défendu par M. Longeot.

M. le président. La parole est à M. Michel Vaspart, pour présenter l'amendement n° 85 rectifié *quater*.

M. Michel Vaspart. L'amendement a été bien défendu.

M. le président. La parole est à M. Éric Gold, pour présenter l'amendement n° 473 rectifié *bis*.

M. Éric Gold. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Alain Fouché, pour présenter l'amendement n° 561 rectifié *quinquies*.

M. Alain Fouché. Il est défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La sécurité routière est un sujet sensible. D'une manière générale, dans un certain nombre de professions, on ne peut pas savoir si la perte de points est liée à l'activité elle-même ou à un trajet effectué à titre personnel ; je pense en particulier aux commerciaux.

La création de régimes autonomes pour certains professionnels – chauffeurs de taxi, transporteurs routiers, commerciaux et autres – a été évoquée par le passé, mais n'a jamais été menée à terme, parce que la définition d'un cadre s'avère complexe. Il est délicat d'introduire ce qui serait en réalité un droit de transgression pour certaines catégories de personnes sur la route, d'autant que la majorité des professionnels sont respectueux des règles. Cette différence de traitement ne se justifie pas au regard de la nécessité d'assurer la sécurité routière. On pourrait aussi imaginer que le nombre de points pouvant être perdus dépende du nombre de kilomètres parcourus et d'autres systèmes de ce type...

Il ne nous paraît pas souhaitable de remplacer, pour la récupération de points, le stage de sensibilisation à la sécurité routière, qui obéit à des règles particulières de contenu pédagogique et de durée, par un stage classique de formation initiale ou continue, qui n'a pas la même vocation et n'est pas assuré par les mêmes formateurs.

Les professionnels peuvent récupérer leurs points comme tous les conducteurs, s'ils n'ont pas commis d'infraction au cours d'une période déterminée. Par ailleurs, ils peuvent faire un stage de sensibilisation à la sécurité routière pour récupérer six points au maximum.

Je comprends parfaitement l'esprit de ces amendements, mais, du point de vue de la sécurité routière, j'émetts un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je connais la préoccupation des transporteurs routiers sur l'accès au permis de conduire et leur souhait que cet accès soit simplifié. Nous sommes en train d'y travailler.

Je connais également cette vieille revendication des transporteurs routiers sur les conditions de récupération des points. Vous proposez deux modalités de récupération spécifiques : la formation continue obligatoire et la mobilisation du compte personnel de formation.

Cette idée ne me paraît pas conforme à l'objectif du compte personnel de formation, qui est de permettre l'acquisition de connaissances et de compétences professionnelles, non de corriger les conséquences d'infractions routières.

Quant à la formation continue, c'est un sujet dont nous discutons avec les organisations de transport routier. La réflexion n'est pas aboutie au niveau interministériel, notam-

ment sur les règles qu'il faudrait fixer dans le cadre des formations continues obligatoires pour qu'elles répondent aux mêmes exigences que les procédures de récupération prévues pour tout un chacun. Au demeurant, les professionnels routiers peuvent suivre ces formations.

J'ajoute que d'autres professionnels utilisent beaucoup la route sans être pour autant des professionnels routiers, notamment les commerciaux, auxquels il a été fait référence.

À ce stade, je ne puis émettre qu'un avis défavorable sur ces amendements.

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour explication de vote.

M. Jean-Michel Houllégatte. Au risque de rompre la belle unanimité d'il y a quelques instants, je suis plutôt contre ces amendements.

Il est bien évident qu'il y a une problématique : celle des chauffeurs routiers, pour qui la perte de points dit risque de perte d'emploi. Mais dès lors qu'il y a une forme de transgression au regard du droit commun, en poussant à l'extrême, ne risque-t-on pas d'entraîner une pression supplémentaire sur les professionnels ? Vous pouvez transgresser, leur serait-il suggéré, puisque vous avez une facilité de récupération des points...

Pour cette raison, ce type d'amendements m'inspire une extrême prudence. À titre personnel, je voterai contre ceux-ci.

M. le président. La parole est à M. Alain Fouché, pour explication de vote.

M. Alain Fouché. Voilà quelques années, j'ai fait adopter un amendement pour qu'on récupère un point en six mois et deux en un an, alors que le délai précédent était beaucoup plus long. Je l'ai fait en dépit de l'opposition forcée de M. Hortefeux, qui prétendait que la mesure engendrerait quantité d'accidents et de morts. En définitive, il n'y a pas plus d'accidents parce que les gens récupèrent leurs points plus facilement...

Il faut être très attentif à cette question de la récupération, notamment en ce qui concerne les chauffeurs routiers. Ces amendements me paraissent donc intéressants.

Par ailleurs, madame la ministre, des procédures qui existaient jadis ne sont plus appliquées, ou très peu. Ainsi, je me souviens que, à l'époque où je plaçais, la commission départementale décidait parfois de retirer un permis pendant le week-end.

M. Charles Revet. C'est vrai !

M. Alain Fouché. Il faudrait sans doute rétablir ce genre de mesures.

M. le président. La parole est à M. Jean-François Longeot, pour explication de vote.

M. Jean-François Longeot. Revenons à l'objet de ces amendements.

Notre intention n'a jamais été qu'un conducteur ayant renversé un cycliste ou un piéton sur un passage clouté bénéficie d'une tolérance. Nous visons les petites infractions.

Aujourd'hui, la réglementation est de plus en plus difficile : rouler sans perdre de points de temps en temps est impossible, parce que vous avez le nez non plus sur la route, mais sur les panneaux – tantôt 50 kilomètres par heure, tantôt 70 ou 80 – et sur votre compteur. Puis, il faut bien le recon-

naître – La Palice ne dirait pas mieux –, celui qui a le plus de chances de perdre des points, c'est celui qui roule... Singulièrement, les professionnels de la route.

Dès lors qu'il ne s'agit pas d'infractions graves, je crois qu'on peut faire preuve d'une certaine tolérance et que cela serait bien accepté. La répression, d'accord ; mais il ne faut pas qu'il n'y ait que cela, et, de temps en temps, il faut donner un certain nombre de possibilités pour éviter que des gens ne perdent leur emploi.

Je le répète : nous manquons de chauffeurs routiers. Il est dommage que des entreprises cherchent du personnel quand des chauffeurs pointent à Pôle emploi parce qu'ils ont perdu leur permis.

M. le président. La parole est à M. Michel Vaspert, pour explication de vote.

M. Michel Vaspert. J'ai hésité à déposer cet amendement, parce que je trouvais qu'il introduirait une rupture d'égalité entre nos concitoyens ; je me suis demandé si cela serait même constitutionnel. Je l'ai déposé tout de même, parce qu'il y a un problème.

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est vrai !

M. Michel Vaspert. Il y a un véritable problème au niveau des professionnels de la route, au-delà des seuls chauffeurs routiers. Le rapporteur a bien fait de faire référence aux commerciaux, qui ont les mêmes difficultés : faisant 50 000, 60 000 ou 70 000 kilomètres par an, ils sont beaucoup plus sujets à infraction que ceux qui en font dix fois moins.

Néanmoins, je comprends que notre amendement n'est pas celui qui convient. Je le retire donc.

M. le président. L'amendement n° 85 rectifié *quater* est retiré.

Je mets aux voix les amendements identiques n° 26 rectifié *bis*, 76 rectifié *quater*, 473 rectifié *bis* et 561 rectifié *quinquies*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 295 rectifié *ter* n'est pas soutenu.

L'amendement n° 97 rectifié *ter*, présenté par Mme Estrosi Sassone, MM. Daubresse, Courtial et Mouiller, Mmes Deroche, Troendlé, Di Folco, Thomas, Chain-Larché, Bruguière, Deromedi et Noël, MM. Lefèvre, Laménie, Calvet, Bonhomme, Regnard et de Legge, Mme Micouleau, M. Bascher, Mme Puissat, MM. Bazin et D. Laurent, Mmes Grunty, Lassarade et Lanfranchi Dorgal, MM. Cuypers, Poniatowski et Forissier, Mme Dumas, MM. Genest, Schmitz, Danesi, Rapin et B. Fournier, Mmes L. Darcos, Canayer et Deseyne, MM. Priou, Karoutchi, Pemezec et Brisson, Mme Bonfanti-Dossat, M. Chevrollier, Mmes Duranton, A.M. Bertrand et M. Mercier, MM. Vogel, Saury, Le Gleut, J.M. Boyer, Duplomb et Vaspert, Mme Raimond-Pavero, M. Segouin, Mmes de Cidrac et Boulay-Espéronnier, MM. Raison et Perrin, Mme Lamure et MM. Gremillet et Sido, est ainsi libellé :

Après l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 213-1 du code de la route est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Un décret pris en Conseil d'État définit les modalités d'application de l'agrément délivré par l'auto-école administrative, notamment : » ;

2° Après le même premier alinéa, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :

« - la nature de l'établissement d'apprentissage de la conduite ;

« - la durée de l'agrément ;

« - le périmètre géographique d'exercice accordé. » ;

La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone.

Mme Dominique Estrosi Sassone. Cet amendement vise à mettre fin aux recours contentieux qui augmentent entre les auto-écoles dites classiques, disposant d'un local, et celles qui opèrent exclusivement en ligne.

Si un rapport d'information de l'Assemblée nationale consacré au suivi de la loi dite Macron propose de rappeler dans la partie législative du code de la route que l'agrément délivré aux professionnels par le préfet est d'ordre national, il semble plus cohérent de laisser au Conseil d'État le soin de définir l'agrément, afin de donner aux préfets la possibilité d'arbitrer les demandes d'agrément entre des acteurs qui ne disposent pas des mêmes moyens ni ne visent les mêmes objectifs.

Une jurisprudence importante est issue de l'affrontement judiciaire entre les auto-écoles en ligne et celles disposant d'un local, au détriment des élèves comme des conditions de travail des professionnels.

La disparition des auto-écoles traditionnelles au profit de nouveaux acteurs en ligne n'est en rien une garantie d'efficacité pour les élèves. Elle risque, à terme, de réduire la qualité de la formation dans les territoires.

La partie réglementaire du code de la route déterminant que l'agrément du préfet a une portée nationale, compte tenu de la nature de la route, il paraît cohérent de laisser le Conseil d'État définir cet agrément et d'en fixer les limites, afin de laisser les acteurs se développer à leur juste place en fonction de leur stratégie commerciale et professionnelle, plutôt que d'imposer un des deux modèles sans concertation.

La délivrance d'un agrément doit protéger l'élève en lui garantissant que l'exploitant dispose des moyens humains et matériels nécessaires localement pour lui dispenser des formations répondant aux exigences assurantielles. *Quid*, demain, d'un agrément, accordé dans le Nord et d'un problème qui surviendrait, par exemple, dans un département ultramarin ? Comment s'assurer que tous les établissements en ligne ne sont pas recensés dans un département en particulier ? Quels contrôles administratifs mener dans ce cas ? Le Conseil d'État mettrait ainsi fin au conflit.

M. le président. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 392 rectifié est présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mmes Berthet et Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguière, M. de Nicolaÿ, Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménié, Mme Lanfranchi Dorgal, MM. Revet et Duplomb et Mme Chauvin.

L'amendement n° 720 est présenté par Mme Lopez.

L'amendement n° 758 rectifié *bis* est présenté par M. Kern, Mmes Goy-Chavent et Vullien, MM. Bonnecarrère, Laugier, Henno, Bockel, Laurey, Mizzon et Détraigne et Mmes Billon, Sollogoub, de la Provôté, C. Fournier et Loisier.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 213-1 du code de la route est complété par une phrase ainsi rédigée : « L'agrément a une portée départementale ».

La parole est à M. Patrick Chaize, pour présenter l'amendement n° 392 rectifié.

M. Patrick Chaize. Le présent amendement vise à clarifier un flou juridique, lié à la portée de l'agrément délivré par les préfets pour l'exercice de l'enseignement de la conduite.

L'exploitation d'une école de conduite à titre onéreux est soumise à la délivrance d'un agrément préfectoral qui protège l'élève en lui garantissant que l'exploitant dispose des moyens humains et matériels nécessaires pour dispenser des formations répondant aux exigences réglementaires.

Afin d'obtenir l'agrément préfectoral, l'établissement doit justifier du respect d'un certain nombre d'exigences, garantes de la bonne qualité de l'information dispensée. En particulier, il doit disposer d'un local permettant des enseignements théoriques et un ancrage territorial.

Parce qu'elles délivrent l'agrément et disposent des pouvoirs de contrôle sur leur territoire, les préfetures sont les seules à même d'assurer le respect de ces obligations légales. Il convient donc de s'assurer que la loi précise bien que l'agrément délivré est de portée départementale, en clarifiant l'article L. 213-1 du code de la route. Toute autre solution rendrait *de facto* toute volonté de contrôle inopérante et nierait l'intérêt pédagogique du local. Cette proximité et cette capacité de contrôle conditionnent une haute qualité d'éducation routière et garantissent ainsi un haut niveau de sécurité routière.

M. le président. La parole est à Mme Vivette Lopez, pour présenter l'amendement n° 720.

Mme Vivette Lopez. Cet amendement a été fort bien défendu par M. Chaize.

M. le président. La parole est à M. Claude Kern, pour présenter l'amendement n° 758 rectifié *bis*.

M. Claude Kern. Cet amendement, en effet, a été très bien défendu.

Cela étant, j'aimerais vous interroger, madame la ministre, sur un autre amendement que j'avais déposé à cet article, portant le numéro 764 rectifié *bis*. Largement cosigné, il a malheureusement été frappé d'irrecevabilité, comme relevant du domaine réglementaire. Je souhaite connaître votre avis sur la solution que nous proposons, notamment pour les territoires peu denses, souffrant d'une réelle fracture en termes de mobilité, comme il a été abondamment souligné.

Notre amendement visait à mener une expérimentation en matière de covoiturage entre autorités organisatrices de la mobilité et auto-écoles, aux fins d'intégrer l'apprentissage du covoiturage au sein de l'ensemble des programmes d'éducation et de formation en matière de sécurité routière. L'idée étant que, à terme, l'apprentissage du covoiturage soit intégré au sein du dernier module du REMC.

Par ailleurs, cet amendement tendait à permettre, simultanément à l'apprentissage du covoiturage, le transport de tiers, afin d'encourager une pratique innovante à petite échelle et, partant, de répondre de manière pragmatique aux problèmes de mobilité des territoires peu denses, qui ne disposent pas ou peu de transports collectifs et sur lesquels le covoiturage en tant que tel peut être difficile à développer efficacement.

Je sais que vous explorez en ce moment des pistes innovantes de mobilité dans les territoires ruraux et périurbains, dans le cadre du projet *French Mobility*. La solution que nous proposons s'intégrait exactement dans l'approche de *hitch* rural à l'égard de laquelle j'ai compris votre bienveillance.

Nous proposons qu'un décret définisse les modalités pratiques de transport des tiers personnes, pour éviter toute concurrence déloyale avec les taxis et les VTC.

Madame la ministre, j'aimerais connaître votre position en ce qui concerne cette possibilité de combiner l'apprentissage du covoiturage en auto-école et le transport de passagers, qui s'avère une réelle solution, innovante, pour les territoires.

M. le président. Nous allons d'abord nous concentrer sur les amendements en discussion...

Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Sur ce sujet qui fait débat, l'essentiel est de ne pas introduire de distinction entre les écoles de conduite traditionnelles et les plateformes d'enseignement sur internet, car cela fausserait évidemment les conditions de concurrence.

Un travail est en cours sur la régulation des plateformes en ligne d'enseignement de la conduite, dans le prolongement du rapport sur l'éducation routière remis au Premier ministre en février dernier.

Je suis défavorable à l'amendement n° 97 rectifié *ter*, car la solution proposée ne tranche pas le problème, en particulier sur la nature de l'établissement et le périmètre géographique de l'agrément.

J'émet un avis de sagesse, qui tend plutôt vers le favorable, pour les amendements identiques n° 392 rectifié, 720 et 758 rectifié *bis*, dans la mesure où ils intègrent la notion de périmètre départemental. L'exploitation d'une auto-école donne lieu à la délivrance d'un agrément, dont le code de la route précise les conditions de délivrance et la durée, de l'ordre de cinq ans.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme je l'ai déjà indiqué et comme M. le rapporteur y a fait référence, nous sommes en train de réfléchir à l'organisation du secteur des auto-écoles, notamment pour faciliter le passage du permis de conduire et, en même temps, s'assurer que les conditions de concurrence entre les différents acteurs sont loyales.

L'agrément pour les auto-écoles sous forme de plateformes en ligne pose effectivement des questions, dans la mesure où le principe, aujourd'hui, est que les agréments sont délivrés par le préfet du département, mais ont une portée nationale. Dans ce contexte, qui contrôle les bonnes pratiques de ces auto-écoles, dont, de fait, les enseignants peuvent être répartis sur le territoire ? Il faudra proposer des dispositions législatives pour préciser les modalités de contrôle de ces auto-écoles, mais je ne pense pas qu'il faille resserrer l'agrément sur le niveau départemental, comme le proposent les auteurs des trois amendements identiques.

En conséquence, je demande le retrait de ces amendements, en prenant l'engagement de revenir devant le Parlement pour prévoir des dispositions permettant de gérer dans les meilleures conditions possible les agréments des auto-écoles en ligne. Il faut vraisemblablement maintenir une portée nationale et préciser la manière dont on organise le contrôle de ces auto-écoles.

Mme Dominique Estrosi Sassone. Je retire mon amendement !

M. le président. L'amendement n° 97 rectifié *ter* est retiré.

Je mets aux voix les amendements identiques n° 392 rectifié, 720 et 758 rectifié *bis*.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 31.

L'amendement n° 905 rectifié, présenté par M. Jacquin, est ainsi libellé :

Après l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code de la route est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa de l'article L. 223-1 est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le permis de conduire est affecté d'un nombre de points dans le cadre de son utilisation à titre personnel et privé.

« En cas d'utilisation du permis de conduire dans le cadre d'une activité professionnelle principale et régulièrement déclarée, le même nombre de points est attribué à une partie spécifique dédiée à cette utilisation professionnelle du permis de conduire.

« Si, dans le cadre de l'une ou de l'autre des utilisations de son permis de conduire, le titulaire a commis une infraction relevant de la simple contravention et pour laquelle une réduction du nombre de points est prévue, cette réduction est appliquée de plein droit dans la seule partie du permis de conduire concernée.

« Si le titulaire du permis de conduire a commis une infraction relevant du délit, la réduction du nombre de points prévue est appliquée de plein droit dans l'ensemble des parties du permis de conduire. » ;

2° Le premier alinéa de l'article L. 223-3 est ainsi rédigé :

« Lorsque l'intéressé est avisé qu'une des infractions entraînant retrait de points a été relevée à son encontre, il est informé des dispositions de l'article L. 223-2, de l'existence d'un traitement automatisé de ces points et de la possibilité pour lui d'exercer le droit d'accès conformément aux articles L. 225-1 à L. 225-9. L'intéressé peut également exercer un droit de rectification sur ce traitement, notamment pour faire valoir, à l'appui d'éléments matériels, que l'infraction a été commise dans une utilisation différente de celle pour laquelle le retrait de points a été retenu. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'exercice de ce droit de rectification. » ;

3° L'article L. 223-5 est ainsi modifié :

a) Au I, après les mots : « des points », sont insérés les mots : « dans l'une ou l'autre ou les deux parties du permis de conduire » et sont ajoutés les mots : « pour le cas d'utilisation pour lequel la totalité des points lui ont été retirés » ;

b) À la première phrase du II, après les mots : « de conduire », sont insérés les mots : « pour le cas d'utilisation pour lequel la totalité des points lui ont été retirés ».

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Au début de l'examen de l'article 31, nous avons eu une discussion intéressante sur la problématique des conducteurs professionnels. Il nous a été proposé deux systèmes de récupération de points.

Au vu de ce débat, je retire cet amendement d'appel, qui s'inscrit dans la même logique, même s'il prévoit une mesure différente. Il s'agissait d'envisager la possibilité de détenir deux permis de conduire : l'un privé et l'autre professionnel. En effet, cette mesure était susceptible de répondre aux préoccupations des professionnels qui peuvent être victimes, pour des faits courants, et non pas des délits bien sûr, d'un retrait de leur permis de conduire à titre privé pendant leurs vacances. Sans permis, ils ne peuvent plus travailler et sont licenciés.

M. le président. L'amendement n° 905 rectifié est retiré.

Article 32

- ① Le chapitre I^{er} du titre III du livre VI de la première partie du code des transports est complété par un article L. 1631-5 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 1631-5.* – Sans préjudice de l'article L. 733-1 du code de la sécurité intérieure, les exploitants de services de transport public collectifs de personnes et les gestionnaires d'infrastructures ou de gares de voyageurs relevant de la deuxième partie du présent code sont autorisés à recourir à une équipe cynotechnique dans le seul but de mettre en évidence l'existence d'un risque lié à la présence de matières explosives, dès lors que cette équipe a fait l'objet d'une certification technique relative à l'environnement spécifique de travail dans lequel elle est amenée à intervenir.
- ③ « Cette activité s'exerce dans les emprises immobilières des exploitants et gestionnaires mentionnés au premier alinéa du présent article et, le cas échéant, dans les véhicules de transport public qu'ils exploitent. Elle ne peut s'exercer sur des personnes physiques.
- ④ « Les conditions de formation et de qualification des équipes cynotechniques, les conditions de délivrance et de contrôle de la certification technique prévue au premier alinéa ainsi que les mesures transitoires applicables dans l'attente de la certification d'équipes sont fixées par décret en Conseil d'État. » – (*Adopté.*)

Article 32 bis (nouveau)

Le dernier alinéa de l'article L. 2241-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le refus de l'auteur de l'infraction d'obtempérer est puni de la même peine que celle prévue au troisième alinéa du présent article. » – (*Adopté.*)

Articles additionnels après l'article 32 bis

M. le président. L'amendement n° 11 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Fouché, Malhuret, A. Marc, Wattebled, Decool, Bignon, Guerriau, Chasseing, Capus et Lagourgue, Mme Mélot, MM. Bouloux et Grosdidier, Mmes de Cidrac et Vullien, MM. Bonnacarrère et Laménié, Mme Duranton, M. Moga, Mme Procaccia, MM. Babary et Henno, Mmes Guidez, Raimond-Pavero et Lopez et M. Grand, est ainsi libellé :

Après l'article 32 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article 2 de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs est ainsi modifié :

1° Au II, les mots : « , pour une durée de trois ans » sont supprimés ;

2° Le III est abrogé.

La parole est à M. Alain Fouché.

M. Alain Fouché. Avec mon collègue Bonhomme, nous avons commis, je le rappelle, un rapport d'information sur la sécurité dans les transports terrestres. Nous avons alors auditionné de nombreux agents de la SNCF et de la RATP et entendu leurs inquiétudes.

L'article 2 de la loi Le Roux-Savary du 22 mars 2016 a autorisé à titre expérimental, pour une durée de trois ans à compter du 1^{er} janvier 2017, les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP à procéder à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions. L'expérimentation par la SNCF n'a été autorisée par la CNIL qu'au mois de novembre 2017, et elle a été effectivement mise en place en février 2018.

Quarante dispositifs ont été répartis sur huit sites. Au 31 décembre 2018, 3 367 missions avaient déjà été menées avec l'appui de ces caméras-piétons. Environ 10 % de ces missions ont fait l'objet d'un déclenchement du dispositif.

Les caméras permettent d'apaiser les tensions et de sécuriser les missions des agents, en limitant les risques de comportements agressifs. Elles apportent également la preuve du bien-fondé d'une intervention et contribuent à améliorer la sécurité des usagers.

Cet amendement d'appel vise à pérenniser cette expérimentation. Il s'agit de rappeler au Gouvernement la nécessité de ne pas reproduire les retards et ratés qui ont eu lieu pour ce qui concerne la pérennisation de l'expérimentation de ce dispositif par les agents de police municipale.

L'expérimentation de la SNCF prendra fin le 1^{er} janvier 2020. D'ici là, il convient de ne pas poursuivre une expérimentation devenue inutile et de pérenniser le dispositif pour sécuriser les transports, parce que tout cela fonctionne très bien.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Notre collègue a indiqué qu'il s'agissait d'un amendement d'appel, comme cela avait été évoqué en commission.

Les expérimentations ont été lancées tardivement : en janvier 2018, alors que la loi Savary a été publiée en 2016. Aucun bilan de mise en œuvre n'a été adressé aux ministères concernés par les opérateurs, comme le prévoit l'article 10 du décret du 23 septembre 2016. De plus, la Commission nationale de l'informatique et des libertés a demandé, dans sa délibération du 8 décembre 2016 relative au projet de décret précité, à être consultée préalablement à la pérennisation du dispositif. À ce jour, l'expérimentation n'étant pas terminée, elle ne s'est pas prononcée.

Les éléments du débat n'ayant pas évolué, il me semble délicat de se prononcer en faveur de la pérennisation du dispositif, même si ce dernier apparaît efficace. En conséquence, je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable. Je précise que la commission a oscillé entre une position de sagesse et une demande de retrait, mais il nous paraît plus cohérent de procéder ainsi. Quand le dispositif sera éprouvé, il sera alors temps de le pérenniser.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à pérenniser le dispositif expérimental des caméras-piétons mis en place pour les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP.

La loi Savary a permis l'usage de caméras-piétons à titre expérimental pour une durée de trois ans, soit jusqu'au 31 décembre 2019. Entre la prise de connaissances du nouveau cadre juridique et l'équipement adéquat des équipes, les exploitants ont mis plus d'un an à procéder à la mise en œuvre opérationnelle de cette expérimentation.

À défaut d'avoir pu transmettre un bilan exhaustif à l'État, les opérateurs font déjà état d'une analyse positive de l'utilisation du dispositif. Nous disposons aujourd'hui de suffisamment d'éléments pour émettre un avis favorable sur cette pérennisation. Je précise néanmoins que l'évaluation prévue par la loi de 2016 ira bien à son terme, afin d'en tirer le maximum de conclusions.

En conséquence, l'avis est favorable sur cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour explication de vote.

M. Jean-Michel Houllégatte. Je ne doute pas de l'efficacité des caméras-piétons, un sujet très en vogue. Une expérimentation de trois ans est prévue pour ce dispositif. M. le rapporteur a indiqué que la CNIL n'avait pas encore rendu son avis. Ne nous précipitons pas ! Allons au bout de cette expérimentation et tirons-en les enseignements ensuite.

Même si l'orientation s'avère positive, attendons que la CNIL se prononce. Pour ma part, je voterai contre cet amendement.

M. le président. Monsieur Fouché, l'amendement n° 11 rectifié *quinquies* est-il maintenu ?

M. Alain Fouché. J'ai entendu les propos de Mme la ministre : le dispositif fonctionne bien, très bien même. Pourquoi attendre ? Veut-on faire prendre plus de risques aux agents ? Attendre qu'ils se fassent descendre ? Ce n'est pas ce que je souhaite. C'est pourquoi je ne retire pas mon amendement. Sans doute ne sera-t-il pas adopté, mais je le maintiens, car j'ai raison.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 11 rectifié *quinquies*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 433 rectifié *sexies*, présenté par MM. Fouché, A. Marc, Bignon, Chasseing, Guerriau, Decool, Capus, Bouloux et Grosdidier, Mmes de Cidrac et Vullien, MM. Bonnacarrère et Moga, Mmes Procaccia et Duranton, MM. Laménie, Henno et Babary, Mmes Raimond-Pavero et Lopez, M. Grand et Mme Renaud-Garabedian, est ainsi libellé :

Après l'article 32 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 2241-2 du code des transports, il est inséré un article L. 2241-2-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2241-2- – Dans l'exercice de leurs missions de prévention des atteintes à l'ordre public et de protection de la sécurité des personnes et des biens, les agents assermentés mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 peuvent procéder en tous lieux, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions lorsque se produit ou est susceptible de se produire un incident, eu égard aux circonstances de l'intervention ou au comportement des personnes concernées.

« L'enregistrement n'est pas permanent.

« Les enregistrements ont pour finalités la prévention des incidents au cours des interventions des agents assermentés mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 du présent code, le constat des infractions et la poursuite de leurs auteurs par la collecte de preuves ainsi que la formation et la pédagogie des agents. Lorsque la sécurité des agents est menacée, les images captées et enregistrées au moyen de caméras individuelles peuvent être transmises en temps réel au poste de commandement du service concerné.

« Les caméras sont portées de façon apparente par les agents assermentés mentionnés au même 4°. Un signal visuel spécifique indique si la caméra enregistre. Le déclenchement de l'enregistrement fait l'objet d'une information des personnes enregistrées, sauf si les circonstances l'interdisent. Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports. Les personnels auxquels les caméras individuelles sont fournies ne peuvent avoir accès directement aux enregistrements auxquels ils procèdent.

« L'enregistrement ne peut avoir lieu hors des emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ou des véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.

« Les enregistrements audiovisuels, hors le cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de six mois.

« Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements. »

La parole est à M. Alain Fouché.

M. Alain Fouché. Cet amendement vise à permettre à l'ensemble des contrôleurs et vérificateurs de titres des entreprises de transport de voyageurs d'utiliser des caméras individuelles portatives dans l'exercice de leurs missions, afin de faire progresser la sûreté sur les réseaux de transport de voyageurs.

Les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP expérimentent l'utilisation de caméras mobiles depuis le mois de février 2018. Les résultats sont très concluants. La présence des caméras permet en effet d'apaiser les tensions et de sécuriser les missions des agents. Le bénéfice de ce dispositif en termes de sécurité publique est connu et reconnu ; une expérimentation est donc inutile.

L'objet du présent amendement est d'étendre l'utilisation des caméras-piétons à l'ensemble des agents assermentés des exploitants du service de transport. En effet, ces entreprises sont aujourd'hui tentées de recourir à cette technologie en se prévalant – écoutez-moi bien ! – des dispositions du code du travail, qui obligent l'employeur à garantir la sécurité de ses agents, et ce, donc, sans autorisation de la CNIL.

Il me paraît tout à fait indispensable de légaliser cette pratique, qui fonctionne bien. Tel est l'objet de mon amendement.

M. le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 432 rectifié *octies* est présenté par MM. Fouché, A. Marc, Bignon, Guerriau, Decool, Chasseing, Wattebled, Capus et Bouloux, Mme de Cidrac, M. Bonnecarrère, Mmes Billon et Duranton, MM. Laménie et Henno, Mme Procaccia, M. Babary, Mmes Raimond-Pavero et Lopez et M. Grand.

L'amendement n° 554 rectifié *quater* est présenté par Mme Vullien, M. Capo-Canellas, Mmes Sollogoub et Kauffmann et MM. L. Hervé, Cigolotti et Janssens.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 32 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I.– À titre expérimental, dans l'exercice de leurs missions de prévention des atteintes à l'ordre public et de protection de la sécurité des personnes et des biens, les agents assermentés mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports peuvent procéder en tous lieux, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions lorsque se produit ou est susceptible de se produire un incident, eu égard aux circonstances de l'intervention ou au comportement des personnes concernées.

L'enregistrement n'est pas permanent.

Les enregistrements ont pour finalités la prévention des incidents au cours des interventions des agents assermentés mentionnés au même 4° du I de l'article L. 2241-1 du même code, le constat des infractions et la poursuite de leurs auteurs par la collecte de preuves ainsi que la formation et la pédagogie des agents. Lorsque la sécurité des agents est menacée, les images captées et enregistrées au moyen de caméras individuelles peuvent être transmises en temps réel au poste de commandement du service concerné.

Les caméras sont portées de façon apparente par les agents assermentés mentionnés audit 4°. Un signal visuel spécifique indique si la caméra enregistre. Le déclenchement de l'enregistrement fait l'objet d'une information des personnes enregistrées, sauf si les circonstances l'interdisent. Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports. Les personnels auxquels les caméras individuelles sont fournies ne peuvent avoir accès directement aux enregistrements auxquels ils procèdent.

L'enregistrement ne peut avoir lieu hors des emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ou des véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.

Les enregistrements audiovisuels, hors le cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de six mois.

Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.

II.– Le I est applicable à compter du 1^{er} janvier 2020, pour une durée de deux ans.

III.– L'expérimentation fait l'objet d'un bilan de sa mise en œuvre dans l'année suivant son entrée en vigueur, afin d'évaluer l'opportunité du maintien de cette mesure.

La parole est à M. Alain Fouché, pour présenter l'amendement n° 432 rectifié *octies*.

M. Alain Fouché. Il s'agit d'un amendement de repli au cas où le précédent ne serait pas adopté.

M. le président. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 554 rectifié *quater*.

Mme Michèle Vullien. La loi de 2016, que nous avons évoquée, dite loi Savary, précise dans l'article L. 2251-4-1 du code des transports que seuls les agents de la SUGE et du GPSR sont autorisés à utiliser des caméras-piétons, excluant ainsi tout agent de contrôle assermenté, alors que beaucoup de territoires souhaitent équiper leurs agents de contrôle assermentés. Malgré tout, certains responsables de réseaux de transport passent outre, avec l'accord du représentant de l'État dans le département – il faut quand même le préciser –, tandis que d'autres reçoivent un avis négatif.

Depuis leur déploiement, les caméras-piétons ont prouvé leur efficacité dans la lutte pour la réduction des agressions physiques et verbales que subissent les agents lors du contrôle de contrevenants. Les collectivités ayant pu équiper leurs agents ont vu baisser drastiquement le nombre d'agressions et incivilités envers ces derniers. Cet outil permet d'apaiser les tensions lors du contrôle dès lors que l'agent prévient l'usager, conformément à la réglementation, qu'il va être filmé. Cet apaisement crée un sentiment de sécurité pour l'ensemble des voyageurs témoins de l'intervention.

Cet amendement vise donc à créer un article spécifique pour étendre cette possibilité à d'autres agents que les agents de la SNCF et de la RATP visés.

M. Alain Fouché. Très bien !

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. M. Fouché aime les expérimentations, mais il préfère qu'elles n'aillent pas à leur terme... (*Sourires.*)

Je demande le retrait de l'amendement n° 433 rectifié *sexies*, qui ne prévoit pas d'expérimentation. En revanche, la commission est favorable aux deux amendements identiques n° 432 rectifié *octies* et 554 rectifié *quater*, qui prévoient une expérimentation de deux ans. Ces deux amendements, qui prolongent le débat que nous venons d'avoir sur l'amendement n° 11 rectifié *quinquies*, ont pour objet d'introduire une mesure positive, assortie de garanties.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Fouché, l'amendement n° 433 rectifié *sexies* est-il maintenu ?

M. Alain Fouché. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 433 rectifié *sexies* est retiré.

Je mets aux voix les amendements identiques n° 432 rectifié *octies* et 554 rectifié *quater*.

(*Les amendements sont adoptés.*)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 32 *bis*.

L'amendement n° 555 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, M. Chasseing, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnecarrère, A. Marc et Capo-Canellas, Mme Billon et M. Fouché, est ainsi libellé :

Après l'article 32 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1632-2-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° À la première phrase du premier alinéa, le mot : « grave » est supprimé ;

2° À la même première phrase du premier alinéa, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « pour garantir la protection des usagers » ;

3° Est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Une convention est conclue entre les autorités organisatrices de mobilité, le représentant de l'État dans le département, et les services compétents des forces de l'ordre pour l'organisation des modalités de déport permanent des images temps réel aux forces de l'ordre. »

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Depuis plusieurs années, et spécifiquement depuis 2004 pour la métropole de Lyon, les images du réseau de transport public sont déportées vers les forces de l'ordre et sont donc visibles en permanence.

Sous le couvert d'une convention entre le responsable du réseau de transport public et la préfecture, la sécurité publique du Rhône visionne en direct les images de toutes leurs caméras. En effet, aux termes de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016, dite loi Savary, que l'on a évoquée, l'article L. 1632-2-1 du code des transports dispose que « la transmission aux forces de l'ordre des images réalisées en vue de la

protection des véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs lors de circonstances faisant redouter la commission imminente d'une atteinte grave aux biens ou aux personnes est autorisée sur décision conjointe de l'autorité organisatrice de transport et de l'exploitant de service de transport ».

Compte tenu du risque terroriste, il est nécessaire de revoir les modalités de déport permanent des images en temps réel du réseau de transport public aux forces de l'ordre – police, gendarmerie et police municipale – pour assouplir les cas dans lesquels ce déport est assuré. Un conventionnement tripartite entre les réseaux de transport, les forces de l'ordre et l'État permettra d'encadrer ces modalités.

Compte tenu du risque terroriste permanent, nous sommes bien dans une situation de « commission imminente d'une atteinte grave aux biens ou aux personnes ».

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement vise à procéder à une extension importante des possibilités de transmission aux forces de l'ordre des images réalisées en vue de la protection des véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs, en supprimant le critère de la gravité de l'incident en cause. Au regard des arguments que vous venez de développer sur le terrorisme, j'indique que la notion de gravité est aujourd'hui mentionnée.

Il s'agit d'informations sensibles pour les citoyens, auxquelles les forces de l'ordre pourraient avoir accès en temps réel. Aussi, ce dispositif ne me semble pas proportionné à l'atteinte résultant pour la vie privée. En conséquence, l'avis est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends votre préoccupation, mais je veux vous alerter sur une décision du Conseil constitutionnel de février 2010, qui a censuré une disposition organisant de manière générale le transfert d'images prises dans les parties communes des immeubles vers les forces de l'ordre.

Adopter cet amendement visant à étendre de la sorte la transmission des images des systèmes de vidéoprotection ferait courir le risque de subir une censure analogue. En conséquence, je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Madame Vullien, l'amendement n° 555 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Michèle Vullien. Madame la ministre, vous parlez d'immeubles qui sont des lieux privés. Là, il s'agit des transports publics.

On a besoin d'être en sécurité dans le métro, dans les bus ou les tramways. Il faut donc que les images soient déportées. Au moindre incident, on est très fragile. Dans le métro notamment, on le sait très bien, on peut être à la merci de terroristes.

Je ne vois pas en quoi cette mesure, qui vise à nous permettre d'être en sécurité dans les transports publics, porterait atteinte aux libertés individuelles. Lorsque l'on se déplace, on a besoin de se sentir en sécurité.

Malgré toute l'estime que j'ai pour vous, madame la ministre, je maintiens mon amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 555 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 435 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Fouché, Malhuret, A. Marc, Bignon, Guerriau, Decool, Wattedled, Chasseing, Capus et Lagourgue, Mmes Mélot, de Cidrac et Vullien, M. Moga, Mmes Raimond-Pavero, Guidez et Procaccia, MM. Laménie et Henno, Mmes Duranton et Lopez, M. Grand et Mme Renaud-Garabedian, est ainsi libellé :

Après l'article 32 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1° La première occurrence du mot : « ou » est remplacé par le signe : « , » ;

2° Après le mot : « sûreté », sont insérés les mots : « , d'un gestionnaire d'infrastructure ou du groupe public ferroviaire » ;

3° Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Peuvent ainsi faire l'objet d'une enquête administrative les salariés, les personnels mis à disposition et les personnels du ou des sous-traitants intervenant au sein des entreprises précitées. »

La parole est à M. Alain Fouché.

M. Alain Fouché. L'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure, qui permet de solliciter une enquête administrative sur certains agents, ne vise que les emplois en lien direct avec la sécurité des personnes et des biens au sein d'une entreprise de transport public de personnes ou d'une entreprise de transport de marchandises dangereuses, à l'exclusion du gestionnaire d'infrastructure ou du groupe public ferroviaire.

Par ailleurs, ce texte retient le vocable d'« emplois », sans préciser si ces derniers concernent exclusivement les salariés des entreprises concernées.

Ainsi, cet article doit être modifié afin, d'une part, de viser le gestionnaire d'infrastructure ou du groupe public ferroviaire et, d'autre part, de préciser quelles personnes peuvent faire l'objet d'une telle enquête administrative, en y incluant les salariés des entreprises visées ou du gestionnaire d'infrastructure, mais également les personnels mis à disposition ainsi que les personnels des sous-traitants qui interviennent au sein des entreprises citées.

M. le président. L'amendement n° 302 rectifié, présenté par MM. Karoutchi, Babary, Bascher, Bonhomme, Calvet et Cambon, Mme L. Darcos, M. Daubresse, Mmes Deromedi, Di Folco, Duranton et Estrosi Sassone, M. Ginesta, Mme Imbert, M. Laménie, Mmes Lassarade et Lavarde, MM. Le Gleut, Lefèvre et Magras, Mmes M. Mercier et Micouveau et MM. Milon, Panunzi, Sido, Vial et Vogel, est ainsi libellé :

Après l'article 32 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1° Après le mot : « sûreté », sont insérés les mots : « ou d'un gestionnaire d'infrastructure ou du groupe public ferroviaire » ;

2° Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Les emplois pouvant faire l'objet d'enquête concernent les salariés, les personnels mis à disposition, et les personnels du ou des sous-traitants intervenant au sein des entreprises précitées. »

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. L'amendement est défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je comprends bien les objectifs recherchés, mais la difficulté est de placer le curseur en matière d'enquêtes. C'est la véritable question.

Ces amendements prévoient d'élargir sensiblement le champ de l'article visé du code de la sécurité intérieure, qui couvre déjà de très nombreux cas.

En 2018, le service national des enquêtes administratives de sécurité avait fait état de 8 473 demandes, dont 72 % ont été émises dans un contexte de recrutement et 28 % formulées à l'occasion d'un changement d'affectation interne. C'est déjà un volume très important, mais la sécurité est sans doute à ce prix.

Si ces amendements étaient adoptés, il en résulterait une charge si importante pour le ministère de l'intérieur que ce dispositif serait particulièrement difficile à appliquer, non seulement par le ministère, mais également par les opérateurs concernés, qui auraient beaucoup de mal à consulter en temps réel pour les sous-traitants et les exploitants, notamment les personnels mis à disposition. En cas de suspicion, une enquête est de toute façon ouverte.

Pour ces raisons, l'avis est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces amendements sont de nature à ouvrir très largement, et donc trop largement, le champ des enquêtes administratives. Peut-être peut-on revoir avec les opérateurs s'il y a lieu de compléter la liste actuelle des emplois faisant l'objet d'une enquête administrative préalable, mais cela ne peut se faire sous cette forme. C'est pourquoi je vous demande de les retirer, au bénéfice d'un travail complémentaire à mener en liaison avec le ministère de l'intérieur.

M. le président. Monsieur Fouché, l'amendement n° 435 rectifié *quinquies* est-il maintenu ?

M. Alain Fouché. Mme la ministre précise que l'on va travailler sur ce dossier pour voir comment améliorer progressivement les choses. Je lui fais tout à fait confiance. Je retire donc mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 435 rectifié *quinquies* est retiré.

Monsieur Karoutchi, l'amendement n° 302 rectifié est-il maintenu ?

M. Roger Karoutchi. Non, je le retire également, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 302 rectifié est retiré.

Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 12 rectifié *sexies*, présenté par MM. Fouché, Malhuret, A. Marc, Decool, Wattebled, Bignon, Guerriau, Capus et Lagourgue, Mmes Mélot, de Cidrac, Vullien et Procaccia, MM. Laménié et Henno, Mme Duranton, M. Moga, Mmes Raimond-Pavero et Lopez, M. Grand et Mme Renaud-Garabedian, est ainsi libellé :

Après l'article 32 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au septième alinéa de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure, les mots : « l'employeur lui propose un emploi autre que ceux mentionnés au premier alinéa et correspondant à ses qualifications. En cas d'impossibilité de procéder à un tel reclassement ou en cas de refus du salarié, » sont supprimés.

La parole est à M. Alain Fouché.

M. Alain Fouché. La loi Le Roux-Savary du 22 mars 2016 a institué la possibilité pour les entreprises de demander aux autorités publiques si un candidat ou un salarié affecté à une fonction sensible est compatible avec la sûreté des personnes ou des biens. L'enquête est réalisée par le service national des enquêtes administratives de sécurité après consultation de plusieurs fichiers d'État.

Les avis d'incompatibilité sont rendus à l'encontre des personnes dont le comportement fait craindre à l'État la commission, à l'occasion de l'exercice de ces fonctions, d'un acte portant gravement atteinte à la sécurité ou à l'ordre public. Cet avis d'incompatibilité peut faire l'objet d'un recours administratif. Dans une telle situation, l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure prévoit l'obligation pour l'employeur de reclasser l'agent – c'est très dangereux ! – dans un autre emploi. Ce n'est qu'en cas d'impossibilité de procéder à un tel reclassement ou de refus du salarié que l'employeur peut engager à son encontre une procédure de licenciement.

Plusieurs rapports ont souligné la difficulté de concilier une telle obligation de reclassement avec la sécurité des personnes transportées ; je veux parler de la synthèse du groupe de travail Mobilités plus sûres, établie lors des Assises de la mobilité, et du rapport d'information des députés Luquet et Vialy sur la mise en application de la loi Savary.

Il apparaît totalement inopportun de reclasser dans l'entreprise une personne dont les autorités publiques ont estimé que le comportement était incompatible avec la sûreté des personnes et des biens. Le reclassement de celle-ci dans une autre fonction, quand bien même cette dernière ne serait pas considérée comme sensible, fait tout de même courir des risques pour la sécurité des personnes transportées et celle de ses collègues. La seule détention d'une carte professionnelle SNCF par un agent identifié comme dangereux est problématique, puisqu'il aura accès à tous les services.

En conséquence, le licenciement d'un tel salarié devrait pouvoir être autorisé sans mettre à la charge de l'entreprise une obligation préalable de recherche de reclassement. C'est d'ailleurs le cas pour certains emplois relatifs à l'exercice des missions de souveraineté de l'État : le fonctionnaire est radié des cadres en vertu de l'article L. 114-1 du code de la sécurité intérieure.

M. le président. L'amendement n° 516 rectifié, présenté par MM. Karoutchi, Babary, Bascher, Bonne, Bonhomme, Buffet, Calvet et Cambon, Mme L. Darcos, M. Daubresse,

Mmes Deromedi, Di Folco, Duranton et Estrosi Sassone, MM. Ginesta et Husson, Mme Imbert, M. Laménié, Mme Lassarade, MM. Le Gleut, Lefèvre et Magras, Mmes M. Mercier et Micouleau et MM. Milon, Panunzi, Sido, Vial et Vogel, est ainsi libellé :

Après l'article 32 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la première phrase du septième alinéa de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure les mots : « lui propose un emploi autre que ceux mentionnés au premier alinéa et correspondant à ses qualifications » sont remplacés par les mots : « engage à son encontre une procédure de licenciement ».

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. La loi crée une ambiguïté considérable. Elle autorise, pour des raisons évidentes, les entreprises de transport à solliciter l'avis des autorités publiques pour savoir si certaines personnes sont dangereuses. Lorsque les autorités publiques répondent que telle personne conduisant un bus, un métro, un RER ou un train est dangereuse pour la sécurité des personnes et des biens, pour diverses raisons – suspicion de terrorisme ou autre –, l'entreprise devrait lui demander de cesser d'occuper cette fonction et d'accepter un poste plus administratif.

Excusez-moi de vous le dire, mais, comme l'a fait remarquer Alain Fouché, dès lors que vous travaillez à la SNCF, à la RATP ou dans une grande entreprise de transport, vous avez accès au public, au matériel roulant. Je ne comprends pas bien : soit ladite personne ne peut travailler dans une entreprise de transport public, parce qu'elle présente un danger pour la sécurité des personnes, du matériel ou des biens, soit elle n'en présente pas. Si elle est désignée par les autorités publiques comme dangereuse, comment peut-on la laisser en contact direct avec les usagers ?

Ne généralisons pas ; il n'y a pas énormément de cas. Mais il existe des cas très difficiles dans les grandes entreprises publiques de transport et ces dernières souhaitent effectivement se séparer des personnes désignées par les autorités publiques comme dangereuses.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ce sujet a fait l'objet de longs débats avant la réunion de la commission et en commission, parce qu'il est sensible.

Dans un premier temps, nous avons émis un avis de sagesse sur ces amendements. Après réflexion et après avoir eu des contacts avec le ministère de l'intérieur sur ce sujet, nous nous sommes dit que, en cas de faute avérée, le droit commun s'appliquait et qu'un licenciement pour faute, quelle qu'en soit la raison, y compris pour des raisons de comportement, pouvait être prononcé. En cas de simple suspicion, il peut être intéressant – les professionnels nous l'ont aussi indiqué – de maintenir l'individu dans l'entreprise pour le surveiller tout simplement et le suivre.

M. Roger Karoutchi. Quel cadeau !

M. Didier Mandelli, rapporteur. Par ailleurs, l'amendement n° 516 rectifié soulève des difficultés en termes de rédaction : il y a une répétition au septième alinéa de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure, ce qui introduit une confusion quant à la suppression de l'obligation de reclassement.

C'est pourquoi nous avons opté pour une demande de retrait de ces amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable sur l'amendement n° 12 rectifié *sexies* et, qui plus est, sur l'amendement n° 516 rectifié pour les raisons rédactionnelles que j'ai évoquées.

J'en ai bien conscience, cela ne résout pas les difficultés, mais, à ce stade, je ne peux pas dire autre chose.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage l'avis du rapporteur.

Je veux vous alerter sur un point : un avis d'incompatibilité ne signifie pas que l'individu est dangereux – s'il est dangereux, des poursuites sont lancées et il est arrêté. Cela veut dire qu'il y a une suspicion d'incompatibilité. Il s'agit donc d'éviter de laisser un individu pour lequel on a des doutes exercer des fonctions potentiellement à risques. La procédure telle qu'elle existe fonctionne très bien. Pour ma part, j'ai eu l'occasion de la pratiquer en tant que PDG de la RATP. Je ne pense pas que des opérateurs aient demandé de la modifier.

M. Roger Karoutchi. Si !

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est pourquoi je demande le retrait de ces amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour explication de vote.

M. Jean-Michel Houllégatte. Au cours de ces dernières semaines, la France a été traversée, vous le savez, par des mouvements sociaux. Une loi vise à prévenir les violences lors des manifestations et à sanctionner leurs auteurs. Si l'on pousse le raisonnement à l'extrême, ne peut-on pas considérer que tout cela peut aussi porter atteinte à la compatibilité à exercer certaines fonctions sensibles pour la sûreté des personnes ou des biens ? Pardonnez-moi cette caricature, mais je veux souligner qu'il faut être très prudent sur ce sujet extrêmement délicat. C'est pourquoi nous voterons contre ces amendements.

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Vous avez dit, madame la ministre, qu'on arrête une personne jugée dangereuse. Malheureusement, ce n'est pas vrai.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Si !

M. Roger Karoutchi. La preuve en est, même les personnes fichées S qui se trouvent en haut du fichier, la catégorie la plus ultra, celles qui sont qualifiées de « potentiellement susceptibles de passer à l'acte », ne sont pas arrêtées puisqu'il faut précisément attendre qu'elles passent à l'acte. Qui les surveille ? Pas les entreprises !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Bien sûr que oui !

M. Roger Karoutchi. C'est la police qui les surveille.

Vous dites qu'il vaudrait mieux que ces personnes restent dans l'entreprise pour pouvoir être contrôlées et surveillées. Mais ce n'est pas le job de l'entreprise. Comment voulez-vous qu'une entreprise de transport surveille ses salariés ? À quel titre et de quel droit le ferait-elle d'ailleurs ?

Franchement, quelque chose ne va pas : vous ne pouvez pas dire qu'une personne qualifiée de dangereuse, non par l'entreprise elle-même, mais par les autorités publiques, peut rester salariée de cette entreprise sans que ça crée un risque pour l'ensemble des usagers.

Je suis prêt à retirer mon amendement si l'on m'assure qu'il est possible d'avancer sur le sujet. Je ferai simplement observer que des polémiques sont apparues ces derniers mois après qu'on a découvert des individus « potentiellement dangereux », y compris des personnes travaillant dans le métro. À un moment donné, il faut que sécurité des usagers rime avec sérénité. Par pitié, ne considérez pas ce problème comme réglé ! Il est faux de dire que tout va bien dans le meilleur des mondes.

M. le président. La parole est à M. Alain Fouché, pour explication de vote.

M. Alain Fouché. La situation actuelle suscite un certain nombre d'inquiétudes, notamment dans les services de transport. Ce que dit mon collègue Roger Karoutchi sur les personnes fichées S est tout à fait exact.

Dire qu'on va conserver des individus dangereux au sein de la RATP et demander à des salariés de l'entreprise de les surveiller n'est pas sérieux. (*Mme la ministre hoche la tête.*) Si j'ai mal compris le sens de vos propos, veuillez m'en excuser. En tout cas, je constate qu'on conserve les individus dangereux et que, plus ça va, plus c'est ainsi !

Pour ma part, je ne retirerai pas mon amendement, compte tenu du contexte et des risques actuels. Ce n'est pas parce qu'un village est tombé quelque part en Syrie que plus aucun terroriste n'entre en France. Il en entre beaucoup au contraire !

Mme Éliane Assassi. Vous êtes en train de tout mélanger !

M. Alain Fouché. J'affirme simplement que des risques importants pèsent sur les transports publics.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12 rectifié *sexies*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Monsieur Karoutchi, l'amendement n° 516 rectifié est-il maintenu ?

M. Roger Karoutchi. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 516 rectifié est retiré.

L'amendement n° 964 rectifié *bis*, présenté par MM. Pemezec et Karoutchi, Mmes L. Darcos, de Cidrac, Chain-Larché et Thomas, M. Daubresse, Mmes Lavarde et Durantou, MM. Regnard, Le Gleut et Magras, Mmes Deromedi et Lassarade, MM. Laménie, Sido et de Nicolaÿ et Mmes Renaud-Garabedian et Garriaud-Maylam, est ainsi libellé :

Après l'article 32 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le dernier alinéa de l'article L. 2241-6 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Lorsque la personne vulnérable est sans domicile fixe, elle ne peut faire l'objet des mesures définies aux deux premiers alinéas du présent article qu'à la condition que l'autorité dont relève les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 ait préalablement trouvé l'hébergement d'urgence décrit à l'article L. 345-2-2 du code de l'action sociale et des familles. »

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. L'article L. 2241-6 du code des transports interdit tout recours à la contrainte à l'égard des personnes dites « vulnérables ». Aussi empêche-t-il les agents visés au I de l'article L. 2241-1 du même code de mener pleinement leurs missions.

Dans le souci d'assurer la sécurité des emprises immobilières des transporteurs, il est nécessaire de pouvoir agir efficacement à l'égard d'individus commettant une infraction à la police des transports terrestres de voyageurs. Toutefois, le présent amendement de mon collègue Pemezec prévoit qu'aucune sanction à l'égard de personnes vulnérables, par exemple des personnes sans domicile fixe, ne peut être prononcée sans alternative préalable, de sorte qu'on soit obligé de leur proposer un hébergement d'urgence.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il s'agit d'un vrai sujet, très concret, qui a été évoqué par Valérie Pécresse lors de son audition devant la commission. J'ai aussi eu l'occasion d'aborder cette question dans le cadre d'échanges avec la RATP. Cette dernière a déjà mis en place un système de prise en charge des personnes sans domicile fixe, avant de les orienter vers le SAMU social et les dispositifs d'hébergement d'urgence.

Le dispositif proposé pourrait susciter des difficultés pratiques, compte tenu du taux d'occupation très élevé des centres d'hébergement d'urgence à Paris, comme dans d'autres villes. Toutefois, la mesure va dans le bon sens et offre de nouvelles possibilités assorties de garanties.

La commission a donc émis un avis de sagesse, qui tend plutôt vers l'avis favorable...

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement précise de façon tout à fait positive les conditions dans lesquelles des personnes vulnérables peuvent faire l'objet de mesures d'éviction, à condition qu'il y ait préalablement une solution en termes d'hébergement.

Par ailleurs, je sais que la présidente d'Île-de-France Mobilités a prévu de développer de tels hébergements.

Il s'agit donc d'une bonne réponse aux difficultés que rencontrent actuellement les agents de la RATP, notamment lorsqu'ils cherchent à empêcher ces personnes de séjourner durablement dans le réseau sans solution d'hébergement et d'insertion. Le Gouvernement est favorable à l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour explication de vote.

M. Jean-Michel Houllégatte. Nous voterons cet amendement. Nous trouvons extrêmement intéressant que l'abandon de la notion de vulnérabilité s'accompagne d'une obligation de proposer un hébergement d'urgence à la personne sans domicile fixe.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 964 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 32 *bis*.

L'amendement n° 90 rectifié *bis*, présenté par M. Vaspart, Mmes Lamure, Morhet-Richaud et Imbert, MM. Perrin, Raison, Rapin, Priou, Bonnecarrère et Gremillet, Mme Gruny, MM. Savary et Schmitz, Mme Di Folco,

MM. Daubresse et Cuypers, Mmes Duranton et Bruguière, MM. D. Laurent et Lefèvre, Mme Lassarade, MM. Darnaud et Bascher, Mme Canayer, M. Courtial, Mme Deromedi, M. Genest, Mme Vullien, MM. H. Leroy et Moga, Mme Billon et M. Laménie, est ainsi libellé :

Après l'article 32 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1° À la fin du septième alinéa, le mot : « personnel » est remplacé par le mot : « disciplinaire » ;

2° À la fin du huitième alinéa, les mots : « avec maintien de salaire » sont remplacés par les mots : « sans maintien de salaire ».

La parole est à M. Michel Vaspart.

M. Michel Vaspart. Mon amendement est complémentaire de celui de M. Karoutchi.

Lorsque le résultat d'une enquête fait apparaître que le comportement d'un salarié est incompatible avec l'exercice de ses missions, et en cas d'impossibilité de reclassement ou de refus du salarié, l'employeur est tenu d'engager une procédure de licenciement. Le motif du licenciement n'étant pas disciplinaire, l'employeur doit assumer le coût financier et le risque de contentieux liés à la procédure de licenciement.

Cet amendement tend à ce que la rupture du contrat de travail consécutive à une enquête administrative effectuée par le ministère de l'intérieur n'entre pas dans le cadre légal du licenciement. L'entreprise n'a pas à supporter le coût de la décision administrative ni les risques de contentieux afférents, alors qu'elle n'y est strictement pour rien.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je partage votre préoccupation : une entreprise n'a pas à supporter le coût résultant d'une décision administrative mettant au jour un risque que ferait peser l'un de ses salariés sur la sûreté des transports. Toutefois, je suis réservé sur la notion de motif « disciplinaire », qui s'applique en cas de faute commise par le salarié, car, en l'espèce, il s'agit d'un soupçon sérieux, d'un risque, et non d'une faute. C'est pourquoi la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends moi aussi vos préoccupations, mais, dans le prolongement de la précédente discussion sur l'obligation de reclassement, je pense que le dispositif actuel fonctionne correctement. Cela ne veut évidemment pas dire qu'il permet de prévenir le risque terroriste en France, mais je ne pense pas non plus que cela soit son objet. Le constat que l'on peut faire, c'est que les personnes qui passent à l'acte ne sont bien souvent pas fichées.

Il ne faut pas tout mélanger. En l'occurrence, qualifier de faute professionnelle le simple fait d'être soumis à une enquête administrative, qui ferait état de suspicions incompatibles avec le type d'emploi concerné, me paraît aller un peu trop loin. Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, j'y serai défavorable.

M. le président. Monsieur Vaspart, l'amendement n° 90 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Michel Vaspart. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 90 rectifié *bis* est retiré.

Article 33

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° (*nouveau*) L'article L. 1264-2 est ainsi modifié :
- ③ a) Au premier alinéa, après le mot : « SNCF, » sont insérés les mots : « de la Régie autonome des transports parisiens, » ;
- ④ b) Au dernier alinéa, la référence : « et L. 2144-2 » est remplacée par les références : « L. 2144-2 et L. 2251-1-2 » ;
- ⑤ 2° (*nouveau*) L'article L. 2251-1-2 est ainsi rédigé :
- ⑥ « Art. L. 2251-1-2. – Pour la Régie autonome des transports parisiens, la mission de prévention mentionnée à l'article L. 2251-1 s'exerce :
- ⑦ « – dans les emprises immobilières de l'infrastructure du réseau express régional et du réseau de métropolitain, ainsi que des infrastructures du Grand Paris relevant des articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, dont elle est gestionnaire ;
- ⑧ « – dans les véhicules de transport public de personnes nécessaires à l'exploitation ou à la gestion de ces réseaux.
- ⑨ « En ce qui concerne les lignes de tramway et de transport routier régulier ou à la demande, cette mission s'exerce dans les véhicules de transport public et, le cas échéant, dans les emplacements correspondant aux arrêts et stations desservis par ces véhicules pour les services que la Régie autonome des transports parisiens exploite dans les conditions prévues à l'article L. 1241-6 du présent code, jusqu'aux échéances prévues au même article L. 1241-6.
- ⑩ « La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée pour l'exercice de cette mission par Île-de-France Mobilités dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui définit les objectifs assignés et les moyens alloués.
- ⑪ « La même mission peut, à leur demande, s'exercer au profit d'Île-de-France Mobilités ou de toute autre autorité organisatrice à qui cette autorité a délégué sa compétence ou des exploitants de services de transport, pour les autres services de transport public guidé que ceux mentionnés aux trois premiers alinéas du présent article et pour les services de transport routier réguliers ou à la demande, lorsqu'ils sont fournis dans le périmètre géographique de la région Île-de-France. La Régie autonome des transports parisiens est rémunérée par le demandeur, dans un cadre formalisé qui définit les objectifs et les moyens alloués à cette mission.
- ⑫ « L'exercice de cette mission est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires.
- ⑬ « La Régie autonome des transports parisiens publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations.
- ⑭ « Cette mission est comptablement séparée des activités d'exploitant de services de transport public de voyageurs et de gestionnaire d'infrastructure dévolues à la

Régie autonome des transports parisiens. La Régie autonome des transports parisiens établit, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

⑮ « Cette mission s'exerce sans préjudice de l'exercice des compétences dévolues à la SNCF au titre des articles L. 2251-1 et L. 2251-1-1.

⑯ « Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État. »

⑰ II. – Les huitième et neuvième alinéas de l'article L. 2251-1-2 du même code, tels qu'ils résultent de la rédaction du I du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

M. le président. L'amendement n° 616 rectifié, présenté par M. Houllegatte, Mme M. Filleul, MM. Bérít-Débat, Dagbert, Jacquin et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certanis, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 14, première phrase

Après le mot :

mission

insérer les mots :

sans être filialisée

La parole est à M. Jean-Michel Houllegatte.

M. Jean-Michel Houllegatte. La RATP assure une mission de prévention qui lui permet de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise ainsi que son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service.

Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence, l'article 33 vise à adapter le périmètre d'intervention des services de sécurité de la RATP et à encadrer les conditions d'exercice de cette mission pour qu'elles soient transparentes, équitables et non discriminatoires. Ladite mission doit notamment être séparée sur le plan comptable des activités d'exploitant de service de transport public de voyageurs et de gestionnaire d'infrastructure dévolues à la RATP.

Nous considérons qu'il n'est pas nécessaire de filialiser cette mission pour la séparer sur le plan comptable des activités d'exploitation de la RATP, sans compter que la filialisation pourrait avoir à terme des conséquences néfastes pour les salariés. De plus, cette filialisation pourrait laisser penser que la mission de prévention de la RATP entre dans le champ des activités économiques et doit donc être soumise aux règles de la concurrence, ce qui est incompatible avec l'objet même de l'article. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons que la non-filialisation de cette mission soit précisée dans la loi.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Sur le fond, vous avez raison, il n'est pas nécessaire que le GPSR soit séparé de l'établissement public industriel et commercial RATP pour remplir ses missions, y compris postérieurement à l'ouverture

à la concurrence. L'article 33 prévoit une séparation comptable de ces activités pour prendre en compte des exigences en termes de concurrence et de transparence de l'information.

Toutefois, la précision que vous proposez reviendrait à s'immiscer dans la gestion du groupe RATP, alors que ce dernier pourrait choisir de filialiser cette activité si cela lui paraît nécessaire à un moment donné pour mieux distinguer ses missions régaliennes de ses missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant de service de transport.

Nous estimons que c'est à la RATP de faire le choix qui lui convient. Aussi, pour des raisons de souplesse et d'opportunité, la commission a émis un avis défavorable sur l'amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cette précision est inutile et risque d'apporter de la confusion.

L'article 33 prévoit une séparation comptable pour permettre au GPSR d'intervenir pour d'autres entreprises, tout en ayant une transparence comptable. Il n'y a aucune référence dans le texte à la notion de filialisation. En revanche, d'autres dispositions de ce type sont d'ores et déjà prévues pour séparer sur le plan comptable les activités de gestionnaire d'infrastructure et celles d'exploitant de service de transport public de voyageurs.

Si on commence à écrire qu'il ne faut pas filialiser le GPSR, alors il faudra aussi le prévoir pour la séparation comptable entre les activités de gestionnaire d'infrastructure et celles d'opérateur de transport. Selon moi, une telle disposition est plutôt source de confusion. C'est pourquoi je demande à l'auteur de l'amendement de bien vouloir le retirer ; à défaut, j'y serai défavorable.

M. le président. Monsieur Houllégatte, l'amendement n° 616 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-Michel Houllégatte. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 616 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 420 rectifié *ter*, présenté par MM. Longeot, Henno et Bonnecarrère, Mmes Guidez et Perrot, MM. Prince et Canevet, Mme Billon et MM. Janssens, Moga et L. Hervé, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 15

Compléter cet alinéa par les mots :

et dans la limite des prérogatives accordées aux entreprises de transport en application de l'article L. 2261-1 du code des transports

II. – Après l'alinéa 16

Insérer quatorze alinéas ainsi rédigés :

... Le I de l'article L. 2241-1 est ainsi modifié :

a) Le 3° est ainsi rédigé :

« 3° Les agents assermentés missionnés par le gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé ; »

b) Le 4° est ainsi rédigé :

« 4° Les agents assermentés missionnés par l'exploitant du service de transport ou l'exploitant de l'installation de service ; »

... L'article L. 2261-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2261-1.* – Dans le cadre des compétences de transport de passagers dévolues par la loi aux autorités organisatrices de la mobilité, les entreprises de la mobilité sont tenues d'assurer la sûreté des personnes et des biens transportés conformément aux cahiers des charges fixés par les autorités organisatrices de la mobilité. À cette fin, les exploitants peuvent faire appel à leur propre service de sécurité ou au service d'une entreprise de sécurité privée, soumise au livre VI du code de la sécurité intérieure.

« Ces dispositions sont également applicables aux entreprises de transport intervenant sur le périmètre géographique de la région d'Île-de-France :

« - dans les emprises immobilières des infrastructures à l'exception de celles nécessaires à l'exploitation du réseau express régional, du réseau de métropolitain et du Grand Paris ;

« - dans les véhicules de transport public de personnes et dans les emplacements correspondant aux arrêts et stations desservis par ces véhicules, nécessaires à la réalisation des missions d'exploitation et de gestion d'infrastructures qui leur sont confiées.

« Afin d'assurer leur mission de prévention conformément aux cahiers des charges fixés par Île-de-France Mobilités ou l'autorité compétente, les entités visées au présent alinéa peuvent faire appel au service de sécurité interne de l'autorité organisatrice lorsqu'il en existe un, à leur propre service de sécurité ou au service d'une entreprise de sécurité privée, soumis au livre VI du code de la sécurité intérieure. Elles peuvent également décider de confier cette mission au service interne de sécurité de la Régie autonome des transports parisiens.

« Le centre de coordination opérationnelle de sûreté dans les transports, placé sous l'autorité de la préfecture de la police, permet d'assurer la coordination des différents services internes de sécurité en Île-de-France, dont les conditions sont définies par décret en Conseil d'État.

« Le représentant de l'État dans le département peut conclure avec les autorités organisatrices de transports collectifs terrestres et leurs exploitants qui exercent une compétence de transport collectif sur le territoire départemental un contrat d'objectif départemental de sûreté dans les transports, qui détermine les objectifs de sûreté des différents réseaux et services de transport ainsi que les moyens mis en œuvre pour les atteindre. Un tel contrat ne peut mettre à la charge des autorités organisatrices de transport le financement d'actions ou de services qui relèvent de la compétence exclusive de l'État en vertu de la loi.

« Les compétences dévolues au représentant de l'État dans le département par l'avant-dernier alinéa du présent article sont exercées, dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, par le préfet de police et, dans le département des Bouches-du-Rhône, par le préfet de police des Bouches-du-Rhône. »

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. L'article 33 organise la mission de sûreté pouvant être assurée par le GPSR. Il précise son périmètre d'intervention, afin de maintenir une gestion cohérente et homogène des prestations de sûreté et d'accompagner l'ouverture à la concurrence.

Cet article prévoit que les exploitants de services de transport intervenant en région Île-de-France pourront bénéficier de prestations de sûreté fournies par le GPSR. De mon côté, je propose une clarification en distinguant réseaux souterrains et réseaux de surface.

S'il existe, pour les premiers, une vraie logique à ce que le GPSR puisse exercer sa mission de sûreté, et ce même lorsque plusieurs entreprises de transport ou exploitants d'installations de services et gestionnaires d'infrastructure sont amenés à intervenir sur le réseau ferroviaire, la situation est différente pour les réseaux de surface, bus et trams. Les prestations des sociétés de sécurité privées ou de services internes de sûreté pour des missions de sécurisation dynamique sont totalement adaptées pour les réseaux de surface, pour un coût d'ailleurs compétitif. Il n'y aurait donc aucune raison de privilégier le GPSR par rapport à d'autres opérateurs de sécurité.

Cet amendement a simplement pour objet d'apporter cette précision, tout en laissant la possibilité aux exploitants de recourir au GPSR si le besoin s'en fait sentir dans certains contextes particuliers et selon les enjeux de sûreté auxquels ils sont confrontés.

M. le président. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 378 rectifié *sexies* est présenté par Mme Vullien, MM. Marseille et Lafon, Mme Sollogoub, MM. Détraigne et Cigolotti, Mme Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Bonnacarrère, A. Marc, Capocanellas et Laugier, Mme Guidez, MM. Henno, Canevet, Moga et Kern, Mme Tetuanui, M. Cadic et Mmes Billon, Goy-Chavent, Férat et C. Fournier.

L'amendement n° 638 rectifié *quinquies* est présenté par MM. Fouché, Malhuret, Decool, Bignon, Guerriau et Wattedled, Mme de Cidrac, M. Bouloux, Mme Procaccia, M. Laménie, Mmes Duranton, Raimond-Pavero et Lopez et M. Grand.

L'amendement n° 802 rectifié *bis* est présenté par M. Marchand, Mme Cartron, MM. Dennemont, Bargeton et les membres du groupe La République En Marche.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 16

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

... Le 4° du I de l'article L. 2241-1 est complété par les mots : « ou les agents assermentés d'une entreprise de transport agissant pour le compte de l'exploitant ; ».

La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 378 rectifié *sexies*.

Mme Michèle Vullien. Le titre V comporte un ensemble de mesures de simplification visant au renforcement de la sécurité des mobilités, qui passe également par une meilleure administration de la lutte contre la fraude.

L'application littérale et stricte de l'article L. 2241-1 du code des transports ne permet pas aux agents assermentés de l'exploitant du service de transport d'exercer leurs missions de contrôle des titres et de constatation des infrac-

tions aux règles du règlement d'exploitation dans les entreprises qui assurent l'exécution de services en sous-traitance ou non et qui n'ont pas elles-mêmes d'agents assermentés. Cette situation crée des zones de moindre sécurité, dans lesquelles il est parfois impossible de lutter contre la fraude, ce qui est préjudiciable.

En conséquence, il semble indispensable de prévoir que le contrôle des titres et la constatation des infractions puissent relever d'agents assermentés, missionnés par l'exploitant du service de transport. Cette disposition permettrait aux entreprises de transport public de voyageurs de missionner des salariés d'autres entreprises pour procéder au contrôle des titres, salariés qui seraient soumis aux mêmes obligations d'agrément et d'assermentation.

L'adoption de l'amendement permettrait d'étendre au transport public urbain une souplesse qui existe déjà pour l'établissement public de sécurité ferroviaire, l'EPSF, ou les gestionnaires d'infrastructure.

M. le président. La parole est à M. Alain Fouché, pour présenter l'amendement n° 638 rectifié *quinquies*.

M. Alain Fouché. Mon amendement est identique à celui de ma collègue. Je tiens simplement à rappeler que la fraude est très importante et de plus en plus répandue aujourd'hui.

Pour la seule SNCF, je crois qu'elle représente 500 millions d'euros de manque à gagner. Il faut prendre un certain nombre de dispositions, car cela coûte très cher.

Précédemment, j'ai entendu certains collègues déplorer l'importance des retards observés sur certaines lignes, qui ne sont pas entretenues. J'ai siégé plusieurs années au conseil d'administration de RFF : je rappelle que les responsables de cette situation sont ces dignitaires qui demandaient des crédits pour la construction de leur ligne de TGV ou leur LGV. Pendant ce temps-là, les lignes en service n'étaient pas réparées.

M. le président. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 802 rectifié *bis*.

M. Frédéric Marchand. Il est défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'amendement n° 420 rectifié *ter* est contraire à la position adoptée en commission. Le schéma qu'il vise à mettre en place me paraît incompatible avec les enjeux de sûreté propres aux transports en Île-de-France.

Je ne souhaite pas revenir sur ce dispositif, qui garantit un continuum de sûreté dans l'espace et une continuité du niveau de sûreté dans le temps. L'expérience du GPSR, avec les prérogatives dont disposent ses agents, est précieuse à cet égard.

Par ailleurs, s'agissant des réseaux de surface, le travail fait en commission sur mon initiative a introduit une souplesse qui satisfait partiellement votre amendement, mon cher collègue. C'est la raison pour laquelle j'y suis défavorable.

En ce qui concerne les trois amendements identiques, le texte actuel de l'article L. 2241-1 du code des transports conduit à des interprétations trop strictes. Ces amendements offrent de nouvelles solutions aux exploitants de services de transport dans le cadre de la lutte contre la fraude. La commission y est donc favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends la préoccupation de l'auteur de l'amendement n° 420 rectifié *ter*. Je partage le constat selon lequel tous les réseaux de transport de surface en Île-de-France ne sont pas confrontés aux mêmes risques et n'ont pas les mêmes besoins en termes de services effectuant des missions de sûreté. D'ailleurs, l'article 33 entend répondre à cette préoccupation en permettant l'intervention des agents du GPSR à la demande pour les zones ou les réseaux où leur présence est pertinente. En outre, le code des transports et celui de la sécurité intérieure donnent déjà une grande souplesse aux exploitants de services de transport dans le choix des services et des acteurs.

La question du lien entre agents assermentés et exploitants de services de transport est l'objet d'autres amendements, notamment les amendements identiques n°s 378 rectifié *sexies*, 638 rectifié *quinquies* et 802 rectifié *bis*.

Quant à la coordination prévue dans le cadre du centre de coordination opérationnelle de sûreté, elle devrait faire l'objet d'une démarche partagée entre les différentes parties prenantes, notamment le ministère de l'intérieur, les exploitants de services de transport et les autorités organisatrices.

Compte tenu de tous ces éléments, je demanderai à son auteur de bien vouloir retirer son amendement, car il est déjà satisfait, soit par les textes en vigueur, soit par les trois amendements identiques, auxquels je suis favorable. Ces amendements permettraient en effet de lever les ambiguïtés de la rédaction actuelle de l'article et, donc, de garantir de la souplesse aux agents assermentés intervenant pour le compte, le cas échéant, d'une autre entreprise.

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour explication de vote.

M. Jean-Michel Houllégatte. Nous sommes opposés à ces trois amendements identiques. S'il existe un problème de contrôle, cela veut dire que le service de contrôle interne à la SNCF ou à la RATP est sous-dimensionné. C'est donc à chaque entreprise de prendre ses responsabilités.

Vous me trouverez peut-être un peu naïf, mais, au-delà des missions de contrôle, des missions complémentaires pourraient peut-être être rattachées à l'entreprise. D'une certaine façon, faire appel à la sous-traitance ne me paraît pas une bonne solution.

M. le président. Monsieur Longeot, l'amendement n° 420 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Jean-François Longeot. Compte tenu des explications données à la fois par M. le rapporteur et Mme la ministre, et puisque mon amendement est satisfait, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 420 rectifié *ter* est retiré.

Je mets aux voix les amendements identiques n°s 378 rectifié *sexies*, 638 rectifié *quinquies* et 802 rectifié *bis*.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 981 rectifié *bis*, présenté par MM. Pemezec et Karoutchi, Mmes L. Darcos, Chain-Larché, Thomas et de Cidrac, MM. Daubresse et Bonhomme, Mmes Duranton et Deromedi, MM. Magras, Le Gleut, Regnard, Sido, Laménié et de Nicolaÿ et Mme Garriaud-Maylam, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 15

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« La Régie autonome des transports parisiens publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations. L'exécution de ces prestations s'effectue dans des conditions transparentes, équitables et sans discrimination entre les entreprises ferroviaires.

II. – Après l'alinéa 16

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

... L'article L. 2251-1-3 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2251-1-3.* – Par dérogation aux articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2, les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent intervenir dans les emprises immobilières et véhicules de l'ensemble des réseaux organisés par Île-de-France Mobilités. »

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. D'un côté, on a le service de sécurité de la RATP, le fameux GPSR, de l'autre, le service de sécurité de la SNCF, la SUGE. Quelque part, on a le sentiment que le texte donne une espèce de priorité ou, en tout cas, accorde davantage de latitude au GPSR pour assurer la sécurité sur l'ensemble des réseaux de transport dépendant d'Île-de-France Mobilités.

Je ne reviendrai pas sur le passé : la sécurité dans les transports en Île-de-France était un problème permanent jusqu'à la création de la police régionale des transports et le renforcement des services de la RATP – vous y avez d'ailleurs largement contribué, madame la ministre – et de la SNCF.

L'amendement de notre collègue Pemezec vise à trouver une solution pour que la SUGE et le GPSR puissent intervenir, de manière cohérente et concertée, sur l'ensemble du réseau et pour l'ensemble des biens immobiliers de la RATP et de la SNCF.

Dès lors qu'il existe des lignes de RER appartenant pour moitié à la SNCF et pour moitié à la RATP, je ne vois pas très bien l'intérêt d'avoir des services de sécurité différents. Il faut de la cohésion et de la cohérence en ce qui concerne les capacités d'intervention des services de sécurité des deux entreprises sur l'ensemble du réseau de la région d'Île-de-France.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le I de l'amendement est satisfait par le travail fait en commission pour soumettre la tarification des prestations du GPSR à l'avis conforme de l'Arafer, comme c'est le cas pour la SUGE.

Le II prévoit un nouveau schéma de sûreté contraire à la position adoptée en commission. Je rappelle que le GPSR accomplira sa mission de prévention sans préjudice des compétences dévolues à la SUGE de la SNCF sur le Transilien et le RER qu'elle exploite. La coordination entre ces deux services est déjà prévue et organisée, ce qui leur permet d'intervenir sur les sites d'interconnexion des réseaux relevant de la compétence de l'autre service interne de sécurité pour la constatation d'une infraction ou pour l'exercice d'une mission de sûreté après autorisation de l'autorité administrative.

La commission est donc défavorable à cet amendement partiellement satisfait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le I de l'amendement est déjà satisfait.

S'agissant du II, les agents de la RATP ne sont pas formés pour intervenir sur l'ensemble du réseau ferré national, pas plus que les agents de la SNCF ne sont formés pour intervenir dans des bus, des tramways ou même dans les métros. L'idée d'instaurer un droit de suite était importante, mais je ne pense pas qu'il faille considérer que les deux services sont interchangeables.

Je vous demanderai, monsieur le sénateur, de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, j'y serai défavorable.

M. le président. Monsieur Karoutchi, l'amendement n° 981 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Roger Karoutchi. Non, je le retire. Dans notre esprit, il n'était pas question de permettre au GPSR d'intervenir sur l'ensemble du réseau national géré par la SNCF, mais seulement en Île-de-France. Aujourd'hui, les réseaux de la RATP et de la SNCF sont tellement entremêlés qu'il leur revient de poursuivre leurs efforts de concertation sous l'autorité d'Île-de-France Mobilités.

M. le président. L'amendement n° 981 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'article 33, modifié.

(L'article 33 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 33

M. le président. L'amendement n° 13 rectifié *bis*, présenté par MM. Fouché, A. Marc, Wattebled, Bignon, Guerriau et Decool, Mmes de Cidrac et Vullien, M. Bonnacarrère, Mme Procaccia, MM. Laménie, Babary et Henno, Mme Duranton et M. Grand, est ainsi libellé :

Après l'article 33

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le premier alinéa de l'article L. 2251-4 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Ces agents peuvent, dans les gares, stations, et véhicules de transport où ils exercent leurs missions, faire usage de leurs armes dans conditions prévues au premier alinéa de l'article L. 435-1 du code de la sécurité intérieure et dans les cas prévus aux 1° et 5° du même article. »

La parole est à M. Alain Fouché.

M. Alain Fouché. Cette mesure vise à étendre aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP l'usage de la force armée en cas de « légitime défense élargie » et de « périple meurtrier ».

La « légitime défense élargie » consiste à autoriser les agents à faire usage de leurs armes en cas d'absolue nécessité et de manière strictement proportionnée lorsqu'on attente à leur vie ou à leur intégrité physique, ou à la vie ou à l'intégrité physique d'autrui, ou lorsque des personnes armées menacent leur vie ou leur intégrité physique ou celle d'autrui.

La notion de « périple meurtrier » renvoie à l'idée que l'on peut autoriser les agents à faire usage de leurs armes « dans le but exclusif d'empêcher la réitération, dans un temps rapproché, d'un ou de plusieurs meurtres ou tentatives de meurtre venant d'être commis, lorsqu'ils ont des raisons

réelles et objectives d'estimer que cette réitération est probable au regard des informations dont ils disposent au moment où ils font usage de leurs armes ».

Cette possibilité existe déjà pour les agents de la police municipale. Il paraît nécessaire de l'étendre aux agents des services internes de la RATP et de la SNCF, répartis sur tout le territoire national, pour qu'ils fassent obstacle à la réitération d'une tuerie. Ces agents sont formés aux techniques d'intervention professionnelle en milieu confiné et contrôlés à tous les niveaux de leurs habilitations par le parquet, les préfets et les services de police.

Les transports publics demeurent une cible d'action terroriste. Dans les conditions que je viens de décrire, le recours des agents de sécurité de la RATP et de la SNCF à des armes constitue un dispositif supplémentaire pour neutraliser et donc prévenir.

De par leurs fonctions et leur présence permanente dans les transports, les agents de sécurité de la RATP et de la SNCF sont les premiers acteurs armés à pouvoir intervenir et empêcher immédiatement la réitération d'un ou de plusieurs meurtres ou tentatives de meurtre. Leur interdire l'usage de leurs armes dans ces conditions très restrictives n'aurait aucune justification satisfaisante.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ce sujet n'est pas nouveau : il a notamment été évoqué en 2017 lors de l'examen de la loi renforçant la sécurité intérieure et la lutte contre le terrorisme.

Le code des transports permet aux agents du GPSR et de la SUGE de porter une arme, après autorisation du préfet. J'attire votre attention sur le fait que le code pénal leur permet déjà de faire usage de leur arme en état de légitime défense. Il satisfait donc pleinement votre souhait, mon cher collègue, de voir ces agents utiliser leur arme dans les situations que vous évoquiez.

Ainsi, d'après l'article 122-5 du code pénal, « n'est pas pénalement responsable la personne qui, devant une atteinte injustifiée envers elle-même ou autrui, accomplit, dans le même temps, un acte commandé par la nécessité de la légitime défense d'elle-même ou d'autrui, sauf s'il y a disproportion entre les moyens de défense employés et la gravité de l'atteinte » ; en outre, « n'est pas pénalement responsable la personne qui, pour interrompre l'exécution d'un crime ou d'un délit contre un bien, accomplit un acte de défense, autre qu'un homicide volontaire, lorsque cet acte est strictement nécessaire au but visé dès lors que les moyens employés sont proportionnés à la gravité de l'infraction ».

L'article L. 435-1 du code de la sécurité intérieure auquel le dispositif de votre amendement fait référence est réservé aux seuls policiers nationaux et gendarmes revêtus d'un uniforme. Ils ont la possibilité de tirer pour se défendre, dans des cas très spécifiques, au-delà des cas prévus par le code pénal. Aussi, la mesure que vous proposez me paraît aller trop loin : il faut préserver la frontière entre missions de prévention et de sûreté, d'une part, et missions de sécurité, d'autre part. La commission vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement, faute de quoi elle y sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement est du même avis.

La SUGE et le GPSR exercent des missions de prévention et non des missions d'intervention destinées à protéger, qui sont réservées aux seules forces de sécurité.

Ce que vous proposez, monsieur le sénateur, offrirait également la possibilité aux agents de la SUGE et du GPSR d'intervenir dans le cadre du « périple meurtrier », ce qui ne relève ni de leurs missions ni de leurs compétences.

J'attire votre attention sur le fait qu'une évolution de ce type serait source de risques pour le public et les différentes forces de sécurité, dans la mesure où la SUGE et le GPSR ne sont pas directement connectés au dispositif opérationnel du ministère de l'intérieur dans ce genre d'événement.

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

M. le président. Monsieur Fouché, l'amendement n° 13 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Alain Fouché. Souvenez-vous du Thalys dans lequel une effroyable tuerie aurait eu lieu si deux Américains ne l'avaient empêchée. Il est utile que les policiers de la SNCF puissent user de leur arme.

Cela étant, ayant entendu les arguments de la commission et du Gouvernement, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 13 rectifié *bis* est retiré.

Madame la ministre, mes chers collègues, il est presque minuit. Je vous propose de prolonger notre séance jusqu'à une heure, afin de poursuivre plus avant l'examen de ce texte.

Il n'y a pas d'observation ?...

Il en est ainsi décidé.

L'amendement n° 347 rectifié *sexies*, présenté par MM. Henno, Delahaye et Bonnacarrère, Mme Sollogoub, MM. Delcros et Capo-Canellas, Mmes Guidez, Perrot et C. Fournier, MM. Mizzon, Canevet et Le Nay, Mme Billon, M. Kern et Mme Létard, est ainsi libellé :

Après l'article 33

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Sans préjudice de l'article L. 2122-24 et par dérogation aux articles L. 2212-1 et suivants, lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de transports publics et dispose de lignes de transport en site propre, les maires des communes membres peuvent transférer au président de cet établissement leurs prérogatives en matière de pouvoirs de police dans le cadre de ces lignes. »

La parole est à M. Olivier Henno.

M. Olivier Henno. Dans certains domaines déterminés par la loi, tels que la voirie, les déchets, les aires d'accueil des gens du voyage et l'habitat, les pouvoirs de police du maire attachés à l'exercice des compétences transférées sont automatiquement attribués au président de l'intercommunalité.

Il est proposé, par cet amendement, d'y ajouter les transports publics – métro, tramways ou bus à haut niveau de service – dans le cadre des lignes de transport en site propre, et ce pour assurer de manière plus efficace la sécurité des usagers et agents.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le pouvoir de police générale des maires ne peut pas être transféré aux EPCI. Vous le savez, seuls les pouvoirs de police spéciale peuvent faire l'objet d'un transfert au président d'un EPCI lorsqu'ils se rattachent à l'exercice d'une compétence. C'est par exemple le cas du pouvoir de police de la circulation, qui est un pouvoir de police spéciale, et qui est automatiquement transféré aux EPCI qui sont compétents en matière de voirie.

Cet amendement, qui prévoit un transfert du pouvoir de police générale s'agissant des lignes de transport public soulève donc des difficultés juridiques importantes. C'est pourquoi la commission a émis un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Henno, l'amendement n° 347 rectifié *sexies* est-il maintenu ?

M. Olivier Henno. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 347 rectifié *sexies* est retiré.

Article 33 *bis* (nouveau)

① Après l'article L. 1115-3 du code des transports tel qu'il résulte de l'article 9 de la présente loi, il est inséré un article L. 1115-3-1 ainsi rédigé :

② « Art. L. 1115-3-1 (nouveau). – Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire rend gratuitement accessibles et librement réutilisables les données relatives à la localisation des passages à niveau situés sur son réseau. Ces données, mises à jour, sont fournies dans un format normalisé, par l'intermédiaire du point d'accès national aux données mentionné à l'article 3 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.

③ « Les fournisseurs de services d'information sur la circulation fournissent aux usagers de la route les informations relatives à la présence d'un passage à niveau sur l'itinéraire emprunté. »

M. le président. La parole est à M. Jean Sol, sur l'article.

M. Jean Sol. Comme je l'évoquais lors de notre discussion générale la semaine dernière, j'ai déposé le 5 juin 2018 une proposition de loi visant à sécuriser les passages à niveau, cosignée par plus de soixante-dix de mes collègues, à la suite du dramatique accident de Millas, qui a tué six enfants et en a blessé quatorze autres, dont certains gardent malheureusement encore aujourd'hui de graves séquelles.

Je sais combien l'émotion vécue dans les Pyrénées-Orientales a été partagée par la France entière. Nous sommes toutes et tous convaincus qu'un tel drame ne doit plus jamais se reproduire dans notre pays. J'ai d'ailleurs ressenti un sincère intérêt de la Haute Assemblée sur cette question quand j'ai proposé d'intégrer ma proposition de loi au sein de ce texte de loi d'orientation des mobilités, pour lui donner plus de force et d'efficacité. J'espère de tout cœur que, par nos votes, nous dirons unanimement : « Plus jamais ça ! ».

Adoptées à l'entière majorité par notre groupe ainsi qu'au sein de la commission, trois mesures visent à mettre un terme à ces accidents mortels : prévoir que les données sur les

passages à niveau soient publiées pour permettre aux fournisseurs de services d'information sur la circulation de s'en saisir et de signaler les passages à niveau aux usagers de la route ; équiper les véhicules de transport de personnes d'un dispositif d'information sur la localisation des passages à niveau ; réaliser un diagnostic public de sécurité routière des passages à niveau, par l'intermédiaire des gestionnaires de voirie et d'infrastructure ferroviaire.

Nous pourrions aller plus loin avec d'autres pistes de progrès : installer des dispositifs de télésurveillance en guise de prévention, de contrôle et de dissuasion ; rehausser les feux à l'approche des passages à niveau et privilégier des LED plus visibles ; poser des capteurs de contrôle de fermeture de barrières sur les moteurs ; installer des barrières complètes anti-franchissements ; imposer, dans le code de la route, une obligation de s'arrêter et sensibiliser davantage les auto-écoles.

Bien entendu, tout nouveau dispositif de sécurité a forcément un coût, mais que pèse-t-il quand il s'agit de la vie de nos enfants, de nos familles ? De l'avis des experts, ces préconisations pourront être mises en œuvre sans coût excessif par de nombreux transports déjà équipés en GPS.

Devant Fabien Bourgeonnier, le papa du petit Loïc, présent dans notre assemblée ce soir, et au nom de toutes les victimes et de leur famille, c'est donc avec votre cœur, mais aussi et surtout avec votre raison, que je vous appelle, mes chers collègues, à soutenir ces propositions d'une seule et même voix.

M. le président. Je mets aux voix l'article 33 bis.

(L'article 33 bis est adopté.)

Article 33 ter (nouveau)

① Le chapitre VI du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par une section 5 ainsi rédigée :

② « Section 5

③ « **Détection des passages à niveau**

④ *(Division et intitulé nouveaux)*

⑤ « Art. L. 3117-1. (nouveau) – Les véhicules utilisés dans le cadre de l'exécution d'un service de transport public collectif de personnes sont équipés d'un dispositif d'information sur la circulation permettant de signaler la présence d'un passage à niveau sur l'itinéraire emprunté. »

M. le président. L'amendement n° 778 rectifié, présenté par M. Canevet, Mme Tetuanui, MM. Capo-Canellas, Henno et Janssens, Mmes Férat et C. Fournier, MM. Prince et Le Nay et Mme Perrot, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Michel Canevet.

M. Michel Canevet. Cet amendement vise à supprimer l'article 33 ter, qui instaure une obligation d'équiper en GPS l'ensemble des véhicules de transport public de voyageurs, parce que, d'une part, une telle mesure relève du domaine réglementaire et que, d'autre part, des dispositions existent déjà, comme l'obligation de reconnaissance préalable des itinéraires. Cela risque donc d'alourdir encore les prescriptions imposées aux transporteurs.

J'estime que mieux vaudrait supprimer les passages à niveau et construire des dénivellations, seul moyen d'éviter à l'avenir un accident comme celui de Millas. Au regard des propos que vient de tenir à l'instant notre collègue, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 778 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 33 ter.

(L'article 33 ter est adopté.)

Article 33 quater (nouveau)

① L'article L. 1614-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

② « Le gestionnaire de voirie, en coordination avec le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, réalise et met à jour un diagnostic de sécurité routière des passages à niveau ouverts au trafic automobile situés à l'intersection du réseau dont il a la charge et du réseau ferré national. Ce diagnostic fait l'objet d'une publication. » – *(Adopté.)*

Article 34

① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toutes mesures relevant du domaine de la loi pour :

② 1° Adapter le droit applicable aux installations à câbles pour tirer les conséquences de l'intervention du règlement (UE) 2016/424 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux installations à câbles et abrogeant la directive 2000/9/CE et prendre les dispositions nécessaires à l'application de ce règlement ;

③ 2° Simplifier les règles relatives aux remontées mécaniques situées pour partie dans les zones de montagne définies à l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, en leur appliquant les seules dispositions prévues pour les systèmes de transport public guidés mentionnés à l'article L. 2000-1 du code des transports.

④ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 176 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 653 est présenté par Mme Noël, M. Lefèvre, Mme Puissat, MM. Sido, Genest, Regnard, Pellevat, Dufaut, B. Fournier et Chatillon, Mme Deromedi, MM. Morisset, Bonhomme, Rapin et Revet et Mme Imbert.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Guillaume Gontard, pour présenter l'amendement n° 176.

M. Guillaume Gontard. L'article 34 autorise le Gouvernement, une nouvelle fois, à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois, une série de mesures destinées à simplifier et à adapter le droit applicable au transport par câbles, notamment les téléphériques et les funiculaires.

À l'heure actuelle, les règles régissant la sécurité des installations à câbles sont partagées entre le code du tourisme, s'agissant des installations répondant à la définition d'une remontée mécanique située en zone de montagne, et le code des transports, pour les installations implantées hors zone de montagne.

Le règlement européen 2016/424 impose aux États des règles de conception, de construction et de mise en service des nouvelles installations à câbles. Il leur impose également d'ouvrir à la concurrence les sous-systèmes et composants de sécurité destinés aux installations à câbles.

Alors que le Gouvernement justifie le recours aux ordonnances par le périmètre limité des remontées mécaniques, la réalité est beaucoup plus large. De nombreux projets de téléphériques se développent en milieu urbain, comme en Isère, à Toulouse ou même en Île-de-France.

Le champ du règlement peut s'interpréter comme s'étendant aux installations privées et à celles qui sont situées dans des établissements recevant du public, tels les parcs de loisirs. Dès lors, les procédures d'autorisation, de construction, de modification et de mise en service d'installations à câbles doivent faire l'objet d'une loi en bonne et due forme.

M. le président. La parole est à M. Antoine Lefèvre, pour présenter l'amendement n° 653.

M. Antoine Lefèvre. Il est défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'objet de l'article 34 est de traiter le cas intermédiaire des installations à câbles situées pour partie en zone de montagne et pour partie en zone urbaine : douze projets de ce type sont à l'étude actuellement – en Île-de-France, à Grenoble, Toulouse, Orléans, La Réunion, après le projet qui a été mis en œuvre à Brest. L'objectif n'est évidemment pas de revenir sur les spécificités reconnues dans les zones de montagne, qui seront préservées.

Enfin, oui, ce texte comporte beaucoup de demandes d'habilitation à légiférer par ordonnance, mais le champ de celle qui est demandée en application de l'article 34 me paraît bien délimité.

Telles sont les raisons pour lesquelles la commission a émis un avis défavorable sur ces deux amendements de suppression.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends qu'il s'agit d'une opposition de principe à toute demande d'habilitation. En l'espèce, il est question de transposer un règlement. Cette transposition est nécessaire et doit faire l'objet de concertations avec les acteurs concernés, notamment sur les procédures d'évaluation de la conformité et le marquage CE des composants.

Par ailleurs, cela répond à un véritable enjeu : faciliter le déploiement des transports par câbles en supprimant des superpositions de régimes juridiques. Une telle simplification va dans le sens de l'attractivité des territoires.

Pour toutes ces raisons, le Gouvernement est défavorable à ces deux amendements identiques.

M. le président. La parole est à Mme Martine Berthet, pour explication de vote.

Mme Martine Berthet. Madame la ministre, je voudrais simplement attirer votre attention sur cette transposition. Il ne faudrait pas qu'elle pénalise les remontées mécaniques et empêche la réutilisation du matériel, qui est parfois transformé, ce qui évite de le jeter.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 176 et 653.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 34.

(L'article 34 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 34

M. le président. L'amendement n° 61 rectifié, présenté par M. Karoutchi, Mme L. Darcos, MM. Charon, Daubresse et de Nicolaÿ, Mme Deromedi, MM. Laménie et Lefèvre, Mmes M. Mercier et Micouleau, MM. Morisset et Panunzi, Mme Procaccia, MM. Regnard, Sido, Vogel, Allizard et Bizet, Mme Bruguière, MM. Buffet et Calvet, Mmes Canayer et Chain-Larché, MM. Chaize, Cuypers, Danesi et Darnaud, Mme de Cidrac, M. de Legge, Mmes Dumas et Duranton, M. B. Fournier, Mme Garriaud-Maylam, M. Ginesta, Mme Giudicelli, MM. Gremillet, Hugonet, Husson et Kennel, Mme Lherbier, MM. Pemezec et Poniowski, Mmes Primas et Raimond-Pavero, MM. Revet, Savary et Savin et Mme Thomas, est ainsi libellé :

Après l'article 34

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 571-9 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Le I est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les infrastructures de transport par câble sont assimilées, pour l'application de la présente section, aux infrastructures de transports terrestres. Par exception, les transports publics guidés non urbains de personnes à vocation touristique sont exclus de cette disposition. »

2° Le II est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« ... Aux appareils au sol et, en particulier, les funiculaires, les ascenseurs inclinés et les people-mover ;

« ... Aux appareils téléportés et, en particulier, le téléphérique ou la télécabine. »

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Cet amendement vise à ce que les infrastructures de transport par câbles en zone urbaine – je dis bien en zone urbaine – soient assujetties à la réglementation acoustique relative aux infrastructures de transport terrestre.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Pour les transports terrestres, c'est déjà pris en compte dans le code de l'environnement.

Les remontées mécaniques de montagne sont prises en compte dans le code du tourisme pour ces équipements qualifiés de « touristiques ».

L'ajout d'un cas spécifique aux installations à câbles n'est donc pas utile par rapport à l'objectif visé par les auteurs de l'amendement, car le droit positif prend déjà suffisamment en compte la problématique du bruit causé par les installations à câbles, sans qu'il soit besoin de le modifier.

Cet amendement étant satisfait, la commission en sollicite le retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme que le transport terrestre est bien traité dans le code de l'environnement. En outre, l'article L. 1621-1 du code des transports précise que le transport terrestre comprend le transport ferroviaire ou guidé.

Cet amendement étant satisfait, je vous demande de bien vouloir le retirer.

M. Roger Karoutchi. Je retire l'amendement !

M. le président. L'amendement n° 61 rectifié est retiré.

L'amendement n° 836 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Lévrier, de Belenet, Mohamed Soilihi, Bonnecarrère, Guerriau, A. Marc, Théophile, Louault, Henno, Wattebled, Moga et Gattolin, est ainsi libellé :

Après l'article 34

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'intitulé de la section 3 du chapitre I^{er} du titre V du livre II de la première partie est complété par les mots : « et les transports guidés aéroterrestres » ;

2° L'article L. 1251-3 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 1251-3.* - La déclaration de projet ou la déclaration d'utilité publique d'une infrastructure de transport par câbles en milieu urbain ainsi que d'une infrastructure aéroterrestre de transport guidé relevant de l'article L. 2000-1 confère aux autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 et à l'article L. 1241-1 le droit à l'établissement par l'autorité administrative compétente de l'État de servitudes d'utilité publique de libre survol, de passage et d'implantation de dispositifs de faible ampleur indispensables à la sécurité du système de transport par câbles et du transport guidé par une infrastructure aéroterrestre sur des propriétés privées ou faisant partie du domaine privé d'une collectivité publique, bâties ou non bâties, fermées ou non fermées de murs ou clôtures équivalentes.

« S'agissant de systèmes de transport par câbles le point le plus bas du survol ne peut être situé à moins de dix mètres des propriétés survolées.

« S'agissant de systèmes de transport guidés aéroterrestres, le point le plus bas du survol ne peut être situé à moins de trois mètres des propriétés survolées. »

La parole est à M. Olivier Henno.

M. Olivier Henno. Il existe des servitudes pour les transports par câbles. Cet amendement déposé par M. Lévrier vise à développer le champ des servitudes aux transports guidés.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous partageons l'objectif de faciliter le développement technologique des installations à câbles en zone urbaine, qui constituent une nouvelle offre de mobilité. Toutefois, la technologie visée n'est pas suffi-

samment mature pour procéder à une évolution de la réglementation, notamment s'agissant des servitudes d'utilité publique. L'avis est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis tout à fait favorable au développement de solutions innovantes, mais le principe retenu pour les nouvelles technologies en matière de mobilités est de créer le cadre réglementaire lorsque les innovations sont suffisamment matures pour qu'on puisse vraiment en apprécier les enjeux, notamment en termes de sécurité.

À ce stade, cet ajout est prématuré. C'est pourquoi je demande le retrait de l'amendement.

M. le président. Monsieur Henno, l'amendement n° 836 rectifié *quinquies* est-il maintenu ?

M. Olivier Henno. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 836 rectifié *quinquies*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 208 rectifié *ter*, présenté par Mmes Berthet et Deromedi, M. del Picchia, Mme Di Folco, MM. Gremillet, H. Leroy et Le Gleut, Mmes Morhet-Richaud, Raimond-Pavero, Estrosi Sassone et L. Darcos, MM. Charon et Laménie et Mme Noël, est ainsi libellé :

Après l'article 34

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ... Le prix des cartes de libre circulation attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés. »

II. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Martine Berthet.

Mme Martine Berthet. Les exploitants de remontées mécaniques attribuent à leurs salariés des cartes de libre circulation leur permettant d'emprunter les remontées mécaniques présentes sur le domaine skiable dont ils ont la gestion. Ceux-ci sont amenés, quel que soit leur poste de travail, à emprunter ponctuellement ou régulièrement ces remontées mécaniques pour les besoins de leur employeur. À cet effet d'ailleurs, la carte de libre circulation permet de s'assurer du trajet suivi par le salarié et de pouvoir, si besoin, rapidement le localiser pour des raisons de sécurité.

Il est impératif, à l'égard des clients empruntant les remontées mécaniques pour leur loisir, que les salariés des exploitants de domaines skiables utilisent les mêmes voies d'accès et, par conséquent, soient munis d'une telle carte.

En outre, l'irrégularité de leurs plannings impose aux salariés de bénéficier d'une carte unique de libre circulation, puisque la souplesse d'organisation inhérente à l'exploitation de remontées mécaniques exige qu'un salarié puisse être mobilisé au pied levé pour assurer le remplacement d'un autre salarié sur un poste différent du sien.

Or, depuis un récent renforcement administratif, les laissez-passer d'accès aux remontées mécaniques délivrés aux salariés des domaines skiables sont soumis à une taxation par l'Urssaf au titre d'un avantage en nature, pour les charges tant patronales que salariales. En effet, l'Urssaf considère que, même en l'absence d'utilisation d'un forfait ou laissez-passer par le salarié durant ses jours de repos, les deux septièmes du prix du forfait de ski de l'utilisateur doivent être imputés comme avantage en nature, alors même que les grilles tarifaires prévoient l'accès gratuit, inclus dans le forfait saison, pour les jours de ski au-delà de vingt-cinq jours. L'avantage consenti est donc nul.

Aussi, cet amendement prévoit de supprimer la taxation, réalisée par l'Urssaf, des forfaits de ski utilisés par les salariés des domaines skiables.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cette mesure aurait davantage vocation à figurer dans une loi de financement de la sécurité sociale. Néanmoins, nous sommes très sensibles à la prise en charge spécifique de ces salariés compte tenu des sujétions imposées par leurs activités. C'est pourquoi nous émettons un avis favorable sur cet amendement.

M. Charles Revet. Très bien !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends bien l'intérêt et même la nécessité, pour les salariés, d'avoir une carte de libre circulation. Toutefois, selon un principe général, à partir du moment où cette carte de libre circulation est également utilisable à titre privé pendant le temps de repos, elle constitue de fait un avantage en nature qui fait partie de la rémunération du salarié. Dès lors, il est normal que cet avantage soit soumis à cotisation, car il ne me semble pas souhaitable de déroger au principe qui s'applique en la matière.

En conséquence, je vous suggère de bien vouloir retirer votre amendement, madame la sénatrice ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Madame Berthet, l'amendement n° 208 rectifié *ter* est-il maintenu ?

Mme Martine Berthet. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 208 rectifié *ter*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 34.

L'amendement n° 245 rectifié *ter*, présenté par Mme Vullien, M. L. Hervé, Mme Sollogoub, MM. Janssens, Cigolotti, Bonnecarrère et A. Marc et Mmes C. Fournier et Renaud-Garabedian, est ainsi libellé :

Après l'article 34

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° L'article L. 113-17 est ainsi rédigé :

« Art. L. 113-17. – Les périmètres d'intervention ne peuvent inclure des terrains situés :

« 1° Dans une zone urbaine ou à urbaniser délimitée par un plan local d'urbanisme ;

« 2° Dans un secteur constructible délimité par une carte communale ;

« 3° Dans un périmètre ou un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé ;

« 4° En vue de la réalisation d'une infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics :

« a) Dans un secteur faisant l'objet d'un arrêté de prise en considération au titre de l'article L. 102-13 ;

« b) Dans un secteur faisant l'objet d'un projet d'intérêt général au sens de l'article L. 102-1 ;

« c) À l'intérieur du plan général des travaux d'une opération déclarée d'utilité publique au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

« L'établissement public mentionné à l'article L. 143-16 ne peut définir un périmètre d'intervention que sur le territoire des communes qui le composent. » ;

2° L'article L. 113-19 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « département », sont insérés les mots : « ou par l'établissement public mentionné à l'article L. 143-16 » ;

b) Après le même premier alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Ces modifications, y compris par retrait d'un ou plusieurs terrains, peuvent également être mises en œuvre par l'acte de déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics, pris après enquête publique conduite suivant le cas au titre de l'article L. 123-2 du code de l'environnement ou de l'article L. 1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Le dossier présenté à l'enquête publique décrit les modifications à apporter au périmètre et indique les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser l'impact du projet d'infrastructure sur le périmètre concerné et le programme d'action associé.

« Le périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains, modifié pour être mis en compatibilité avec un projet d'infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics est soumis à l'avis de la chambre départementale d'agriculture, du département ou de l'établissement public mentionné à l'article L. 143-16 du présent code et des communes intéressées ainsi qu'à l'accord du ministre chargé de l'urbanisme et du ministre chargé de l'agriculture pour un projet d'infrastructure de transport de l'État, d'un de ses établissements publics. » ;

c) Au début du dernier alinéa, les mots : « Toutefois, toute » sont remplacés par les mots : « Toute autre ».

II. – La mise en œuvre d'infrastructures de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou de l'un de ses établissements publics, est autorisée dès lors que le projet, situé en tout ou partie à l'intérieur d'un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains créé avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, a fait

l'objet préalablement à l'instauration ou à la modification du périmètre, d'un arrêté de prise en considération au titre de l'article L. 102-13 du code de l'urbanisme, ou d'un projet d'intérêt général au sens de l'article L. 102-1 du même code, ou d'une déclaration de projet au sens du code de l'environnement ou d'une déclaration d'utilité publique au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. La loi du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux organise la mise en place de périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains. Ces PAEN sont de la compétence des départements et de la métropole de Lyon.

La modification d'un PAEN est évoquée à l'article L. 113-19 du code de l'urbanisme de la manière suivante : « Des modifications peuvent être apportées par le département au périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains avec l'accord des seules communes intéressées par la modification et après avis de la chambre départementale d'agriculture. Toutefois, toute modification du périmètre ayant pour effet de retirer un ou plusieurs terrains ne peut intervenir que par décret. »

Cette rédaction qu'aucun dispositif réglementaire ne vient préciser nécessite par conséquent, pour toute réduction de périmètre de PAEN, que la modification soit initiée par le département, qu'elle reçoive l'accord des communes intéressées et qu'elle soit approuvée par décret.

La présence d'un PAEN est donc susceptible de fragiliser la création d'infrastructures de transport déclarées d'utilité publique, puisqu'il suffit d'une opposition du département ou de l'une des communes intéressées pour interdire la modification nécessaire à la construction de l'infrastructure. Il convient donc de mettre en place des outils permettant une telle modification, sur l'initiative de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou d'un de ses établissements publics.

Le présent amendement vise à permettre de procéder à une modification d'un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains dans le cadre de la déclaration d'utilité publique d'une infrastructure linéaire et d'autoriser la poursuite d'un projet sur un secteur qui aurait été classé périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains malgré l'existence préalable d'une réservation foncière préexistante. Cette possibilité est limitée aux seuls projets d'infrastructures de transport de l'État, d'un de ses établissements publics, d'une collectivité territoriale ou d'un de ses établissements publics.

Il s'agit donc de ne pas mettre de bâton dans les roues à une infrastructure qui serait d'utilité publique.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement déposé ici, au Sénat, qui représente les territoires et les collectivités locales, m'apparaît surréaliste – je l'ai dit en commission.

Cet amendement, qui permettrait à l'État de restreindre, voire d'invalider rétroactivement des PAEN sans l'accord des collectivités locales, est doublement contestable : d'une part, il affaiblirait la protection des espaces agricoles et naturels, auxquels nous sommes tous très attachés ; d'autre part, il remettrait très fortement en cause des choix des communes et des départements en matière d'aménagement du territoire

– les collectivités adopteraient des plans de protection dont on pourrait s'exonérer, au gré des décisions d'aménagement de l'État.

J'ajoute qu'une telle façon de faire serait même contre-productive, car ces projets d'ampleur ne seront acceptés, sur le territoire, que si un dialogue entre l'État et les collectivités permet de faire émerger un consensus local ; en voulant passer ainsi en force, on risquerait bien plus de freiner les projets.

Je rappelle, enfin, que, lors de l'examen de la loi Élan, le Sénat avait fermement défendu la compétence des collectivités en matière d'urbanisme et d'aménagement, contre l'imposition par l'État de projets non concertés. Notre commission est sur la même ligne. C'est pourquoi elle a émis un avis défavorable affirmé !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais d'abord souligner l'importance des périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains, qui peuvent être soumis à des pressions importantes. Ils doivent donc faire l'objet de protections fortes. Pour autant, la procédure actuelle, susceptible d'aboutir à une modification de ces périmètres par décret, n'est pas plus protectrice des préoccupations des communes que ne le serait la procédure qui est proposée par cet amendement. Cette procédure donne bien toutes les garanties, avec une évolution des périmètres qui est réalisée dans un cadre concerté, itératif et progressif de l'élaboration du projet.

Le dispositif proposé permet, *in fine*, et si certains blocages persistent, de faire évoluer un tel périmètre par le biais d'une DUP. Il prévoit aussi que le dossier indique les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser l'effet du projet d'infrastructure. Il prévoit enfin que ces éléments soient intégrés au dossier d'enquête publique.

La procédure est donc tout aussi respectueuse des prérogatives des collectivités et peut se révéler plus efficace pour permettre la prise en compte d'infrastructures de l'État ou d'autres gestionnaires de voiries. C'est pourquoi le Gouvernement émet un avis favorable sur cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 245 rectifié *ter*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Chapitre II

AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ DU TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

Article 35

- ① I. – La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° (*nouveau*) La section 3 du chapitre II du titre I^{er} du livre III est complétée par un article L. 5312-14-1 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 5312-14-1.* – I. – Pour la mise en œuvre de leurs missions prévues à l'article L. 5312-2, les grands ports maritimes concluent des conventions de terminal, qui sont des conventions d'occupation du domaine public relevant, sous réserve des dispositions du présent article, du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques.

- ④ « Cette convention peut prévoir que le montant de la redevance due comporte une part dégressive en fonction du trafic ou de la performance environnementale de la chaîne de transport.
- ⑤ « Sans préjudice du quatrième alinéa de l'article L. 2122-6 du code général de la propriété des personnes publiques, la convention peut également prévoir qu'à son échéance et dans des conditions qu'elle définit, le grand port maritime indemnise le cocontractant pour les ouvrages, constructions, et installations de caractère immobilier réalisés pour l'exercice de l'activité autorisée par la convention et acquiert certains biens meubles corporels et incorporels liés à cette activité, afin de pouvoir les mettre à disposition ou les céder à un autre cocontractant ou, le cas échéant, les utiliser dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4 du présent code.
- ⑥ « II. – Toutefois, lorsque le contrat a pour objet de répondre aux besoins exprimés par le grand port maritime, celui-ci conclut des contrats de concession auxquels est applicable la troisième partie du code de la commande publique, à l'exception de l'article L. 3114-6 et de la section 1 du chapitre premier du titre III de son livre premier, dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative du code de la commande publique. » ;
- ⑦ 2° (*nouveau*) À la deuxième phrase de l'article L. 5312-18, après le mot : « définissent », il est inséré le mot : « notamment » ;
- ⑧ 3° (*nouveau*) Après le 5° de l'article L. 5713-1-1, il est inséré un 5° *bis* ainsi rédigé :
- ⑨ « 5° *bis* Au dernier alinéa du I de l'article L. 5312-14-1, les mots : « dans les conditions prévues à l'article L. 5312-4 » sont remplacés par les mots : « conformément au 9° de l'article L. 5312-2. »
- ⑩ 4° (*nouveau*) Après le onzième alinéa de l'article L. 5312-11, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑪ « – la décision du grand port maritime de recourir à une procédure de passation de contrat de concession prévue au II de l'article L. 5312-14-1 ; ».
- ⑫ II. – Le 2° du I de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire est ainsi modifié :
- ⑬ 1° La troisième phrase est complétée par les mots : « conformément aux dispositions de l'article L. 5312-14-1 du code des transports » ;
- ⑭ 2° La dernière phrase est supprimée.

M. le président. La parole est à M. Michel Vaspert, sur l'article.

M. Michel Vaspert. Je veux aborder la question de la compétitivité du transport maritime et, au-delà du transport maritime, des ports.

Voilà quelques jours, mon collègue Bruno Gilles a présenté un amendement, dont j'étais cosignataire et qui, malheureusement, n'a pas été adopté par cette assemblée. Je le regrette, et je veux expliquer pourquoi.

Nous avons le tunnel de Fréjus. La liaison Lyon-Turin est en cours de réalisation, ce qui est une très bonne chose, notamment sur le plan environnemental, même si les Italiens traînent un peu des pieds aujourd'hui. Récemment, les Chinois ont acheté le port de Gênes et le port de Trieste.

M. Charles Revet. Eh oui !

M. Michel Vaspert. Or, dans le plan des infrastructures qui nous a été présenté dans le cadre de ce texte, il est prévu le contournement ferroviaire du barreau nord-est de Lyon, mais pas celui du sud-est. Quelle peut en être la conséquence ? Simplement la fluidité ferroviaire de toutes les marchandises remontant du port de Marseille !

Si nous ne faisons pas, à terme, le barreau sud-est de Lyon, c'est l'avenir du port de Marseille qui est en jeu. Les opérateurs sont traumatisés. Madame la ministre, comment comptez-vous résoudre le problème ?

M. le président. La parole est à Mme Martine Berthet, sur l'article.

Mme Martine Berthet. J'aimerais appuyer l'intervention de mon collègue, en rappelant que l'ensemble des départements des Alpes du Nord est favorable à ce trajet également pour les accès au tunnel du Lyon-Turin.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement est bien sûr mobilisé pour assurer la compétitivité du port de Marseille, notamment ses débouchés au nord de l'Europe, y compris au nord de Lyon.

Vous le savez, un débat est prévu cette année, du 11 avril au 15 juillet, sur le nœud ferroviaire lyonnais, précisément avec l'objectif de travailler sur les opérations qui permettront la désaturation de ce nœud. C'est dans ce cadre que les solutions les plus appropriées pourront être dégagées.

Outre la nécessité d'avoir des itinéraires ferroviaires performants entre Marseille, le nord de la France et de l'Europe, il est aussi important de bien utiliser la voie fluviale. Aujourd'hui, la desserte fluviale ne joue pas tout son rôle, alors qu'il existe un axe parfaitement aménagé sur le Rhône. Malheureusement, en raison de problèmes d'organisation au sein du port de Marseille, les barges fluviales n'ont pas suffisamment accès aux quais. Ces difficultés devraient être réglées grâce à des investissements prévus dans le port de Marseille.

Je le répète, je peux vous assurer de la mobilisation totale du Gouvernement pour permettre à Marseille d'étendre son *hinterland* vers le nord de la France et de l'Europe.

M. le président. L'amendement n° 605 rectifié *bis*, présenté par M. Houllegatte, Mme M. Filleul, MM. Bérut-Débat, Dagbert, Jacquin et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Remplacer les mots :

peut prévoir

par les mots :

prévoit

La parole est à M. Jean-Michel Houllegatte.

M. Jean-Michel Houllegatte. L'article 35 prévoit que les grands ports maritimes peuvent conclure, dans le cadre de leurs missions, des conventions d'occupation du domaine public. Selon cet article, la convention pourra prévoir de

moduler à la baisse une partie du montant de la redevance en fonction du trafic ou de la performance environnementale de la chaîne de transport.

Nous souhaitons rendre obligatoire le fait pour la convention de prévoir que le montant de la redevance comportera une part dégressive en fonction du niveau du trafic ou de la performance environnementale. Il s'agit ainsi d'agir efficacement sur les pratiques pour favoriser le report modal vers des modes de transports écologiquement plus vertueux, comme le ferroviaire ou le fluvial.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. C'est un sujet que nous avons vu en commission : le 1° de votre amendement ne laisse aucune souplesse aux parties. Il induirait même un risque de requalification de la convention de terminal en contrat de concession. Le trafic ou la performance environnementale de la chaîne logistique sont des éléments d'intérêt général renvoyant aux besoins du grand port maritime.

La commission a donc émis un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 605 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 589 rectifié *bis*, présenté par Mme M. Filleul, MM. Bérít-Débat, Dagbert, Jacquin, Houllégatte et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillè et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 4

Supprimer les mots :

du trafic ou

II. – Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les grands ports maritimes disposant d'un accès fluvial ou ferroviaire, elle fixe un objectif de part modale des modes massifiés d'au moins 25 % des trafics opérés par l'amodiateur du domaine public.

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. Aujourd'hui, les conventions de terminal ne sont soumises à aucune obligation légale au regard de l'objectif de répartition modale.

La croissance des trafics dans les ports maritimes conduit à une augmentation mécanique des acheminements routiers sur des infrastructures déjà saturées, alors que l'activité ferroviaire et fluviale est orientée à la baisse. La poursuite de cette tendance est susceptible d'entraîner de graves dysfonctionnements dans les ports français. Parallèlement, les infrastructures ferroviaires et fluviales sont largement sous-utilisées.

Cette situation affaiblit la position concurrentielle des ports français. Aussi, afin de favoriser et d'engager le report modal vers le transport ferroviaire et le transport fluvial, il convient de réguler les pratiques.

Cet amendement vise à aller au-delà de la simple possibilité de prévoir, dans les conventions de terminal, une part dégressive du montant de la redevance en fonction de la performance environnementale de la chaîne de transport. Il tend à prévoir l'obligation d'introduire de telles clauses financières liées à des critères environnementaux. En outre, il vise à supprimer la modulation de la redevance en fonction du trafic, pour ne garder que la modulation en fonction de la performance environnementale de la chaîne de transport.

M. le président. L'amendement n° 606 rectifié, présenté par Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Bérít-Débat, Dagbert, Jacquin et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillè et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Supprimer les mots :

du trafic ou

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. Cet amendement vise à supprimer la modulation de la redevance en fonction du volume de trafic, pour ne garder que la modulation en fonction de la performance environnementale de la chaîne de transport, la première mesure pouvant être en contradiction avec la seconde, et réciproquement. Il s'agit ainsi de n'encourager que les pratiques vertueuses et respectueuses de l'environnement.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'amendement n° 589 rectifié *bis*, qui tend à supprimer le critère du trafic, a également été vu en commission. Ce dispositif ne laisse aucune souplesse dans la rédaction du contrat avec le grand port maritime. De plus, parmi les facteurs pouvant faire baisser la redevance payée par le manutentionnaire, le critère du trafic constitue une incitation à la performance.

Pour ce qui concerne la part modale à 25 %, je ferai la même remarque qu'au titre de l'amendement précédent : avec cette rédaction, le risque de requalification en concession persiste. Cette mention n'a pas sa place dans le contrat domanial, qui fixe uniquement les conditions générales d'occupation du domaine.

Pour ces raisons, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement, ainsi que sur l'amendement n° 606 rectifié.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est souhaitable de prévoir une dégressivité en fonction du trafic : il s'agit de mesurer la bonne utilisation des terrains dans les ports. Or nos ports sont des outils très importants, au service de notre économie et de sa performance. Les terrains y sont rares, et ils doivent être utilisés au mieux.

En outre, la rédaction de l'amendement n° 589 rectifié *bis* est extrêmement rigide : il appartient au port d'apprécier d'abord en fonction de sa situation quel est le bon objectif

de report modal, étant entendu que le Gouvernement est, bien évidemment, favorable à l'utilisation des modes alternatifs à la route dans toute la mesure du possible.

En conséquence, j'é mets un avis défavorable sur ces deux amendements.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 589 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 606 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 634 rectifié, présenté par M. Vaspart, Mme Canayer, MM. Bas, Bizet et Priou, Mme Imbert, M. D. Laurent, Mme Lassarade et MM. Canevet, Calvet et Rapin, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Après le mot :

besoins

insérer les mots :

spécifiques, quant à leur nature et leur étendue,

La parole est à M. Michel Vaspart.

M. Michel Vaspart. Madame la ministre, j'entends bien ce que vous nous dites au sujet des voies d'eau partant de Marseille ; mais je vous rappelle qu'elles s'arrêtent juste au-dessus de Lyon, puisque le projet de canal Rhin-Rhône a été abandonné. On ne peut pas remonter vers le nord de la France, d'où l'intervention que j'ai faite il y a quelques instants.

Un autre de mes amendements a été débouté en commission. Or je tiens à obtenir, sur ce sujet, une réponse de votre part. L'alinéa 5 de l'article 35 précise que la convention de terminal peut prévoir des conditions relatives au sort des biens en fin de contrat. Mais comment prendre en compte les critères économiques d'évaluation des biens sans exclure pour autant la prise en compte d'autres critères ? En vertu de la pratique courante dans les conventions de terminal, les biens réalisés par l'entrepreneur de manutention sont repris en fin de contrat à leur valeur de marché.

Il est d'autant plus justifié que l'indemnisation versée à l'opérateur lors du transfert des biens dans le patrimoine du grand port maritime soit fondée sur des conditions, notamment économiques, déterminées d'un commun accord entre les parties : c'est le seul moyen de rassurer les banques prêteuses, dont les financements sont indispensables pour investir à long terme. Sur ce sujet, j'attends une réponse de votre part.

Quant au présent amendement, il a pour objet d'encadrer plus strictement le recours de la concession par les grands ports maritimes. L'objectif est de préserver le recours à la convention de terminal.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il s'agit de valoriser le recours à la convention de terminal pour garantir l'attractivité de nos grands ports maritimes ; la commission a émis un avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le recours aux concessions se justifie par la satisfaction d'un besoin exprimé par le grand port maritime. Je suis donc d'accord avec vous pour indiquer que le besoin doit être « spécifique ». Cette précision peut être utile, et elle serait conforme au droit en vigueur, notamment au considérant 15 de la directive 2014/23 sur les concessions.

En revanche, en exigeant de justifier de la nature et de l'étendue de ce besoin, on restreindrait la faculté, pour le port, de recourir à la procédure qu'il estime la plus appropriée. On réduirait de fait la portée de la directive sur les concessions de 2016, en introduisant une condition supplémentaire.

Le Gouvernement est donc favorable à cet amendement, sous réserve qu'il soit rectifié pour enlever ce membre de phrase.

M. le président. Monsieur Vaspart, acceptez-vous de rectifier votre amendement dans le sens suggéré par Mme la ministre ?

M. Michel Vaspart. Tout à fait, monsieur le président !

Cela étant, j'attends la réponse de Mme la ministre à la première partie de mon intervention.

M. le président. Il s'agit donc de l'amendement n° 634 rectifié *bis*, présenté par M. Vaspart, Mme Canayer, MM. Bas, Bizet et Priou, Mme Imbert, M. D. Laurent, Mme Lassarade et MM. Canevet, Calvet et Rapin, et ainsi libellé :

Alinéa 6

Après le mot :

besoins

insérer le mot :

spécifiques

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 586 rectifié, présenté par Mme M. Filleul, MM. Bérit-Débat, Dagbert, Jacquin, Houllegatte et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévaille et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinez et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 5312-14- – Le prix de la prestation de manutention réalisée dans les ports maritimes fait l'objet d'une facturation directe par la société de manutention au donneur d'ordre. » ;

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. Cet amendement a pour objet les frais de manutention.

Les coûts supportés par les opérateurs fluviaux pèsent de façon croissante sur leur compte d'exploitation. Or l'opérateur fluvial ne maîtrise pas l'opération logistique de bout en bout. Il n'a le choix ni du terminal ni de l'opérateur de manutention. S'agissant du transport routier et ferroviaire, l'ensemble des coûts de manutention portuaire est facturé au donneur d'ordre.

Cette différence de traitement entre les opérateurs n'existe pas dans les ports concurrents des pays du nord de l'Europe, dans lesquels la part du transport fluvial est plus importante que celle des grands ports maritimes français. Le transport fluvial en France s'en trouve non compétitif et discriminé par rapport au transport routier ou ferroviaire.

Pour remédier à cette anomalie, nous proposons, par cet amendement, de généraliser une solution retenue pour le grand port maritime de Dunkerque : inclure les coûts de manutention fluviale dans les charges et les facturer au donneur d'ordre.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ma chère collègue, ce dispositif a été vu en commission ; vous aviez alors évoqué le cas particulier de Dunkerque, où un système de cette nature a pu être mis en place sur un volume assez restreint de marchandises.

Toutefois, la précision que vous proposez est contraire à l'esprit de la réforme portuaire de 2008 et au texte adopté en commission, qui prévoit une dérogation à l'ordonnance Concessions sur les tarifs à la charge des usagers. L'alinéa 6 de l'article 35 vise précisément à éviter un contrôle tarifaire de l'activité du manutentionnaire par le grand port maritime. La commission a donc émis un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends le but que vous visez au travers de cet amendement : remédier au surcoût de la manutention fluviale. À ce titre, le dispositif mis en œuvre à Dunkerque est une bonne solution.

Cela étant, demander à l'opérateur de manutention de facturer directement le donneur d'ordre plutôt que l'armateur ne me semble pas judicieux. Cette méthode complique énormément la relation entre le manutentionnaire et la multitude de clients auxquels il a affaire. Cette rédaction ne me semble donc pas du tout adaptée. Voilà pourquoi je demande le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Madame Filleul, l'amendement n° 586 rectifié est-il maintenu ?

Mme Martine Filleul. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 586 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 635 rectifié, présenté par M. Vaspart, Mme Canayer, MM. Bas, Bizet et Priou, Mme Imbert, M. D. Laurent, Mme Lassarade, MM. Canevet et Calvet, Mme Perrot et MM. Gremillet et Rapin, est ainsi libellé :

Alinéas 10 et 11

Rédiger ainsi ces alinéas :

4° L'article L. 5312-11 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le grand port maritime présente à la commission des investissements ses orientations prises pour l'application des I et II de l'article L. 5312-14-1. » ;

La parole est à M. Michel Vaspart.

M. Michel Vaspart. Cet amendement tend à associer la commission des investissements aux orientations du grand port maritime en matière de concessions et de conventions de

terminal. On approfondirait ainsi le dialogue entre les acteurs de la place portuaire autour du développement économique, sans alourdir la procédure de passation des contrats pour les grands ports maritimes et en évitant de potentiels conflits d'intérêts pour les membres de la commission des investissements.

Il s'agit évidemment de faire en sorte que l'ensemble des opérateurs des grands ports français, non seulement se parlent, mais essayent de travailler mieux ensemble.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous avons également évoqué ce sujet en commission. Les dispositions proposées visent le même objectif que le texte introduit en commission, mais leur rédaction est plus adaptée à la composition de la commission des investissements des grands ports maritimes. J'émetts donc un avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 635 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 35, modifié.

(L'article 35 est adopté.)

Article additionnel après l'article 35

M. le président. L'amendement n° 941 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 35

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le I de l'article L. 5521-3 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les conditions de connaissance mentionnées aux 2° et 3° peuvent être satisfaites, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien.

« Pour chaque navire francisé augmentant la flotte exploitée sous pavillon français par un armateur, un navire exploité par cet armateur sous ce pavillon peut n'avoir à bord qu'une personne répondant aux conditions fixées aux 2° et 3°, soit le capitaine, soit son suppléant, soit, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, le chef mécanicien, pendant une période de deux ans suivant la francisation du navire ouvrant ce droit. Cette faculté est retirée si la flotte bénéficiaire baisse durant la période de deux ans. La condition d'augmentation de la flotte s'apprécie sur les dix-huit mois précédant la francisation. » ;

2° L'article L. 5612-3 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I » ;

b) Au début du cinquième alinéa, est ajoutée la mention : « II »

c) Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

« Les conditions de connaissance mentionnées à l’alinéa précédent peuvent être satisfaites, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien.

« Pour chaque navire immatriculé au Registre international français augmentant la flotte exploitée sous pavillon français par un armateur, un navire exploité par cet armateur à ce registre peut n’avoir à bord qu’une personne répondant aux conditions de connaissance de la langue française et des matières juridiques mentionnées à l’alinéa précédent, soit le capitaine, soit son suppléant, soit, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, le chef mécanicien, pendant une période de deux ans suivant l’immatriculation du navire ouvrant ce droit. Cette faculté est retirée si la flotte bénéficiaire baisse durant la période de deux ans. La condition d’augmentation de la flotte s’apprécie sur les dix-huit mois précédant l’immatriculation. »

La parole est à Mme la ministre.

Mme Elisabeth Borne, ministre. Cet amendement a pour objet d’assouplir les règles de connaissance du français par les capitaines et suppléants, afin d’encourager le passage sous pavillon français des navires.

De manière générale, le Gouvernement mène une politique d’attractivité du pavillon français, au travers de plusieurs dispositifs fiscaux et de modernisation de la gestion du pavillon. Le fait de disposer d’une flotte plus importante sous pavillon français revêt une importance stratégique : aussi, les armateurs qui souhaiteraient placer des navires sous pavillon français doivent pouvoir disposer d’une période transitoire pour recruter et former des marins francophones. Cette phase serait de deux ans, et un officier supérieur maîtrisant le français suffirait, contre deux aujourd’hui.

En outre, la condition de maîtrise de la langue pourrait être remplie par le chef mécanicien. Cette mesure sera très utile dans le contexte du Brexit. De manière générale, elle renforcera notre capacité à augmenter notre flotte dans la durée.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cette mesure a fait l’objet de discussions avec les professionnels du transport maritime. Nous l’avons d’ailleurs évoquée récemment au sein du groupe d’études Mer et littoral, que préside notre collègue Michel Vaspart, avec les représentants de ce fleuron français qu’est CMA-CGM.

Il s’agit d’une souplesse supplémentaire favorisant la compétitivité et l’attractivité du pavillon français. Aussi, la commission a émis un avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l’amendement n° 941 rectifié.

(L’amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l’article 35.

Article 36

- ① I. – L’ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe est ratifiée.

- ② II. – Dans les conditions prévues à l’article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d’ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi ayant pour objet :

- ③ 1° D’apporter à l’ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe les modifications nécessaires à la transformation de l’établissement public qu’elle crée en un établissement public local doté d’un organe délibérant comprenant des représentants des collectivités territoriales finançant le projet, de l’État et de Voies navigables de France, ainsi que toute autre modification de nature à favoriser l’équilibre financier de cet établissement et le bon accomplissement de ses missions ;

- ④ 2° De définir les relations entre l’établissement public local mentionné au 1° du présent II et Voies navigables de France, en précisant notamment les conditions dans lesquelles ces deux établissements publics coopèrent sur des missions d’intérêt général qu’ils souhaitent exercer en commun et les cas dans lesquels ils peuvent conclure entre eux des mandats de maîtrise d’ouvrage publique sans publicité ni mise en concurrence ;

- ⑤ 3° D’adapter les règles applicables en matière de domanialité publique et de maîtrise foncière des terrains acquis par voie d’expropriation afin de faciliter la réalisation de l’infrastructure fluviale et des aménagements connexes nécessaires à son exploitation et au développement économique lié à cette infrastructure, et de confier à l’établissement mentionné au même 1° l’exercice des pouvoirs dévolus à l’État pour la répression des atteintes à l’intégrité du domaine public fluvial qu’il gère.

- ⑥ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l’ordonnance mentionnée au premier alinéa du II.

M. le président. La parole est à Mme Martine Filleul, sur l’article.

Mme Martine Filleul. Nous nous réjouissons de voir le canal Seine-Nord inscrit dans la loi : cet engagement a pris beaucoup de temps, mais il a fini par s’imposer, grâce à la détermination des élus locaux. Reste toutefois un sujet essentiel sur lequel le présent texte fait l’impasse, à savoir le financement de cette infrastructure. Pour l’essentiel, ce chantier doit être financé par les collectivités territoriales, et nous ne pouvons que le regretter, car il revêt un intérêt national et européen.

Au regard des bénéfices économiques, environnementaux et sociaux que représente le canal Seine-Nord, nous nous attendions à ce que l’État joue un rôle structurant dans le financement global de cette infrastructure. Or le temps passe et, à ce jour, aucune maquette budgétaire stabilisée et complète n’a été finalisée. Il est pourtant urgent de la présenter à l’Union européenne, qui est prête à financer 50 % des travaux, et aux collectivités territoriales concernées, qui ont démontré leur attachement à ce projet.

Des solutions de financement pour la part de l’État, soit 1 milliard d’euros, devront être proposées rapidement par le Gouvernement, notamment, dans les mois qui viennent, à l’occasion de l’élaboration du projet de loi de finances. La solidarité nationale devra se manifester ; il faudra flécher des crédits d’État et non prélever une nouvelle taxe sur les habitants de la région.

Il est urgent, maintenant, que le Gouvernement s'implique. Les députés et les sénateurs concernés demandent également la nomination d'un délégué interministériel pour définir enfin les modalités selon lesquelles l'État apportera sa participation financière.

M. le président. La parole est à M. Jérôme Bascher, sur l'article.

M. Jérôme Bascher. Madame la ministre, Michel Dagbert et moi-même vous avons rencontrée la première fois pour évoquer le canal Seine-Nord et, notamment, son financement. Vous nous aviez reçus à votre ministère, en présence du ministre de l'action et des comptes publics. Depuis, l'eau a coulé sous les ponts, à défaut de couler dans le canal... Or nous ne voyons toujours rien venir, et cette situation commence à s'éterniser!

Vous nous aviez promis, au titre de la loi de finances pour cette année, des éléments au sujet de ce financement : nous n'avons rien vu. Vous nous avez dit : le projet de loi d'orientation des mobilités viendra, et vous verrez! Or, à l'article 36 du présent texte, que nous examinons à une heure moins le quart du matin, nous ne voyons toujours rien. Pour ce petit projet à 4,8 milliards d'euros – notre pays n'en a pas connu de tel depuis près d'un siècle! –, on nous renvoie désormais au projet de loi de finances pour l'an prochain.

Ça commence à bien faire! Les collectivités territoriales ont signé le protocole faisant l'avance, cette année, pour le fonctionnement de la société du canal Seine-Nord Europe. On veut bien avancer l'argent, mais pour que le projet avance, et non pas pour attendre encore et toujours les modalités de financement.

Il est indispensable que le Gouvernement nous apporte des éclaircissements quant au financement de ce projet. Aujourd'hui, l'impasse est de l'ordre de 1,8 milliard d'euros. À ce titre, 1 milliard d'euros devait venir du budget de l'État. C'est ce que je continue à réclamer, et, par le biais d'une question orale, j'interrogerai le ministre de l'action et des comptes publics sur ce sujet dans une quinzaine de jours. Vous pourrez toujours me renvoyer vers lui; mais il est temps que vous preniez vous aussi position sur ce milliard d'euros provenant du budget de l'État.

Des milliards, il y en a. Au début de la discussion de ce projet de loi, Jean-François Husson a rappelé le volume du surplus non affecté au titre de la taxe carbone : 1,6 milliard d'euros. Ce montant aurait largement suffi au financement des infrastructures. On peut clairement trouver des moyens, à condition de le vouloir : c'est ce à quoi je vous appelle!

M. Antoine Lefèvre. Très bien!

M. le président. L'amendement n° 588 rectifié *bis*, présenté par Mme M. Filleul, MM. Bérit-Débat, Dagbert, Jacquin, Houllégatte et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Rédiger comme suit cet alinéa :

1° D'apporter à l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la société du canal Seine-Nord Europe toutes modifications de nature à permettre la transfor-

mation de l'établissement public qu'elle crée en un établissement public local doté d'un organe délibérant comprenant des représentants des collectivités territoriales finançant le projet, de l'État et de Voies navigables de France, de parlementaires, et appuyé par un comité stratégique comprenant des représentants des communes et des établissements publics compétents en matière de transport fluvial ou d'aménagement sur le territoire desquels est située l'emprise du projet d'infrastructure fluviale, de parlementaires ainsi que des représentants des chambres consulaires et des organisations professionnelles et syndicales concernées par la réalisation du canal et des représentants d'associations de protection de l'environnement, ainsi que toute autre modification de nature à favoriser l'équilibre financier de cet établissement et le bon accomplissement de ses missions. Les membres de ce comité ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de ce comité ne peut être pris en charge par une personne publique ;

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. Cet amendement vise à préciser la composition de l'organe délibérant de la société du canal Seine-Nord Europe, en le complétant d'un comité stratégique comprenant notamment des élus, des représentants de la société civile, ainsi que des représentants des professionnels concernés par l'exploitation et l'utilisation de l'infrastructure.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le canal Seine-Nord Europe est un projet structurant de très grande envergure. En préparant l'examen de ce texte, nous avons d'ailleurs eu l'occasion d'auditionner Xavier Bertrand, pour évoquer ce sujet avec lui.

Ma chère collègue, la réalisation de ce canal doit effectivement associer l'ensemble des acteurs publics et privés concernés par ce projet. J'émet donc un avis favorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Bascher, nous avons eu l'occasion de débattre du titre I^{er} A, introduit avant le titre I^{er}, lequel prévoit la réalisation du canal Seine-Nord.

Je peux vous assurer que le travail est en cours : ne doutez pas que le ministre de l'action et des comptes publics est particulièrement mobilisé pour trouver une solution. Vous pourrez effectivement l'interroger directement.

Les articles 3 et 4 de l'ordonnance du 21 avril 2016 relative à la société du canal Seine-Nord Europe prévoient d'ores et déjà la présence d'un député et d'un sénateur au sein du conseil de surveillance de l'établissement et la création d'un comité stratégique auprès de celui-ci.

L'habilitation proposée à l'article 36 ne conduira à revenir ni sur cet aspect de la composition du conseil de surveillance ni sur la composition du comité stratégique : il s'agit uniquement de modifier la répartition des représentants des collectivités territoriales et des représentants de l'État au sein du conseil de surveillance, de façon à conférer la majorité des voix aux collectivités territoriales. Ainsi, la société du canal Seine-Nord Europe sera transformée en établissement public local, conformément à ce qui a été convenu avec les collectivités. Cet amendement est donc satisfait.

M. le président. La parole est à M. Jérôme Bascher, pour explication de vote.

M. Jérôme Bascher. Il ne faudrait pas laisser accroire, avec cet amendement, que la gouvernance actuelle du canal Seine-Nord Europe serait défailante: ce n'est absolument pas le cas!

Jérôme Bignon représente dignement le Sénat au conseil de surveillance de la société du canal Seine-Nord Europe. Toutes les concertations locales ont lieu, et elles sont menées selon les règles habituelles – elles ont commencé par le département de l'Oise, ce qui m'a conduit à suivre le sujet d'assez près. Les usagers et les élus locaux sont consultés à ce titre; moi-même, je réunirai prochainement les maires voisins du canal Seine-Nord.

Madame la ministre, j'ajoute que nous travaillons en parfaite intelligence avec les services de l'État, notamment avec le sous-préfet de Compiègne, qui, sous l'autorité du préfet de région, suit particulièrement bien ce dossier.

J'y insiste: la société du canal fonctionne bien. Les dispositions de cet amendement sont peut-être un peu superfétatoires; mais, parfois, il est bon de préciser qu'il importe d'associer tout le monde.

M. le président. La parole est à M. Michel Dagbert, pour explication de vote.

M. Michel Dagbert. M. Bascher vient d'utiliser le mot « superfétatoire » au sujet de cet amendement. Mais ces dispositions ont au moins un mérite: nous permettre – une nouvelle fois, serais-je tenté de dire – d'aborder la réalisation d'une infrastructure dont, chacun s'accorde à le dire, nous parlons depuis de nombreuses années déjà.

Nous notons quand même avec satisfaction que, au fil des années, l'intervention de l'Europe a été fortement revue à la hausse. Je me souviens d'un temps où elle ne devait participer à ce projet qu'à hauteur de 6 %. Puis, ce taux a été porté à 40 %. Aujourd'hui, la participation de l'Europe s'élève à 50 % de l'ensemble du projet.

Les collectivités territoriales se sont fortement mobilisées, et avec une certaine promptitude, pour tenir l'engagement qui leur était demandé. L'ensemble des collectivités concernées par le tracé se sont concertées pour constituer l'enveloppe sollicitée. Nous n'avons pas eu à discuter longtemps pour trouver, ensemble, toutes tendances politiques confondues, les clefs de répartition qui nous ont permis d'être à ce rendez-vous.

M. Antoine Lefèvre. Oui!

M. Michel Dagbert. De plus, M. Bascher vient de faire état du fonctionnement de la société de projet, de l'implication du président Xavier Bertrand et de l'ensemble des élus qui y siègent, notamment Jérôme Bignon, qui y représente la Haute Assemblée.

Par cet amendement, ma collègue Martine Filleul démontre s'il en était encore besoin que, de manière transparente, l'ensemble des acteurs de ce dossier sont fortement impliqués, et depuis longtemps.

Madame la ministre, je dois le dire et le reconnaître: l'État, à l'échelon territorial, suit également ce dossier avec beaucoup de professionnalisme et d'implication. Pour nous, la seule inconnue, la seule attente relèvent du niveau national. Elles relèvent du Gouvernement.

M. le président. Il faut conclure!

M. Michel Dagbert. Je serai donc très attentif à la réponse donnée à la question que posera notre collègue au ministre de l'action et des comptes publics.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Comme l'article 36, cet amendement vise à toiler les dispositions relatives à la société du canal Seine-Nord Europe. Or, avant d'émettre un avis favorable, nous avons veillé à consulter le conseil de surveillance afin d'être sûrs que les mesures proposées ne posaient pas de problème particulier; nous avons procédé de même pour l'ensemble des dispositions que nous avons pu valider.

M. le président. La parole est à Mme Martine Filleul, pour explication de vote.

Mme Martine Filleul. Je le précise de nouveau, il s'agit d'élargir le comité stratégique à des professionnels concernés, ainsi qu'à des représentants de la société civile. Les événements que nous connaissons en France justifient cette mesure.

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Madame la ministre, le président Xavier Bertrand souhaiterait qu'un ou plusieurs représentants de l'Union européenne puissent siéger au sein du conseil de surveillance. À cette fin, il vous a adressé un courrier dont nous avons eu copie, mais il n'a pas obtenu de réponse sur ce point.

Nous-mêmes, nous ne pouvions pas introduire une telle disposition par voie d'amendement: il s'agit d'un article habilitant le Gouvernement à légiférer par ordonnance, et la jurisprudence du Conseil constitutionnel ne nous permet pas d'étendre l'habilitation. Dès lors, seul le Gouvernement aurait pu déposer un amendement en ce sens.

N'ayant pas eu de réponse en amont de la séance, je voudrais connaître la position du Gouvernement sur ce souhait du président Bertrand.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous sommes en train d'examiner si cette proposition soulève ou non un problème d'ordre juridique.

Les diverses sociétés de projet existantes ne comptent pas, à ce jour, de représentant de l'Union européenne. Voilà pourquoi nous tenons à nous assurer qu'il n'y a pas d'obstacle juridique. Dès lors que cette clarification sera apportée, nous nous efforcerons naturellement de répondre au souhait du président Bertrand.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 588 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 36, modifié.

(L'article 36 est adopté.)

Article additionnel après l'article 36

M. le président. L'amendement n° 585 rectifié *bis*, présenté par Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Bérit-Débat, Dagbert, Jacquin et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certnais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé:

Après l'article 36

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le troisième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Le schéma identifie également les voies d'eau navigables qui, par leurs caractéristiques, constituent des leviers de développement pour le transport fluvial de marchandises et de passagers.

« Il détermine la vocation générale des différentes zones en bord à voie d'eau, notamment les zones affectées au développement économique, industriel et portuaire et aux activités de loisirs, et les principes de compatibilité applicables aux usages correspondants. Il peut, en particulier, édicter les sujétions particulières nécessaires au développement du transport fluvial. »

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. On l'a vu, le transport fluvial est le parent pauvre des investissements en France. C'est même le cas, plus largement, de la politique des transports, et ce depuis plusieurs décennies. On le constate non seulement pour les investissements et les incitations financières, mais aussi sur le plan urbanistique.

Par cet amendement, nous demandons donc la prise en compte des voies fluviales dans le Sraddet. Cette mesure permettrait de mieux tenir compte du transport fluvial, en prenant conscience du potentiel de ce mode de transport, notamment pour ce qui concerne le fret. Ainsi, on sortirait de la logique du « tout-routier », qui conduit à un engorgement de nos axes et qui est responsable de nombreuses nuisances et pollutions.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Évidemment, nous sommes tous favorables au développement du transport fluvial : nous avons eu l'occasion de le dire, il y a quelques instants, en répondant à Charles Revet. De plus, au titre des financements, nous avons inscrit ce mode de transport à l'article 1^{er} A.

La région doit pouvoir étudier la vocation des voies d'eau navigables et les affecter à des activités de développement économique ou de loisir. Toutefois, en commission, nous avons déjà introduit un schéma spécifique à la desserte fluviale à l'article 5 du présent texte. Il n'est donc pas nécessaire d'ajouter cette précision pour ce qui concerne le Sraddet.

Voilà pourquoi la commission demande le retrait de cet amendement. À défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'article 5 complète déjà la portée des Sraddet pour y inclure la logistique en tant qu'orientation générale. Tel est bien le rôle de ces schémas : fixer des orientations générales d'aménagement régional.

La mesure proposée permettrait de renforcer la cohérence, à l'échelle régionale, des politiques publiques menées par les collectivités territoriales en la matière. Toutefois, elle donnerait au Sraddet une orientation trop prescriptive à l'égard des autres collectivités territoriales. En outre, le Sraddet n'est pas un document d'affectation des sols relevant de la compétence d'autres collectivités territoriales.

Pour ces raisons, je sollicite le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Madame Filleul, l'amendement n° 585 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Martine Filleul. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 585 rectifié *bis* est retiré.

Mes chers collègues, nous avons examiné 159 amendements au cours de la journée ; il en reste 127.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

3

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, jeudi 28 mars 2019, à dix heures trente, quatorze heures trente et le soir :

Trois conventions internationales examinées selon la procédure d'examen simplifié :

- Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République dominicaine relatif à l'emploi des conjoints des agents des missions officielles de chaque État dans l'autre, et de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Nicaragua relatif au libre exercice des activités professionnelles salariées des membres des familles du personnel diplomatique, consulaire, administratif et technique des missions officielles (texte de la commission n° 393, 2018-2019) ;

- Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Belgique relatif à leur coopération dans le domaine de la mobilité terrestre (texte de la commission n° 397, 2018-2019) ;

- Projet de loi autorisant la ratification du protocole additionnel à la Charte européenne de l'autonomie locale sur le droit de participer aux affaires des collectivités locales (texte de la commission n° 395, 2018-2019).

Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 28 mars 2019, à une heure.)

Direction des comptes rendus

ÉTIENNE BOULENGER

QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Sous-préfecture de Clermont

N° 0725 – Le 4 avril 2019 – **M. Olivier Paccaud** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le maintien nécessaire de la sous-préfecture de Clermont.

Nés en février 1800 sous Napoléon, l'arrondissement et la sous-préfecture de Clermont occupent une place géographique centrale dans le département de l'Oise. Au cœur d'un territoire administratif de 146 communes où alternent villages, bourgs structurants et villes moyennes, où l'activité économique est diverse (tous les secteurs sont représentés), et à proximité de l'aire d'influence francilienne, le sous-préfet de Clermont a une mission essentielle.

Celles et ceux qui se sont succédé à ce poste ont toujours eu un travail considérable ; ils sont sollicités régulièrement par les élus locaux ou les acteurs économiques, ce qui justifie pleinement le maintien de cet échelon de souveraineté régionale.

Certes, en 1926, dans le cadre du plan Poincaré de rationalisation de la présence de l'État dans les territoires, Clermont fit partie des 106 sous-préfectures supprimées. Puis, en 1942, elle fut rétablie après protestation de la municipalité, par ailleurs aussi privée de son tribunal d'instance.

Depuis, et même si l'activité importante du sous-préfet démontre son utilité, reviennent de temps à autre des rumeurs de suppression.

Et, malgré les dénégations du préfet de l'Oise et de son secrétaire général, le non-remplacement de la sous-préfète partie de Clermont à la mi-décembre 2018, ne peut qu'inquiéter.

Si, en cette période de difficultés économiques, une optimisation de la gestion des structures administratives de l'État et de leur architecture territoriale est évidemment souhaitable, celle-ci ne saurait se faire aux dépens de la qualité du service rendu aux habitants, notamment au cœur des espaces ruraux et dans les zones urbaines sensibles. Réorganisation ne doit en aucun cas rimer avec disparition, mais plutôt avec mutualisation et spécialisation.

Aussi, au nom des habitants et des élus de l'arrondissement de Clermont, il tient à exprimer sa profonde préoccupation et sa volonté de voir maintenus la sous-préfecture et le sous-préfet, irremplaçables liens entre l'État et les territoires.

L'égalité des droits passe aussi par un égal accès aux services de l'État. Il ne peut accepter qu'il y ait ainsi en France les citoyens des agglomérations, privilégiés en matière de « guichets d'État », et ceux des campagnes ou des petites villes, oubliés et négligés.

Il souhaiterait savoir si le Gouvernement peut le rassurer au plus vite quant à la pérennité de la sous-préfecture de Clermont.

Équipement des motrices de la SNCF

N° 0726 – Le 4 avril 2019 – **M. Jean-Marc Todeschini** attire l'attention de **Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports** au sujet de l'équipement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et du système européen de contrôle des trains (ETCS) des motrices de la SNCF.

Il est prévu que, au 1^{er} janvier 2020, toutes les machines qui ne seront pas équipées de ce dispositif commun aux pays européens, permettant de gérer l'espacement entre les trains et d'améliorer la sécurité, ne pourront plus passer les frontières et notamment celles du Luxembourg.

En Lorraine, et à ce jour, seule une rame a été équipée sur les vingt-cinq qui constituent la flotte du train express régional (TER) Lorraine de la ligne reliant Nancy et Metz à Luxem-

bourg. Il lui rappelle que ces TER permettent aujourd'hui à plus de 12 000 personnes d'aller travailler au Grand-Duché chaque jour.

Le 1^{er} janvier 2020, toutes les machines qui ne seront pas équipées de ce nouveau système ne pourront plus rouler sur le territoire luxembourgeois.

Aujourd'hui il est annoncé aux élus du conseil régional Grand Est que « le service est assuré avec une flotte de vingt-cinq rames automotrices Alstom TER 2N NG à deux niveaux, comportant chacune trois caisses et offrant près de cinq cents places (assises et debout), appartenant au parc TER Grand Est et rendues aptes à circuler au Luxembourg ». Cela n'est pas exact comme le lui ont confirmé des syndicalistes de l'entreprise et des membres du conseil économique, social et environnemental régional (CESER) du Grand Est. Le 25 mars 2019, une seule rame est équipée et n'est pas encore homologuée, deux autres sont en cours d'équipement et vingt-deux sont en attente de travaux d'une durée de deux mois pour chaque rame, soit au minimum une année entière de travail pour les machines TER restantes.

Cette nouvelle technologie nécessite aussi la formation des deux cents agents de conduite à raison de cinq jours de théorie et cinq jours de pratique sur machine par agent. Les mêmes interlocuteurs syndicaux lui ont appris que, à ce jour, seuls une vingtaine d'agents ont été formés et uniquement sur la partie théorique.

Bien entendu l'équipement des machines comme la formation des salariés doivent se faire en garantissant la continuité du service public aux 12 000 clients frontaliers de la SNCF vers ou en provenance de Luxembourg, tout cela à moins de neuf mois de l'échéance.

Devant ce désastre annoncé vers lequel la conjugaison des manques d'anticipation de la SNCF comme de la région Grand Est conduisent, il lui demande si elle envisage de solliciter le gouvernement luxembourgeois pour obtenir de sa part la possibilité d'un délai supplémentaire pour former les agents de conduite et équiper les machines.

Faute de ce délai, il y aura une rupture de charge en gare de Thionville qui ne pourra que détourner les usagers frontaliers du seul mode de transport propre qui leur est actuellement proposé.

Difficultés du service départemental d'incendie et de secours de la Seine-Maritime

N° 0727 – Le 4 avril 2019 – **Mme Agnès Canayer** attire l'attention de **M. le ministre auprès de la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, chargé des collectivités territoriales** sur les difficultés du service départemental d'incendie et de secours (SDIS) de la Seine-Maritime consécutives à l'encadrement de la dépense des contributeurs.

L'article 29 de la n° 2018-32 du 22 janvier 2018 de programmation des finances publiques pour les années 2018 à 2022 prévoit la mise en place de contrat, qui définit un « objectif d'évolution des dépenses réelles de fonctionnement et un objectif d'amélioration du besoin de financement ».

Ce nouveau dispositif impacte immédiatement le SDIS de la Seine-Maritime, dont les ressources proviennent des collectivités, établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), communes et département.

En Seine-Maritime, plus précisément, cinq entités sont concernées par la contractualisation : les villes de Rouen et du Havre, la métropole de Rouen, la communauté urbaine du Havre, et le département.

Ainsi, deux des principaux contributeurs du SDIS de la Seine-Maritime, représentant 60 % de la population et 73 % des contributions pour l'année 2018, sont concernés par l'obligation de maîtrise de l'évolution de leurs dépenses, parmi lesquelles figurent les contributions au SDIS. Cette contrainte vient s'ajouter à l'augmentation du prix du carburant, l'arrêt de la cour de justice de l'Union européenne en date du 21 février 2018 ou encore la mise en œuvre du règlement européen sur la protection des données personnelles.

Cette contrainte financière va impacter fortement le SDIS de la Seine-Maritime qui craint de ne pouvoir poursuivre ses efforts de modernisation et garantir un service de qualité, de plus en plus sollicité.

Aussi, elle souhaite connaître les intentions du Gouvernement pour permettre au SDIS de poursuivre ses missions.

Prise en charge des détresses respiratoires par les médecins généralistes

N° 0728 – Le 28 mars 2019 – **M. Pierre Médevielle** attire l'attention de **Mme la ministre des solidarités et de la santé** sur la problématique de la prise en charge des détresses respiratoires par les médecins généralistes.

En effet, les bronchodilatateurs pour inhalation par nébulisateur à base de terbutaline, d'ipratropium et de salbutamol sont des médicaments à prescription restreinte. S'agissant de leur prescription à un patient, ces médicaments relèvent d'une catégorie de médicaments de prescription restreinte exclusivement aux médecins spécialistes en pédiatrie et pneumologie.

Ces médicaments peuvent être administrés par tout médecin intervenant en situation d'urgence. Pour cela, le praticien, quelle que soit sa spécialité, peut s'approvisionner par commande à usage professionnel auprès d'une pharmacie d'officine afin de constituer sa trousse d'urgence.

Pour bénéficier d'une prise en charge par l'assurance maladie, la prescription de ces médicaments doit être conforme à leur autorisation de mise sur le marché (AMM). Ces médicaments doivent être prescrits par un médecin autorisé par l'AMM, pour un patient d'âge conforme à l'AMM et par une voie d'administration prévue par l'AMM.

Dans les territoires ruraux, dont certains relèvent des zones d'action prioritaires dans le zonage arrêté par l'agence régionale de santé, mais aussi en situation d'urgence que ce soit dans les territoires ruraux ou urbains, certains médecins généralistes sont confrontés à la prise en charge des détresses respiratoires pour lesquelles l'application des textes réglementaires leur interdit la prescription de ce type de bronchodilatateurs.

En l'état actuel de la réglementation, seule une hospitalisation permet une prise en charge des patients en détresse respiratoire en situation d'urgence. Pour les situations qui ne relèvent pas de

l'urgence, un médecin généraliste doit renvoyer son patient vers un médecin pneumologue ou pédiatre dans le cadre du parcours de soins, spécialités médicales dont les délais d'attente pour obtenir un rendez-vous se sont considérablement allongés ces dernières années.

Quand on connaît l'efficacité et l'importance de l'aérosolthérapie, et la difficulté d'accès aux soins dans les déserts médicaux, cette procédure n'est donc plus adaptée.

Il souhaite savoir si une évolution de la réglementation régissant la prescription de l'aérosolthérapie est envisageable afin de permettre aux médecins généralistes de prendre en charge des patients en détresse respiratoire.

Coût de mise en œuvre du règlement général de la protection des données pour les collectivités locales

N° 0729 – Le 4 avril 2019 – **Mme Nadia Sollogoub** attire l'attention de **M. le ministre de l'action et des comptes publics** sur les conséquences financières de la mise en œuvre du règlement général de la protection des données (RGPD) dans les collectivités territoriales. Le RGPD, applicable depuis le 25 mai 2018 à toute entité manipulant des données personnelles, dont les collectivités territoriales, nécessite une mise en conformité, qui a forcément un coût. On a d'ailleurs vu fleurir dans la dernière année nombre de cabinets spécialisés qui se proposent de devenir par contrat les « délégués protection des données » des collectivités, avec des devis difficilement abordables pour les quelque 33 000 communes de moins de 3 500 habitants que compte notre pays. La question du financement, notamment par ces communes les plus petites, dont les budgets sont déjà à l'étiage, est une réalité très concrète. Il est régulièrement évoqué qu'un accompagnement de la commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) peut leur être apporté et l'on a vu effectivement cette autorité renforcer son rôle documentaire en la matière en 2018. S'il est indispensable et à saluer, ce dispositif CNIL ne constitue en rien une réponse aux difficultés financières que pourront rencontrer certaines collectivités dans la mise en œuvre du RGPD. Le Gouvernement a certes encouragé les collectivités et leurs groupements à se doter d'un service unifié ayant pour objet d'assumer en commun les charges et obligations liées à un traitement de données, de manière à en mutualiser et à en optimiser les coûts. L'article 31 de la loi n° 2018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données personnelles prévoit ainsi que des conventions peuvent être conclues entre les collectivités et leurs groupements ayant pour objet la réalisation de prestations de services liées à un traitement de données. Mais en première approche, face aux multiples compétences et missions qui échoient déjà aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), le traitement réflexe de la mise en conformité revient aux communes et beaucoup d'entre elles, qui ont déjà du mal avec la mise aux normes d'accessibilité, se trouvent désemparées faute de moyens financiers suffisants. Elle souhaite en conséquence savoir si le Gouvernement entend tenir compte, dans ses dotations aux collectivités locales, de la dépense supplémentaire induite par la mise en œuvre du RGPD.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du mercredi 27 mars 2019

SCRUTIN N° 70

sur l'amendement n° 165, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, et l'amendement n° 611 rectifié, présenté par M. Claude Bérít-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain, à l'article 26 du projet de loi d'orientation des mobilités (procédure accélérée), compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants	342
Suffrages exprimés	335
Pour	106
Contre	229

Le Sénat n'a pas adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE LES RÉPUBLICAINS (145) :

Contre : 142

Abstention : 2 M. François Bonhomme, Mme Fabienne Keller

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gérard Larcher - Président du Sénat

GRUPE SOCIALISTE ET RÉPUBLICAIN (74) :

Pour : 73

N'a pas pris part au vote : 1 Mme Hélène Conway-Mouret - qui présidait la séance

GRUPE UNION CENTRISTE (51) :

Contre : 50

Abstention : 1 Mme Nathalie Goulet

GRUPE LA RÉPUBLIQUE EN MARCHÉ (23) :

Contre : 23

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (22) :

Pour : 17

Contre : 1 Mme Nathalie Delattre

Abstention : 4 MM. Joseph Castelli, Jean-Marc Gabouty, Jean-Noël Guérini, Olivier Léonhardt

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE (16) :

Pour : 16

GRUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (12) :

Contre : 12

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (5) :

Contre : 1 M. Philippe Adnot

N'ont pas pris part au vote : 4

Ont voté pour :

Maurice Antiste Cathy Apourceau-Poly Guillaume Arnell Stéphane Artano Viviane Artigalas Éliane Assassi David Assouline Esther Benbassa Claude Bérít-Débat Alain Bertrand Jacques Bigot Joël Bigot Maryvonne Blondin Éric Bocquet Nicole Bonnefoy Yannick Botrel Martial Bourquin Michel Boutant Céline Brulin Henri Cabanel Thierry Carcenac Maryse Carrère Laurence Cohen Yvon Collin Pierre-Yves Collombat Catherine Conconne Jean-Pierre Corbisez Josiane Costes Roland Courteau Cécile Cukierman Michel Dagbert Ronan Dantec Yves Daudigny Marc Daunis Gilbert-Luc Devinaz Jérôme Durain Alain Duran Vincent Éblé	Frédérique Espagnac Rémi Féraud Corinne Féret Jean-Luc Fichet Martine Filleul Fabien Gay Samia Ghali Éric Gold Guillaume Gontard Marie-Pierre de la Gontrie Michelle Gréaume Nadine Grelet- Certenais Annie Guillemot Véronique Guillotin Laurence Harribey Jean-Michel Houllégatte Xavier Iacovelli Olivier Jacquin Victoire Jasmin Éric Jéansannetas Patrice Joly Bernard Jomier Gisèle Jourda Mireille Jouve Patrick Kanner Éric Kerrouche Joël Labbé Françoise Laborde Bernard Lalande Pierre Laurent Jean-Yves Leconte Claudine Lepage Marie-Noëlle Lienemann Jean-Jacques Lozach	Monique Lubin Victorin Lurel Philippe Madrelle Jacques-Bernard Magner Christian Manable Didier Marie Rachel Mazuir Franck Menonville Michelle Meunier Marie-Pierre Monier Franck Montaugé Pierre Ouzoulias Marie-Françoise Perol- Dumont Angèle Prévile Christine Prunaud Claude Raynal Jean-Claude Requier Sylvie Robert Gilbert Roger Laurence Rossignol Jean-Yves Roux Pascal Savoldelli Jean-Pierre Sueur Simon Sutour Sophie Taillé-Polian Rachid Temal Jean-Claude Tissot Nelly Tocqueville Jean-Marc Todeschini Jean-Louis Tourenne Raymond Vall André Vallini Sabine Van Heghe Yannick Vaugrenard
--	---	--

Ont voté contre :

Philippe Adnot Pascal Allizard Michel Amiel Serge Babary Julien Bargeton Philippe Bas Jérôme Bascher	Arnaud Bazin Arnaud de Belenet Martine Berthet Anne-Marie Bertrand Jérôme Bignon Annick Billon Jean Bizet	Jean-Marie Bockel Christine Bonfanti- Dossat Bernard Bonne Philippe Bonnacarrère Pascale Bories Gilbert Bouchet
--	---	---

Céline Boulay- Espéronnier Yves Bouloux Jean-Marc Boyer Max Brisson Marie-Thérèse Bruguière François-Noël Buffet Bernard Buis Olivier Cadic François Calvet Christian Cambon Agnès Canayer Michel Canevet Vincent Capo- Canellas Emmanuel Capus Jean-Noël Cardoux Françoise Cartron Alain Cazabonne Bernard Cazeau Anne Chain-Larché Patrick Chaize Pierre Charon Daniel Chasseing Alain Chatillon Marie-Christine Chauvin Guillaume Chevrollier Marta de Cidrac Olivier Cigolotti Édouard Courtial Pierre Cuypers Philippe Dallier René Danesi Laure Darcos Mathieu Darnaud Marc-Philippe Daubresse Jean-Pierre Decool Robert del Picchia Vincent Delahaye Nathalie Delattre Bernard Delcros Annie Delmont- Koropoulis Michel Dennemont Gérard Dériot Catherine Deroche Jacky Deromedi Chantal Deseyne Yves Détraigne	Catherine Di Folco Nassimah Dindar Élisabeth Doineau Philippe Dominati Daniel Dubois Alain Dufaut Catherine Dumas Laurent Duplomb Nicole Duranton Jean-Paul Émorine Dominique Estrosi Sassone Jacqueline Eustache- Brinio Françoise Férat Michel Forissier Alain Fouché Bernard Fournier Catherine Fournier Christophe-André Frassa Pierre Frogier Joëlle Garriaud- Maylam Françoise Gatel André Gattolin Jacques Genest Frédérique Gerbaud Bruno Gilles Jordi Ginesta Colette Giudicelli Sylvie Goy-Chavent Jean-Pierre Grand Daniel Gremillet François Grosdidier Jacques Groperrin Pascale Gruny Charles Guené Joël Guerriau Jocelyne Guidez Abdallah Hassani Claude Haut Olivier Henno Loïc Hervé Alain Houpert Jean-Raymond Hugonet Benoît Huré Jean-François Husson Corinne Imbert Jean-Marie Janssens Sophie Joissains	Muriel Jourda Alain Joyandet Antoine Karam Roger Karoutchi Guy-Dominique Kennel Claude Kern Laurent Lafon Jean-Louis Lagourgue Marc Laménie Élisabeth Lamure Christine Lanfranchi Dorgal Florence Lassarade Robert Laufoaulu Michel Laugier Daniel Laurent Nuihau Laurey Christine Lavarde Ronan Le Gleut Jacques Le Nay Antoine Lefevre Dominique de Legge Jean-Pierre Leleux Henri Leroy Valérie Létard Martin Lévrier Brigitte Lherbier Anne-Catherine Loisier Jean-François Longeot Gérard Longuet Vivette Lopez Pierre Louault Jean-Claude Luche Michel Magras Viviane Malet Claude Malhuret Didier Mandelli Alain Marc Frédéric Marchand Hervé Marseille Hervé Maurey Jean-François Mayet Pierre Médevielle Colette Mélot Marie Mercier Sébastien Meurant Brigitte Micoileau Alain Milon Jean-Marie Mizzon Jean-Pierre Moga	Thani Mohamed Soilihi Albéric de Montgolfier Patricia Morhet- Richaud Catherine Morin- Desailly Jean-Marie Morisset Philippe Mouiller Philippe Nachbar Robert Navarro Louis-Jean de Nicolaÿ Sylviane Noël Claude Nougéin Olivier Paccaud Jean-Jacques Panunzi Georges Patient François Patriat Philippe Paul Cyril Pellevat Philippe Pemezec Cédric Perrin Évelyne Perrot Stéphane Piednoir Jackie Pierre	Gérard Poadja Rémy Pointereau Ladislas Poniatowski Sophie Primas Jean-Paul Prince Christophe Priou Catherine Procaccia Sonia de la Provôté Frédérique Puissat Isabelle Raimond- Pavero Michel Raison Didier Rambaud Françoise Ramond Jean-François Rapin Noëlle Rauscent Damien Regnard André Reichardt Évelyne Renaud- Garabedian Bruno Retailleau Charles Revet Alain Richard Marie-Pierre Richer Denise Saint-Pé	Hugues Saury René-Paul Savary Michel Savin Patricia Schillinger Alain Schmitz Vincent Segouin Bruno Sido Jean Sol Nadia Sollogoub Lana Tetuanui Dominique Théophile Claudine Thomas Catherine Troendlé Jean-Marie Vanlerenberghe Michel Vaspert Dominique Vérien Sylvie Vermeillet Jean-Pierre Vial Jean Pierre Vogel Michèle Vullien Dany Wattebled Richard Yung
				Abstentions :	
			François Bonhomme Joseph Castelli Jean-Marc Gabouty	Nathalie Goulet Jean-Noël Guérini Fabienne Keller	Olivier Léonhardt
				N'ont pas pris part au vote :	
				Christine Herzog, Claudine Kauffmann, Jean Louis Masson, Stéphane Ravier.	
				N'ont pas pris part au vote :	
				M. Gérard Larcher - Président du Sénat et Mme Hélène Conway- Mouret - qui présidait la séance.	
				Les nombres annoncés en séance avaient été de :	
				Nombre de votants	343
				Nombre des suffrages exprimés	336
				Pour l'adoption	107
				Contre	229
				Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés confor- mément à la liste ci-dessus.	