

MERCREDI 27 MARS 2019

Orientation des mobilités (Procédure accélérée – Suite)

SOMMAIRE

ORIENTATION DES MOBILITÉS (<i>Procédure accélérée – Suite</i>)	1
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	1
ARTICLE 23	1
ARTICLE ADDITIONNEL	2
ARTICLE 25	2
ARTICLES ADDITIONNELS	3
ARTICLE 25 <i>BIS</i>	5
ARTICLES ADDITIONNELS	6
ARTICLE 26	13
M. Guillaume Gontard	13
M. Olivier Jacquin	13
ARTICLES ADDITIONNELS	21
ARTICLE 27	22
M. Guillaume Gontard	22
ARTICLE 28	25
Mme Martine Filleul	25
ARTICLES ADDITIONNELS	32
ARTICLE 28 <i>TER</i>	35
ARTICLES ADDITIONNELS	36
ARTICLE 29	38
M. Victorin Lurel	38
Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports	38
ARTICLE ADDITIONNEL	38
ARTICLE 30 (<i>Supprimé</i>)	39
ARTICLE 31	40
ARTICLES ADDITIONNELS	43
ARTICLE 33	52
ARTICLES ADDITIONNELS	54
ARTICLE 33 <i>BIS</i>	55
M. Jean Sol	55
ARTICLE 33 <i>TER</i>	55
ARTICLE 34	55
ARTICLES ADDITIONNELS	55
ARTICLE 35	58
M. Michel Vaspert	58
Mme Martine Berthet	58
Mme Élisabeth Borne, ministre	58
ARTICLE ADDITIONNEL	60
ARTICLE 36	60
Mme Martine Filleul	60
M. Jérôme Bascher	61
ARTICLE ADDITIONNEL	62
ANNEXES.....	63
<i>Ordre du jour du jeudi 28 mars 2019</i>	63
<i>Analyse des scrutins publics</i>	63

SÉANCE du mercredi 27 mars 2019

75^e séance de la session ordinaire 2018-2019

PRÉSIDENCE DE **MME HÉLÈNE CONWAY-MOURET**,
VICE-PRÉSIDENTE

SECRÉTAIRES :

M. ÉRIC BOCQUET, MME CATHERINE DEROCHE.

La séance est ouverte à 14 h 30.

Le procès-verbal de la précédente séance, constitué par le compte rendu analytique, est adopté sous les réserves d'usage.

Orientation des mobilités (Procédure accélérée – Suite)

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

Discussion des articles (*Suite*)

ARTICLE 23

Mme la présidente. – Amendement n°248 rectifié *ter*, 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.

Alinéa 11, première phrase

Remplacer les mots :

gestionnaire de réseau

par les mots :

maître d'ouvrage

M. Philippe Bonnacarrère. – Cet amendement de coordination lèvera toute ambiguïté sur le fait que les demandes de raccordement des infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public bénéficieront de cette disposition temporaire si elles remplissent les conditions, quel que soit le maître d'ouvrage des travaux de raccordement.

Mme la présidente. – Amendement identique n°253 rectifié *ter*, présenté par M. D. Laurent, Mme Imbert, MM. Bouchet et Chaize, Mmes Deromedi et Duranton et MM. Genest, B. Fournier, Vaspard, Revet, Lefèvre, Bonhomme, Le Gleut, Pointereau, Poniatowski, Gremillet, Laménie et J.M. Boyer.

M. Daniel Laurent. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°458 rectifié, 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.

M. Jean-Claude Requier. – Cet amendement se justifie par son texte même.

*Les amendements identiques n°s 248 rectifié *ter*, 253 rectifié *ter* et 458 rectifié, acceptés par la commission et le Gouvernement, sont adoptés.*

Mme la présidente. – Amendement n°933 rectifié, présenté par le Gouvernement.

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.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. – Si l'on veut que le raccordement électrique soit possible rapidement, le pré-équipement ne doit pas se limiter aux gaines électriques. Cet amendement, qui prolonge l'ambition de la directive sur la performance énergétique des bâtiments, substitue donc à une définition prescriptive du pré-équipement une définition fonctionnelle.

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Cet amendement complète utilement la définition du pré-équipement adoptée en commission et apporte des précisions qui réduiront les coûts de raccordement. Avis favorable.

L'amendement n°933 rectifié est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°367 rectifié, présenté par M. Piednoir, Mmes Deroche et Procaccia, MM. del Picchia et Paccaud, Mmes Deseyne et Deromedi, M. Vaspard, Mme Lassarade, M. Husson, Mme Lherbier, MM. Cuypers et Sido, Mmes Chain-Larché et Duranton, MM. Le Gleut, Vogel et Priou, Mmes Lamure et Billon et M. Rapin.

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.

M. Stéphane Piednoir. – Il s'agit de modifier l'obligation d'installation de points de recharge dans les parcs de stationnement. Elle doit s'appliquer à tous les parcs ayant une relation fonctionnelle avec les bâtiments non résidentiels.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cette extension constituerait une surtransposition. Elle occasionnerait un surcoût. Un parking situé à l'autre bout de la rue devrait ainsi être pré-équipé. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La rédaction actuelle est moins source de contentieux et plus proche de la directive. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°367 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – 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. Cuypers et Sido, Mmes Chain-Larché et Duranton, MM. Le Gleut, Vogel et Priou, Mme Billon et M. Rapin.

Alinéa 31

Remplacer les mots :

un point

par les mots :

deux points

M. Stéphane Piednoir. – Une borne de recharge pour un parc de stationnement de plus de vingt places, c'est trop peu ambitieux. Je propose de doubler l'objectif. Cela ne renchérit pas significativement le coût car les travaux de génie civil que cela suppose sont quasiment les mêmes.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Surtransposition typique, avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je salue votre volonté, partagée par le Gouvernement, de développer le nombre de points de recharge mais ne surtransposons pas. Retrait, sinon avis défavorable.

L'amendement n°368 rectifié n'est pas adopté.

L'article 23, modifié, est adopté.

L'article 23 bis est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

Mme la présidente. – Amendement n°393 rectifié, présenté par M. Gremillet, Mmes Deromedi et Lavarde, MM. Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménie, Mme Bruguère, MM. Piednoir, Regnard, Raison, Bonhomme, Longuet et Pierre, Mme Lamure, MM. Duplomb et Husson et Mme Garriaud-Maylam.

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.

M. Daniel Gremillet. – Cet amendement fixe l'ambition d'utiliser le véhicule électrique non seulement pour les déplacements, mais aussi pour le stockage de l'énergie. Le reliquat de charge pourra ainsi être redirigé sur les réseaux collectifs. Ce pilotage bidirectionnel nous inscrira résolument dans le futur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis favorable, à condition que le Gouvernement s'engage, avant de mettre en place de telles obligations, à organiser une concertation avec toutes les parties prenantes ainsi qu'à produire une évaluation avant toute généralisation.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La bidirectionnalité des bornes de recharge est intéressante. Je m'y engage, le décret fera l'objet d'une concertation. Avis favorable.

M. Ronan Dantec. – Cet amendement est très pertinent, je ne peux que me réjouir à voir la liste de ses signataires...

L'amendement n°393 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

L'article 24 est adopté.

ARTICLE 25

Mme la présidente. – Amendement n°1044, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission.

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 :

L'amendement rédactionnel n°1044, accepté par le Gouvernement, est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°934, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 49

Remplacer le mot :

délibération

par les mots :

décret pris après avis

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le raccordement des stations de gaz naturel véhicule (GNV) aux réseaux de distribution est une question d'optimisation des réseaux gaziers mais aussi d'organisation des transports. Mieux vaut un décret pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis favorable.

M. Olivier Jacquin. – Madame la ministre, je profite de l'occasion pour vous interroger sur le gaz d'origine végétale. En Meurthe-et-Moselle se trouve le pionnier du méthane agricole, Francis Claudepierre. Il a lancé la première installation en 2005, il est aujourd'hui président de l'association des agriculteurs méthaniseurs de France. Un décret est en préparation. S'ils y étaient mis au même niveau, on favoriserait forcément le gaz d'origine industrielle par rapport au méthane. Voilà une question technique mais qui est liée à nos débats. (*M. Roger Karoutchi en doute.*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cela nous éloigne un peu des mobilités... Il y a une totale indépendance entre les techniques, liquéfaction et compression, et l'origine du gaz. Peut-être serait-il préférable d'en discuter dans un autre cadre...

M. Roger Karoutchi. – À la buvette !

L'amendement n°934 est adopté.

L'article 25, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°336 rectifié *ter*, présenté par MM. Husson et Piednoir, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mme Lavarde, MM. Vaspart et Mayet, Mme Bonfanti-Dossat, M. Brisson, Mme Duranton et MM. Le Gleut, Laménie, Regnard, Gremillet et Rapin.

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.

M. Stéphane Piednoir. – Depuis quatre ans, la France connaît un développement du GNV et sa version renouvelable, le bioGNV, sur le marché des camions, des autobus et des autocars. C'est également une réponse pertinente pour les véhicules légers, en complément des véhicules électriques.

Son coût inférieur de 20 % à 30 % aux carburants classiques en fait un vecteur de mobilité propre, abordable et adapté aux besoins des Français. À cela s'ajoute une empreinte CO₂ bien meilleure que celle du diesel et une empreinte CO₂ du bioGNV équivalente à celle de l'électricité renouvelable.

Je propose donc, par l'intermédiaire des Sraddet, d'encourager le déploiement coordonné à l'échelle régionale de points de recharge.

Mme la présidente. – Amendement identique n°498 rectifié *bis*, 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.

M. Ronan Dantec. – Le véhicule électrique représente un enjeu majeur, une filière où la France peut prendre un avantage comparatif non négligeable, mais n'oublions pas le gaz ! La production de bioGNV peut atteindre des niveaux significatifs, à condition que l'État fasse un effort d'organisation, en consolidant les filières agricoles. Il y a des débouchés pour le développement des véhicules au gaz naturel.

C'est un amendement d'encouragement à une mobilité dont l'impact environnemental est positif mais aussi d'aménagement du territoire.

Mme la présidente. – Amendement identique n°821 rectifié *bis*, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

M. Frédéric Marchand. – On estime que le nombre de véhicules au gaz naturel en circulation sera compris entre 300 000 et 1 million en 2035. Ne perdons pas de temps !

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis favorable à ces amendements qui accéléreront le déploiement des points de recharge. À la demande de la commission,

ils ont été corrigés pour mentionner le bioGNV et ne viser que les prochains Sraddet.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il y a un problème de rédaction : on demande au Sraddet de prendre en compte un cadre régional de déploiement qui n'existe pas. Réfléchissons à une alternative pour la gouvernance du déploiement des infrastructures de recharge en lien, par exemple, avec les contrats opérationnels de mobilité. Retrait, sinon avis défavorable.

M. Ronan Dantec. – L'Assemblée nationale y remédiera ! Au moins le Sénat aura donné l'impulsion.

M. Gérard Longuet. – Je me réjouis que notre assemblée ait repoussé hier l'amendement n°800 rectifié qui prévoyait d'interdire la vente des moteurs thermiques car un moteur au GNV en est un. Et sur le moteur au GNV, monsieur Dantec, nous sommes d'accord pour une fois !

Les amendements identiques n°s 336 rectifié ter, 498 rectifié bis et 821 rectifié bis sont adoptés et deviennent un article additionnel.

Mme la présidente. – 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.

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, ».

M. Éric Gold. – La loi relative à la transition énergétique est bien discrète sur l'hydrogène, qui est pourtant une énergie d'avenir pour le transport, qu'il soit individuel ou collectif. La technologie est prête, elle coûte cher mais son prix baissera au fil des ans. En Allemagne, des trains à l'hydrogène circulent déjà dans certains Länder, développés en collaboration avec Alstom.

Mme la présidente. – Amendement n°54 rectifié sexies, présenté par M. Revet, Mmes Canayer et Morhet-Richaud, MM. Bonnacarrère, 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 Guené, 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.

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 1000 stations de recharge à hydrogène et, ».

M. Charles Revet. – Les véhicules 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. Il faut aussi donner une visibilité aux entreprises afin de faciliter leurs investissements.

Mme la présidente. – Amendement identique n°725 rectifié bis, présenté par Mme Tocqueville et les membres du groupe socialiste et républicain.

Mme Nelly Tocqueville. – Il faut absolument assurer un mix énergétique.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Encore faut-il que l'hydrogène ne soit pas produit à partir d'énergies fossiles, comme c'est majoritairement le cas aujourd'hui. L'objectif de développer les stations de recharge figure déjà dans le plan Hydrogène lancé en juin 2018 et dans la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie avec un objectif intermédiaire de 100 stations d'ici 2023.

Les amendements ne seraient d'aucun effet car l'article que vous visez dans la loi de 2015 n'a qu'une portée programmatique. Et puis pourquoi citer l'hydrogène, et pas le GNV ou le GNL ? Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement porte des objectifs ambitieux : l'installation de 400 à 1 000 stations d'hydrogène en 2028. Il n'est pas nécessaire de l'inscrire dans la loi. Retrait, sinon avis défavorable.

Mme Nelly Tocqueville. – L'hydrogène est actuellement majoritairement produit à partir des énergies fossiles, j'y vois une raison de plus pour pousser la recherche. La France et l'Allemagne sont encore en avance, profitons-en avant que la Chine ne nous rattrape !

Mme Angèle Prévile. – Nous ne savons pas de quoi sera fait exactement l'avenir mais nous savons que nous pourrions, à partir d'énergies renouvelables qui seront stockées produire de l'hydrogène, par

électrolyse. Nous avons tout intérêt à soutenir cette énergie d'avenir.

M. René-Paul Savary. – À Vitry-le-François, une entreprise est très prometteuse sur la pile à combustible. N'oublions pas, pour autant, les biocarburants. Des filières agricoles, agro-industrielles, qui ne sont pas directement en concurrence avec l'agroalimentaire, ont parié sur ces technologies et investi lourdement. Il ne faudrait pas que des changements trop rapides les découragent.

M. Jean Louis Masson. – Personne n'est contre l'hydrogène mais ce n'est pas la panacée non plus. C'est vrai, les élections approchent, cela fait bien d'afficher des convictions vertes devant nos concitoyens mais chacun sait ici qu'on ne roulera pas dès demain à l'hydrogène. C'est comme pour le nucléaire. C'est bien d'être contre mais l'Allemagne, qui ne l'utilise pas, paie son électricité deux fois plus cher.

M. Stéphane Piednoir. – Ceux qui ont lu l'excellent rapport de l'Opecst, n'est-ce pas monsieur Sido, savent que la solution réside dans la diversification du mix énergétique pour arriver à la neutralité carbone en 2050. Cela correspond à l'objectif fixé par Nicolas Hulot de mettre fin, à terme, à la commercialisation des véhicules émetteurs de gaz à effet de serre.

Monsieur Masson, moi qui ne suis pas en campagne électorale, je suis convaincu que l'hydrogène est une solution d'avenir pour laquelle il faudra dépenser plus que les 100 millions d'euros prévus par le Gouvernement. Elle est déjà utilisée dans certains pays.

Nous aurons besoin de l'électricité, des biocarburants, de l'hydrogène mais aussi des carburants fossiles, pour les véhicules de l'armée, par exemple. (*M. Gérard Longuet approuve.*)

M. Bruno Sido. – L'enfer est pavé de bonnes intentions. Si votre véhicule électrique est rechargé en Allemagne, l'origine de l'énergie est le lignite. En France, l'hydrogène est produit par le craquage du méthane, une opération qui dégage du carbone. Il aurait fallu préciser : « hydrogène d'origine renouvelable ». (*MM. Ronan Dantec et René-Paul Savary approuvent.*)

M. Olivier Jacquin. – La commission du développement durable s'est intéressée au Japon, pionnier de l'électrique, qui investit dans l'hydrogène par électrolyse. Effectivement, il faut viser l'hydrogène d'origine renouvelable. Il y a un potentiel avec l'éolien, le photovoltaïque et l'hydraulique. Cela étant, changer de carburant est une chose mais raisonner nos modes de déplacements doit demeurer la priorité.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Il ne s'agit pas d'être pour ou contre l'hydrogène mais de modifier une loi de 2015 pour citer une filière qui est déjà prise en compte dans des dispositions plus récentes : programmation pluriannuelle de l'énergie et plan Hydrogène.

M. Jérôme Bascher. – Bonne précision !

L'amendement n°884 rectifié bis n'est pas adopté, non plus que les amendements identiques n°54 rectifié sexies et 725 rectifié bis.

ARTICLE 25 BIS

Mme la présidente. – Amendement n°935, présenté par le Gouvernement.

Supprimer cet article.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Votre commission a introduit cet article pour encourager l'utilisation des certificats d'économies d'énergie dans le secteur des transports. Je suis d'accord avec l'objectif, mais la rédaction est défailante. La fonction assignée aux certificats d'économies d'énergie, faire baisser la consommation d'énergie finale mais aussi primaire, n'est pas celle du code de l'énergie, qui ne prend en compte que la consommation finale. L'article du code où il s'intégrerait serait très déséquilibré, avec une liste des usages possibles.

Depuis mon arrivée au ministère, la part des certificats d'économies d'énergie à destination du transport est passée de 5 % à 12 %, c'est dire combien je suis favorable à cette utilisation. Mais il ne faut pas oublier le secteur du logement, par exemple.

Je propose, par cet amendement, la suppression de l'article.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Ce texte était dépourvu de financements, nous avons tenté de trouver des solutions : fléchage de la TICPE, mais aussi, avec cet article, les certificats d'économies d'énergie. Il s'agit de les utiliser pour parvenir à la neutralité carbone ; notamment dans les transports où cette neutralité sera la plus difficile à atteindre. Il faudra donc accompagner les autorités organisatrices de mobilité (AOM) dans cette transition. Avis défavorable.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Madame la ministre, je ne comprends pas votre acharnement contre toutes les mesures que nous avons imaginées pour aider les collectivités territoriales à mener des projets énergétiques. Nous proposons d'utiliser les certificats d'économies d'énergie pour des projets d'utilité locale, comme l'achat de bus. Cela ne vous va pas, une fois de plus ! Si vous proposiez autre chose, passe encore ; mais non.

Il y a beaucoup à dire, par ailleurs, sur les certificats d'économies d'énergie, dont l'efficacité est limitée, avec des effets d'aubaine et des financements qui posent problème - je vous renvoie aux critiques de la Cour des comptes. Tracfin, même, s'est interrogé. On voit fleurir des publicités pour aménager ses combles à un euro. Qui peut y croire ? Ce dispositif opaque rapporterait 2 à 3 milliards d'euros par an. Le

Gouvernement est au courant, puisqu'il propose des dispositifs pour lutter contre la fraude.

M. Claude Bérît-Débat. – Le groupe socialiste ne votera pas cet amendement. Il faut effectivement renforcer cette loi qui n'était pas financée. (*Quelques applaudissements sur les bancs du groupe SOCR*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ne nous trompons pas de débat. Il ne s'agit pas d'empêcher que ces certificats d'économies d'énergie soient utilisés pour les transports. Nous allons mobiliser 130 millions d'euros pour financer la transition énergétique des transports dans les deux prochaines années. Je compte aller au-delà, il y a déjà 60 millions d'euros pour le vélo.

Pour accompagner les collectivités territoriales, il y a déjà un programme pour le renouvellement de la flotte de transports en commun.

N'inscrivons pas tout dans la loi, ce serait amoindrir sa lisibilité.

L'amendement n°935 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – 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 Poniowski et Mme Garriaud-Maylam.

Compléter cet article par les mots :

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

M. Daniel Gremillet. – Pour confirmer les choix de la France d'aller vers une diversité des sources, rendons éligibles aux certificats d'économies d'énergie les routes solaires. Il y a déjà des expérimentations sur la signalétique et l'éclairage.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Sagesse.

L'amendement n°857 rectifié est adopté.

L'article 25 bis, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – 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.

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 ».

M. Charles Revet. – Le marché du GPL est en décroissance de 10 % depuis cinq ans. Le réseau est fragile. Le dispositif des certificats d'économies d'énergie accroît la pression sur cette filière qui continue d'investir, notamment dans le développement du bioGPL.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cela remettrait en cause le principe d'universalité des certificats d'économies d'énergie. Si différenciation il doit y avoir, ce ne doit pas être en fonction du carburant mais plutôt des actions. Avis défavorable.

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. En exclure le GPL donnerait l'impression que celui-ci pourrait être consommé à volonté. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°64 rectifié quinquies est retiré.

Mme la présidente. – 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.

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. »

M. Charles Revet. – Par la loi relative à la transition énergétique, les véhicules propres se restreignent aux véhicules électriques et hydrogène ; les véhicules utilisant un carburant alternatif sont laissés de côté. Or il ne faut négliger aucune piste pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions de CO₂.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Supprimer toute exigence quant au niveau des émissions de gaz à effet de serre dénaturerait la définition d'un véhicule propre. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°66 rectifié quinquies est retiré.

L'amendement n°731 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°164 rectifié *bis*, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

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. »

M. Guillaume Gontard. – L'administration, les entreprises et les loueurs de véhicules, qui achètent 50 % des véhicules légers neufs, se tournent à 2,3 % seulement vers les véhicules électriques et hybrides rechargeables confondus.

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.

La loi relative à la transition énergétique a déjà introduit des quotas pour le renouvellement des flottes : au moins 50 % de véhicules à faibles émissions pour l'État et ses établissements publics, au moins 20 % pour les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que pour les entreprises nationales. Au secteur privé de prendre ses responsabilités maintenant.

Mme la présidente. – 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.

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.

M. Ronan Dantec. – Cet amendement et les suivants accélèrent la mutation de notre parc automobile.

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015 a tracé des objectifs, à horizon 2020, de part minimale de véhicules à faibles émissions dans le renouvellement du parc des voitures particulières appartenant à l'État et à ses établissements (50 % de véhicules à faibles émissions), aux collectivités publiques (20 %), et aux loueurs de véhicules automobiles, exploitants de taxis et de VTC exploitant un parc de plus de dix véhicules (10 %).

Il s'agit de compléter ces trajectoires par des obligations concernant les entreprises gérant un parc de plus de cent véhicules. Les seuils sont fixés par un décret en Conseil d'État.

Mme la présidente. – 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.

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.

M. Ronan Dantec. – Celui-ci est plus précis et ambitieux : il fixe des seuils chiffrés progressifs, de 10 % avant 2025, jusqu'à 100 % d'ici 2040.

Mme la présidente. – 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.

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. »

M. Ronan Dantec. – Celui-ci va dans le même sens, avec des objectifs plus modestes, en fixant une limite à 3,5 tonnes.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La commission a émis un avis favorable à l'amendement n°490 rectifié, le mieux proportionné à l'objectif. C'est celui qui vise les entreprises gérant un parc de plus de cent véhicules ; les véhicules de plus de 3,5 tonnes sont exclus du périmètre. Avis défavorable aux amendements n°164 rectifié *bis*, 691 rectifié et 489 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement partage la volonté d'élargir à tous les grands détenteurs de flottes les objectifs assignés aujourd'hui aux seules flottes publiques.

Retrait des amendements n°164 rectifié *bis*, 491 rectifié et 489 rectifié au profit de l'amendement n°490 rectifié *bis*.

L'amendement n°491 rectifié est retiré, de même que les amendements n°489 rectifié et 164 rectifié bis.

L'amendement n°490 rectifié bis est adopté et devient un article additionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°877 rectifié *bis*, présenté par Mmes Prévile, Tocqueville et Conway-Mouret et MM. Tourenne, P. Joly et Daudigny.

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°2015992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte sont abrogés.

Mme Angèle Prévile. – La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte impose des obligations minimales 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, ainsi que 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 CO₂ par kilomètre.

Ces proportions de véhicules propres sont fixées 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, elles sont fixées à 10 % avant 2020.

Afin de poursuivre des objectifs cohérents et ambitieux de lutte contre les émissions de CO₂, cet amendement double les obligations de part minimale de véhicules à faibles émissions pour les parcs de véhicules d'entreprises. Nous proposons de transférer ces dispositions de la loi du 17 août 2015 au code de l'environnement.

Mme la présidente. – Amendement identique n°883 rectifié *bis*, présenté par MM. Corbisez, Artano, Gold et Léonhardt, Mme Costes et MM. Guérini et Vall.

M. Éric Gold. – Cet amendement double les obligations de part minimale de véhicules à faibles émissions pour les parcs de véhicules d'entreprises, à l'horizon 2022.

Mme la présidente. – 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.

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. »

M. Ronan Dantec. – Cet amendement et les suivants assignent des obligations aux exploitants de taxis en matière de véhicules à faibles émissions, avec différents seuils.

Mme la présidente. – 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.

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. »

M. Ronan Dantec. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°488 rectifié, présenté par MM. Dantec, Artano et Gold, Mme Jouve et MM. Arnell, Corbisez, Labbé, Castelli, Gabouty, Guérini, Menonville et Requier.

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.

M. Ronan Dantec. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les acteurs du secteur ont déjà engagé des démarches : à Milan, 100 % des taxis sont hybrides.

Avis favorable aux amendements identiques n°877 rectifié *bis* et 883 rectifié *bis*.

Avis défavorable aux amendements n°487 rectifié, 486 rectifié et 488 rectifié, ce dernier étant satisfait par les précédents.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis favorable aux amendements n°877 rectifié *bis* et 883 rectifié *bis*, retrait des suivants.

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

M. Gérard Longuet. – Le parc automobile de l'État inclut des véhicules militaires, mais aussi de gendarmerie et de police, que l'on voit parfois défiler dans Paris, les samedis... (*Sourires à droite*) Le seuil des 60,5 grammes s'impose-t-il aussi pour ceux-ci ? (*Murmures sur les mêmes bancs*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ces véhicules opérationnels d'intervention sont exclus de telles obligations...

Les amendements identiques n°877 rectifié bis et 883 rectifié bis sont adoptés et deviennent un article additionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°727 rectifié *bis*, présenté par Mme Tocqueville et les membres du groupe socialiste et républicain.

Avant l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

« ...^o Dans les mêmes conditions que les 1^o et 2^o, 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. »

Mme Nelly Tocqueville. – Les véhicules à faibles émissions sont définis par le décret 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 kilomètres pour les émissions de dioxyde de carbone. En revanche, ce décret ne définit aucun seuil d'émissions de polluants atmosphériques, ce qui empêche le dispositif de poursuivre des objectifs de qualité de l'air.

Ce même décret définit 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. Les mobilités électriques à batterie et à hydrogène n'émettent en

effet 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.

Il convient d'instaurer 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. Cette mesure permettra d'anticiper la transposition de la directive relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie en cours de révision, qui s'apprête à renforcer les quotas de véhicules zéro émission sur les marchés publics. L'accord en trilogue du 11 février 2019 fixe en effet pour la France une part de 37,4 % de voitures et camionnettes propres à l'horizon 2025, les véhicules propres étant définis à des seuils d'émissions de CO₂ inférieurs à 50 grammes par kilomètre. La directive prévoit de rabaisser ce seuil d'émissions à zéro à partir de 2026.

Mme la présidente. – Amendement identique n°882 rectifié *bis*, présenté par MM. Corbisez, Artano, Gold et Labbé, Mme Costes et MM. Dantec, Guérini et Vall.

M. Éric Gold. – Cet amendement instaure, à compter de 2021, 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. Ces textes sont discrets sur les véhicules à très faibles émissions.

Il faudrait les prendre en compte : en effet, 1,2 million de véhicules électriques ont été vendus dans le monde en 2018. La part minimale serait fixée par décret.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Collectivités territoriales et État doivent être exemplaires en la matière, mais les obligations assignées par ces amendements sont exorbitantes.

De plus, en laissant au Gouvernement le soin de fixer les obligations applicables aux collectivités territoriales, le Parlement se dessaisit de son rôle. Avis défavorable aux amendements identiques n°s727 rectifié *bis* et 882 rectifié *bis*.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Nous allons de toute façon transposer la directive européenne sur les véhicules propres, en cours de finalisation, qui fixera des objectifs en la matière. Retrait ?

Les amendements identiques n°s727 rectifié bis et 882 rectifié bis sont retirés.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Je souhaiterais vous interroger sur un sujet qui a déjà fait l'objet d'une question écrite que j'ai posée au Gouvernement en décembre dernier, sans obtenir de réponse : les véhicules diesel du parc de l'État. Selon nos informations, 74 % du parc serait encore constitué de véhicules diesel. La loi de transition énergétique prévoit que 50 % des véhicules achetés dans le cadre

d'un renouvellement soient « propres » ; mais il semble que 72 % des véhicules achetés par l'État soient encore à essence, 19 % seulement seraient électriques, et encore 9 % à essence. De plus, il n'y a pas de données sur les véhicules servant à des missions opérationnelles. Madame la ministre, pouvons-nous profiter de cette séance pour obtenir une réponse ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Oui, 11 % des achats - puisque ce sont eux qui sont concernés par cette obligation et non le stock - portent sur des véhicules diesel, 15 % sur des véhicules électriques, 6,5 % de véhicules hybrides rechargeables et 67 % de véhicules à essence. Nous sommes en train de mettre en place dans le cadre du plan État exemplaire, un suivi transparent de ces chiffres.

Mme la présidente. – 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.

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.

M. Charles Revet. – Les taxis bénéficient d'un remboursement d'une fraction de la TICPE applicable uniquement au gazole et au supercarburant utilisés pour les besoins de leur activité professionnelle.

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

Cet amendement incite les taxis à utiliser le carburant GPL, en élargissant à ce carburant le remboursement d'une fraction de la TICPE.

En conditions réelles de circulation, un véhicule GPL n'émet pratiquement pas de particules. Il contribue ainsi aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction d'émissions de CO₂.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le GPL bénéficie déjà d'une taxe sur les carburants bien inférieure à

celles du gazole et de l'essence. Son prix à la pompe est de 80 centimes par litre en moyenne.

Et pourquoi ne pas étendre ces mesures à d'autres carburants comme le E85 ? Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°65 rectifié quinquies est retiré.

Mme la présidente. – 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.

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

M. Jean-François Longeot. – Le trafic aérien va doubler dans les trois prochaines années ; c'est une problématique majeure.

Une filière biokérosène est en cours de développement pour répondre à ces enjeux. Cet amendement demande au Gouvernement un rapport sur les modalités pratiques du développement de cette filière.

Mme la présidente. – Amendement n°434 rectifié *bis*, 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.

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.

M. Alain Fouché. – Parmi les différentes solutions qui ont émergé pour un transport aérien plus respectueux de l'environnement, les biocarburants sont devenus incontournables. Le Gouvernement a 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 ici, grâce à ses grands groupes et à ses start-up. Des usines de production en France dans des zones rurales assureraient des débouchés pour les résidus des industries agricoles et forestières ou de la biomasse ligno-cellulosique et revitaliseraient ainsi une partie de nos territoires. Nous serions aussi en phase avec les principes de l'économie circulaire en approvisionnant directement plusieurs aéroports depuis des usines de proximité.

Pourquoi ne fait-on rien pour l'aviation ? L'enjeu est pourtant essentiel.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Retrait ou avis défavorable, pour des raisons de forme, la commission ayant maintes fois indiqué qu'elle n'est en principe pas favorable à des demandes de rapports, même si, sur le fond, la réflexion engagée sur la décarbonation du transport aérien est essentielle.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Oui, le transport aérien doit prendre sa part dans la réduction des gaz à effet de serre. La France a été à l'initiative de l'accord Corsia (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) qui inclut la plupart des pays du monde, pour plafonner les émissions de gaz à effet de serre au niveau de 2020, quelle que soit la croissance du trafic aérien. Il y a aussi un marché du carbone à l'échelle européenne qui vise à maîtriser l'émission de gaz à effet de serre dans le secteur.

Il convient de rehausser les exigences du mécanisme ETS - l'échelle européenne est la plus appropriée pour cela, les États-Unis et la Chine y étant plutôt réticents.

Nous n'en sommes plus à élaborer des rapports, mais à avancer sur les pistes technologiques concrètes qui sont surtout - l'avion à hydrogène représentant une perspective lointaine - l'amélioration des motorisations et le développement des biocarburants : j'ai annoncé le 8 mars, lors de la séance de clôture des Assises du transport aérien, une feuille de route avec un objectif de 2 % de biocarburants dans les carburants aériens d'ici à 2025. Nous y travaillons. Retrait ou avis défavorable aux deux amendements.

M. Jean-François Longeot. – Le transport aérien risque d'être le grand absent de ce projet de loi. Je maintiens l'amendement.

M. Bruno Sido. – Ouf !

M. Alain Fouché. – Au Futuroscope, j'ai reçu Bertrand Piccard, qui a fait le tour du monde en avion solaire.

Je vous invite, vous verrez, c'est très bien, mais ce n'est pas pour demain que nos transporteurs utiliseront le solaire pour faire le tour du monde... Cet

amendement d'appel a pour but d'accélérer les choses. Je le maintiens.

M. Bruno Sido. – Je l'ai déjà dit, il y a électricité et électricité, hydrogène et hydrogène. Il faut distinguer une électricité et un hydrogène durables.

Le diesel *bashing* est à la mode, mais à vitesse égale, il dégage moins de gaz à effet de serre que l'essence et pratiquement plus de particules fines, grâce aux performances des filtres actuels.

Pour revenir à l'aviation, la Meuse a travaillé avec le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives, sur un projet s'inspirant du fameux procédé Fischer-Tropsch, inventé par deux chimistes allemands - de synthèse du diesel à partir de charbon, de gaz ou de bois très finement moulu. Le projet a été arrêté faute de fonds.

Or avec le bois on pourrait faire un kérosène particulièrement pur, en utilisant le même procédé.

M. Ronan Dantec. – Faisons moins de rapports, mais de meilleure qualité !

Corsia est une réponse à l'ETS, face à un lobbying féroce de la Chine.

Si l'aviation mondiale vole à l'huile de palme, dont les producteurs sont derrière Corsia, il n'y aura bientôt plus de forêts tropicales...

Notre production de biocarburants n'est pas suffisante pour l'aviation ; il faut donc faire en sorte que l'avion ne soit pas systématiquement préféré au train à grande vitesse en particulier parce qu'il est moins cher - ce qui appelle une taxation plus élevée des externalités carbone de l'aviation. Il y a une volonté européenne d'avancer dans cette direction. Si elle échoue, il faut revenir ici à la contribution carbone énergie.

M. Guillaume Gontard. – Il n'y a pas de moyen de transport propre - sinon la marche ou le vélo. Les biocarburants, c'est intéressant, mais cela n'est pas une solution d'avenir pour l'aviation ; d'autant que l'enjeu de l'alimentation et des terres agricoles qu'il faut sauvegarder pour nourrir 10 milliards d'hommes est tout aussi important.

Mme Nathalie Goulet. – Le groupe UC votera ces deux amendements. Madame la ministre, l'échelon européen est certes le plus approprié, mais nous avons besoin d'éléments pour asseoir notre position au niveau européen. Ce rapport en fait partie.

M. Alain Fouché. – Très bien !

Mme Josiane Costes. – Désenclavement ne doit pas rimer avec pollution.

M. René-Paul Savary. – Le développement des biocarburants ne va pas affamer la planète. Nous n'en sommes pas là ! Il reste donc un effort de recherche et développement à conduire. La forêt française est encore sous-exploitée. De plus, améliorer les pratiques culturales, développer les cultures

intermédiaires, cela peut aussi passer par les biocarburants.

Le recyclage des batteries, de plus, reste politique. Quelles exigences faut-il fixer ?

Il faut continuer ces développements simultanés, biotechnologiques, biomasse, agriculture. Un tel rapport éclairerait nos débats.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je vous propose de rectifier l'amendement en précisant que le rapport porterait sur la décarbonation du transport aérien et maritime.

Mme Nathalie Goulet et M. Bruno Sido. – Très bien !

M. Jean-François Longeot. – J'accepte la rectification.

Mme la présidente. – Ce sera l'amendement n°33 rectifié *ter*.

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.

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 la décarbonation des transports aérien et maritime.

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

M. Claude Bérit-Débat. – La proposition du rapporteur est intéressante. Nous voterons l'amendement ainsi rectifié.

M. Alain Fouché. – J'accepte moi aussi la rectification.

Mme la présidente. – Ce sera l'amendement n°434 rectifié *ter*, identique au 33 rectifié *ter*.

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.

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 la décarbonation des transports aérien et maritime.

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

M. Hervé Maurey, *président de la commission*. – Je me félicite de l'évolution de la position du rapporteur par rapport à celle de la commission.

Nous sommes passés, en matière de rapport, d'un excès à l'autre.

À une époque, le taux de rapports demandés et non remis était très élevé et leur qualité très faible.

Madame la ministre, je vous invite à vous engager sur cette demande de rapport. Recherchons une voie intermédiaire entre le tout-rapport et le « tout sauf un rapport ».

Mme Nathalie Goulet. – C'est très centriste !
(*Sourires*)

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. – Vous avez un rapport de très bonne qualité...

La pollution liée aux transports maritimes, notamment par le soufre, et un enjeu fort. Il faut relever les exigences et harmoniser le *reporting* des compagnies dans le domaine aérien.

Le travail sur les biocarburants doit reposer sur la valorisation du bois, de certaines algues et encore des déchets.

Mme Angèle Prévile. – Les gaz, bio ou fossiles, utilisés comme carburants dégagent les mêmes émissions de dioxyde et d'azote. En revanche, le biogaz n'émet pas de particules.

Dans l'aviation, je doute que le biogaz soit en progrès.

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. – Sagesse sur les deux amendements.

Les amendements identiques n^{os}33 rectifié ter et 434 rectifié ter sont adoptés et deviennent un article additionnel.

ARTICLE 26

M. Guillaume Gontard. – Je prends la parole au nom de ma collègue Benbassa qui a été retenue. Cet amendement crée un forfait mobilités durables (FMD). Depuis 2017, les déceptions environnementales ont été nombreuses. Nous n'attendons plus grand-chose de cet exécutif.

Pourtant, pour une fois, ce mécanisme est intéressant. Il relève du bon sens et nous regrettons qu'il ne soit qu'incitatif. L'urgence climatique est là, comme le rappelle le dernier rapport du GIEC. Il faut un mécanisme moins timoré.

M. Olivier Jacquin. – Le FMD est un outil intéressant au service de mobilités plus vertueuses. C'est un signal positif pour nos concitoyens, matérialisé dans la fiche de paie, à l'heure où les Français réclament plus de justice fiscale.

Parler mobilités implique de sanctionner les externalités négatives du transport. Le Conseil d'analyse économique, placé auprès du Premier ministre – donc loin d'être une officine gauchiste – propose de relancer le principe du pollueur-payeur grâce à un chèque énergie et à un système de redistribution qui contribuera à relancer une mécanique vertueuse.

Mme la présidente. – Amendement n°669 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

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.

M. Joël Bigot. – Cet amendement étend la possibilité de prise en charge des frais de transports publics par l'employeur aux services privés de location de vélos là où il n'y a pas d'offre publique.

M. Didier Mandelli, *rapporteur*. – La commission a rejeté cet amendement. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. – Le FMD est une avancée importante. Il y a un sentiment d'inégalité entre les salariés des grandes villes, dont le forfait transport en commun est pris en charge à 50 % par l'employeur et ceux, ailleurs, qui n'ont ni alternative à la voiture ni accompagnement financier.

Il conviendra de rendre le FMD plus systématique. Des discussions avec les partenaires sociaux sont en cours. Un salarié qui se rend au travail en vélo doit être accompagné. Nous y travaillons. Retrait ?

L'amendement n°669 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – 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 Guéné, Mme Lassarade, M. Sido, Mme Duranton, MM. Le Gleut, Vogel, Priou et Gremillet et Mme Billon.

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^oter 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^oter »

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.

M. Stéphane Piednoir. – Cet amendement lève l'un des principaux obstacles au développement des véhicules électriques, l'absence de moyen de charge à domicile, en facilitant celle-ci sur le lieu de travail.

Pour cela, il exonère 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.

Cela permet aux salariés ne disposant pas d'un moyen de charge à leur domicile d'utiliser un véhicule électrique.

Aujourd'hui, les recharges à titre gracieux font l'objet de charges sociales, ce qui est absurde : elles sont considérées comme des avantages en nature. N'imposons pas toujours aux entreprises privées ce que nous imposons à nos administrations.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Dans sa rédaction, le dispositif proposé ne semble pas opérant, même si nous y sommes favorables sur le principe. Qu'en pense le Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Dans 90 % des cas, la recherche se fait soit à domicile, soit sur le lieu de travail. Il faut des dispositifs de comptage. Nous allons désormais considérer ces dispositifs comme un avantage en nature nul, grâce à un arrêté en cours de rédaction.

Votre amendement sera donc satisfait. Retrait.

M. Stéphane Piednoir. – Vous avez déclaré récemment qu'il fallait exonérer de charges sociales ce type de dispositif. Mon amendement manque peut-être de clarté dans sa rédaction. Cependant, je le maintiens. Comment peut-on en arriver ainsi à créer de la bureaucratie dans des entreprises privées ? C'est ubuesque !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je prends l'engagement que l'arrêté soit publié avant le vote de la loi. Il exclura la recharge gratuite sur le lieu de travail.

Mme Nathalie Goulet. – Si cela relève du réglementaire...

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement pour prendre en compte l'engagement de la ministre.

L'amendement n°370 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°50 rectifié, présenté par M. Bonhomme, Mme Garriaud-Maylam, MM. Grosdidier et Regnard, Mme Bruguière, MM. D. Laurent, Milon, Poniowski et B. Fournier, Mme Deromedi, M. Rapin, Mmes Canayer et Duranton et MM. Perrin, Sido et Husson.

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.

M. François Bonhomme. – Cet amendement modifie profondément les modalités de transport des travailleurs en les incitant à utiliser leur vélo ou à faire du covoiturage.

À ce titre, il rend l'indemnité kilométrique vélo ou forfait mobilités durables obligatoire.

Mme la présidente. – Amendement n°165, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

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.

Mme Éliane Assassi. – Madame la ministre, dans une interview avec Jean-Jacques Bourdin, vous vous êtes déclarée favorable à une prise en charge systématique du forfait mobilités durables par l'entreprise, pour les salariés qui ont des difficultés de transport. Les gilets jaunes l'ont répété : la sortie du tout-voiture doit être accompagnée, plutôt qu'être une contrainte imposée aux plus modestes. Nous souhaitons rendre ce forfait obligatoire pour les employeurs.

Mme la présidente. – Amendement identique n°417 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, M. L. Hervé, Mme Sollogoub, MM. Janssens, Bonnacarrère et A. Marc et Mme C. Fournier.

Mme Michèle Vullien. – Le forfait mobilités durables est important. L'initiative aura d'autant plus d'effet qu'elle sera rendue obligatoire.

Mme la présidente. – Amendement identique n°611 rectifié, présenté par M. Bérít-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Claude Bérít-Débat. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°844 rectifié *ter*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau et Lagourgue, Mme Mélot, MM. Wattebled et Cuypers, Mme Lherbier et MM. Henno, Daubresse et Fouché.

M. Alain Fouché. – Il rend le versement du forfait mobilités durables de droit au bénéfice des salariés qui se rendent sur leur lieu de travail en vélo ou en covoiturage.

Cette modification est cohérente avec l'obligation déjà faite à l'employeur de prendre en charge une partie du prix des titres d'abonnements de transports publics souscrits par ses salariés.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – En commission, nous avons prévu que le forfait serait cumulable avec la prise en charge des frais de transport des salariés. Nous ne l'avons pas rendu obligatoire. Ce serait une contrainte importante pour les entreprises sans aucune négociation à ce stade. Je sais que de telles discussions sont en cours avec les organisations syndicales de salariés et patronales. Mais en attendant, avis défavorable aux cinq amendements.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Des discussions sont en cours avec les employeurs. Il faut que tous les salariés puissent être accompagnés en matière de déplacement. Ce sujet doit être pris en compte dans le dialogue social au même titre que les horaires ou le télétravail - car le transport participe du bien-être au travail. Je le redis comme je l'ai dit chez Jean-Jacques Bourdin : il faut que le forfait mobilités durables soit plus systématique. Mais attendons le résultat des négociations. Retrait ou avis défavorable.

M. Gérard Longuet. – Je soutiens la position de la commission. Les situations sont extrêmement diverses de sorte que l'instauration d'un forfait obligatoire susciterait irrémédiablement des demandes reconventionnelles. Dans les départements à faible densité de population le transport individuel thermique est majoritaire et le vélo et la marche restent réservés à des situations particulières : le commerçant, le médecin qui habitent près de leur lieu de travail. Ce n'est pas le cas à Paris et en Seine-Saint-Denis, qui sont les deux seuls départements où les transports en commun sont utilisés en premier dans les trajets domicile-travail. Si nous ne prenons pas en compte cette diversité des situations, nous en viendrons à pénaliser les entreprises isolées. Laissons prospérer le dialogue social.

Du reste, le vélo ou la marche sont sans doute les modes de transport les plus coûteux, (*On maugrée à gauche.*) car ils prennent du temps et que « le temps perdu ne se retrouve jamais ! » (*On apprécie et on applaudit sur plusieurs bancs du groupe Les Républicains.*)

M. François Bonhomme. – Si vous parlez du temps, c'est imparable ! Même la discussion parlementaire est une question de temps - ce qui ne veut pas dire que nous devons la réduire à la portion

congrue... La prise en charge des mobilités des salariés est un sujet important à traiter dans le dialogue social. Pas moins de 80 % des trajets de moins de cinq kilomètres se font en voiture. Je retire mon amendement.

L'amendement n°50 rectifié est retiré.

Mme Éliane Assassi. – Je maintiens mon amendement n°165.

Mme Michèle Vullien. – Je fais de même - non sans poser la question à Gérard Longuet : qu'est-ce que le temps, rapporté à l'éternité ?

M. Gérard Longuet. – L'éternité appartient à Dieu !

L'amendement n°417 rectifié bis est retiré.

M. Claude Bérít-Débat. – Je maintiens l'amendement n°611 rectifié.

M. Alain Fouché. – Les arguments du rapporteur et de la ministre m'ont convaincu. Je retire mon amendement.

L'amendement n°844 rectifié ter est retiré.

À la demande du groupe Les Républicains, les amendements identiques n°165 et 611 rectifié sont mis aux voix par scrutin public.

Mme la présidente. – Voici le résultat du scrutin n°70 :

Nombre de votants	342
Nombre de suffrages exprimés	335
Pour l'adoption.....	106
Contre	229

Le Sénat n'a pas adopté.

La séance, suspendue à 16 h 50, reprend à 17 heures.

Mme la présidente. – Amendement n°303 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, Mme de Cidrac, M. Vaspart, Mme Deromedi, MM. Pointereau, Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et MM. Revet, Gremillet et Poniatowski.

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'utilisateur de service d'auto-partage,

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^oter 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.

M. Patrick Chaize. – Cet amendement élargit le champ du forfait mobilités durables pour qu'il s'adapte aux besoins réels de mobilité des salariés, nous le regroupons en une seule enveloppe globale de 600 euros par an et permettons le défraiement des frais de transport publics ; des frais de transport personnels ; des frais de carburant et d'alimentation électrique et des frais de dépollution du véhicule, avec la possibilité de combiner ces usages à tout moment, du moment qu'il s'agit bien des trajets domicile-travail.

Mme la présidente. – Amendement n°216, présenté par M. Longeot.

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.

M. Jean-François Longeot. – Les efforts pour réduire la mobilité en voiture individuelle doivent aller plus loin. Cet amendement propose de ne pas limiter ce forfait mobilités durables au vélo personnel et au co-voiturage, mais d'y intégrer d'autres modes de transports plus propres ou partagés.

Mme la présidente. – Amendement identique n°756 rectifié, présenté par MM. Pellevat et Gremillet.

M. Cyril Pellevat. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°678 rectifié *bis*, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

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.

Mme Angèle Prévile. – Le champ d'application de cet article est trop restreint et certains engins de déplacements personnels ou véhicules de type nouveaux, tel le vélomobile, tricycle couché protégé par une carrosserie aérodynamique, doivent être pris en compte.

L'innovation en matière de mobilités ne s'arrêtera pas au lendemain de la promulgation de ce projet de

loi, il ne faut pas restreindre le forfait mobilité durable aux seuls vélos et vélos à assistance électrique.

Mieux vaut utiliser les termes de « cycles » et « cycles à pédalage mixte ».

Mme la présidente. – Amendement n°365, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

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.

M. Guillaume Gontard. – Le vélomobile est une forme de véhicule hybride qui peut dépasser les 50 km/h. Il faut l'intégrer dans la discussion même si je retire mon amendement.

L'amendement n°365 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°755 rectifié, présenté par MM. Pellevat et Gremillet.

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.

M. Cyril Pellevat. – L'amendement propose de ne pas limiter ce forfait mobilités durables au vélo personnel et au co-voiturage, mais d'y intégrer d'autres modes de transports propres ou partagés.

Mme la présidente. – 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.

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.

Mme Françoise Férat. – L'article 26 prend en compte les vélos et le vélo à assistance électrique.

Les vélomobiles, dont le développement peut permettre de remplacer un grand nombre de déplacements en voiture en milieu urbain et péri-urbain, doivent être intégrés dans le mécanisme du forfait mobilités durables.

Mme la présidente. – 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.

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.

M. Jean-François Longeot. – Défendu.

L'amendement n°291 rectifié n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°369 rectifié *bis*, présenté par M. Piednoir, Mme Deroche, MM. Chevrollier et Sol, Mme Procaccia, MM. del Picchia, Paccaud et Lefèvre, Mmes Deseyne et Deromedi, M. Guené, 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.

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.

Mme Élisabeth Lamure. – Le forfait mobilités durables, d'un montant maximum de 400 euros, est exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu. Chaque salarié pourra choisir chaque mois de bénéficier du forfait, 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.

Cet amendement ajoute la recharge hydrogène au mode d'alimentation pris en compte, et introduit 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. – Amendement identique n°726 rectifié, présenté par Mme Tocqueville et les membres du groupe socialiste et républicain.

Mme Nelly Tocqueville. – Cet amendement introduit 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 reste de 200 euros pour ce qui relève du remboursement des frais de carburants.

Dès lors, le dispositif d'aides par l'employeur encourage au développement de la mobilité propre, en cohérence avec l'objectif de lutte contre la pollution de l'air du présent article, avec d'un côté un forfait mobilités durables couvrant la mobilité active et partagée, de l'autre la mobilité zéro émission.

Mme la présidente. – Amendement identique n°881 rectifié, 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.

M. Éric Gold. – Même objet.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nombre de ces amendements étendent le forfait mobilités durables. Certains proposent de l'étendre aux trottinettes, d'autres aux véhicules à faibles émissions... Les propositions sont nombreuses, nous en avons eu encore bien d'autres dans les auditions - et il faut faire des choix. Le vélo et le covoiturage sont à favoriser.

Retrait ou avis défavorable aux amendements n°303 rectifié, 216, 756 rectifié, 755 rectifié, 261 rectifié et 19 rectifié *bis*. Avis favorable à l'amendement n°678 rectifié *bis* - il est pertinent de parler de cycles plutôt que de vélos - et aux amendements identiques n°369 rectifié *bis*, 726 rectifié et 881 rectifié, qui fixent un plafond.

Avis favorable aux trois amendements identiques n°369 rectifié *bis*, 726 rectifié et 881 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les amendements n°303 rectifié, 216 et 756 rectifié élargissent le forfait mobilités durables à d'autres services, jusqu'à y inclure l'éco-entretien, ce qui dépasse les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Retrait.

Avis favorable à l'amendement n°678 rectifié *bis* : la notion de « cycles » est effectivement préférable à celle de vélo. Retrait ou avis défavorable pour les amendements n°755 rectifié et 261 rectifié, parce qu'ils sont satisfaits ; il faut laisser les partenaires sociaux négocier.

Même avis pour l'amendement n°19 rectifié *bis* : le Gouvernement souhaite donner des avantages plus importants aux modes de transport partagés. Des aides à l'achat existent déjà pour les véhicules à faibles émissions.

Retrait des amendements identiques n°369 rectifié *bis*, 726 rectifié et 881 rectifié.

L'amendement n°303 rectifié est retiré, ainsi que les amendements identiques n°216 et 756 rectifié.

Mme la présidente. – Levez-vous le gage sur l'amendement n°678 rectifié *bis* ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Oui.

Mme la présidente. – Il devient donc rectifié *ter*.

L'amendement n°678 rectifié ter est adopté.

L'amendement n°755 rectifié est retiré, ainsi que les amendements n°261 rectifié et 19 rectifié bis.

Les amendements identiques n°369 rectifié bis, 726 rectifié et 881 rectifié sont adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°936, présenté par le Gouvernement.

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.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La commission a souhaité rendre possible le cumul du forfait mobilités réduites et de 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.

Les employeurs ne pourront pas contrôler un tel cumul. Veillons à ce que le dispositif reste abordable pour eux. Un cumul sans plafond ni contrainte risque de donner lieu à de l'optimisation fiscale. D'où la suppression que nous proposons.

Mme la présidente. – 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.

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. »

M. Serge Babary. – Cet amendement revient au versement d'une prime de façon volontaire par les entreprises, tel qu'il figurait dans la rédaction initiale.

Les entreprises financent déjà largement le transport des salariés, avec le versement transport, les impôts locaux, la participation au remboursement des frais de déplacement en transports collectifs. Rendre

obligatoire le cumul de ces dispositifs avec le forfait mobilités durables aura de lourds impacts financiers notamment pour les PME.

Mme la présidente. – Amendement n°1037, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission.

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.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Amendement rédactionnel.

La commission a choisi que les salariés puissent cumuler le forfait mobilités durables et la prise en charge de leurs frais de transport en commun. Ce cumul favorise l'intermodalité et l'alternance des modes de transport. Il n'est pas plus coûteux pour les entreprises car le forfait reste facultatif.

Retrait ou avis défavorable aux amendements n°936 et 430 rectifié *quater*.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Retrait de l'amendement n°430 rectifié *quater* au profit de l'amendement n°936. Avis favorable à l'amendement n°1037.

Mme Michèle Vullien. – Le forfait mobilités durables est facultatif. Pourquoi ne pas accepter le cumul ? Il vaut en particulier lorsque les transports en commun sont éloignés du domicile du salarié.

M. Olivier Jacquin. – Nous avons apprécié le pragmatisme de la solution proposée par le rapporteur en commission. Nous ne voterons donc pas l'amendement du Gouvernement.

M. Serge Babary. – Les arguments du Gouvernement m'ont convaincu. Je retire mon amendement.

L'amendement n°430 rectifié quater est retiré.

L'amendement n°936 n'est pas adopté.

L'amendement n°1037 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°786, présenté par M. Théophile et les membres du groupe La République En Marche.

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.

M. Dominique Théophile. – Cet amendement intègre au forfait mobilités durables le transport maritime en outre-mer. Cela aidera à décongestionner ces îles en proposant une alternative par voie maritime, ou *via* le fleuve.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous ne souhaitons pas étendre le forfait au-delà du vélo et du covoiturage. Cependant, pour tenir compte des spécificités de l'outre-mer, sagesse positive.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Votre amendement est satisfait. Les bateaux collectifs sont compris dans les transports en commun et une personne se rendant à son travail par bateau se voit rembourser ses frais de carburant. Retrait ?

M. Dominique Théophile. – Les transports dont je parle - la conavigation - sont à l'image du covoiturage.

M. Victorin Lurel. – Nous soutiendrons cet amendement. La collectivité régionale souhaite encourager les transports maritimes. Il y a deux jours nous parlions des fondements juridiques. Désormais, nous parlons d'aides concrètes.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il est vrai que la conavigation n'est pas prévue par le texte, mais votre rédaction n'y remédie pas. Je vous propose d'y retravailler au cours de la navette. Retrait ou avis défavorable.

M. Dominique Théophile. – Votons-le, quitte à y revenir au cours de la navette.

L'amendement n°786 est adopté.

L'article 26, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°166, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

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.

M. Guillaume Gontard. – Nous proposons que l'employeur prenne en charge à 100 % les abonnements de transports collectifs de ses salariés, contre 50 % actuellement. Les salariés gagneraient en pouvoir d'achat, les employeurs seraient davantage associés et sensibilisés aux enjeux des mobilités propres.

Mme la présidente. – Amendement n°167, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

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.

M. Guillaume Gontard. – Cet amendement de justice sociale prévoit la prise en charge intégrale des frais de transports collectifs pour les personnes au Smic. Souvent, les transports représentent le

deuxième poste, après le logement, dans le budget des ménages modestes...

Mme la présidente. – Amendement n°366, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

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.

M. Guillaume Gontard. – Il s'agit ici de rendre cumulables la prise en charge partielle d'un abonnement de transports collectif et d'un abonnement de service de location de vélo, ce afin de favoriser la multimodalité. Nombre de nos concitoyens utilisent en effet plusieurs moyens de transports pour se rendre à leur travail. Le coût pour les employeurs serait marginal, mais on enverrait un message aux salariés.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les employeurs prennent déjà en charge 50 %. Imposer une prise en charge intégrale ferait peser une charge considérable sur les entreprises ; on ne peut l'envisager sans concertation entre les partenaires sociaux. Avis défavorable aux amendements n°166 et 167.

L'amendement n°366 est satisfait : avis défavorable également.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je ne pense pas un instant que les salariés prendraient plus les transports en commun s'ils étaient remboursés à 100 %. Ceux qu'il faut accompagner, c'est ceux qui n'en ont pas à disposition. Ne faisons pas de surenchère. Avis défavorable à l'amendement n°166.

Les salariés aux revenus modestes ont déjà accès à des tarifications sociales et solidaires, ce qui rend l'utilisation des transports en commun bien moins coûteuse que d'autres modes de déplacement. Avis défavorable à l'amendement n°167.

Retrait ou avis défavorable à l'amendement n°366, satisfait.

M. Guillaume Gontard. – C'est une question de pouvoir d'achat. Un salarié au Smic regarde de près ses dépenses de transport.

L'amendement n°366 n'est pas satisfait : mon collaborateur s'est vu refuser par le Sénat le remboursement d'un abonnement Vélib' en même temps qu'aux transports en commun. (*M. Philippe Dallier s'amuse.*) Prendre en compte la multimodalité ne coûterait pas plus cher à l'entreprise.

L'amendement n°166 n'est pas adopté, non plus que les amendements n°s 167 et 366.

ARTICLE 27

M. Guillaume Gontard. – Cet article prévoit un plan d'action en faveur de la qualité de l'air dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants à l'horizon 2025-2030, permettant notamment la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE).

C'est louable, mais insuffisant. Pourquoi privilégier l'amélioration de la qualité de l'air pour les seuls citoyens alors que 20 % des Français vivent en zone rurale, et que d'après l'Insee, les villes de 10 000 à 50 000 habitants sont celles qui connaissent la plus forte expansion ? N'ajoutons pas à la fracture territoriale une fracture sanitaire.

La maison brûle, comme disait Jacques Chirac, et vous remettez les mesures à l'horizon 2025-2030 ! La transformation du secteur des transports est urgente pour respecter les engagements de la COP21.

Ayez l'audace de proposer des mesures novatrices, comme la gratuité des transports en commun, qui désengorgerait les routes tout en améliorant durablement la qualité de l'air.

Mme la présidente. – Amendement n°169, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

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,

Mme Éliane Assassi. – Cet amendement étend la possibilité d'élaborer un plan d'action pour la qualité de l'air aux agglomérations de plus de 50 000 habitants et supprime l'échéancier prévu pour atteindre l'objectif de réduction des émissions. Ce serait un comble que les collectivités soient soumises à des objectifs moins ambitieux que les objectifs nationaux !

Mme la présidente. – 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.

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.

M. Éric Gold. – Cet amendement cible les zones à proximité des établissements recevant un public sensible - crèches, écoles, structures d'hébergement des personnes âgées, hôpitaux, équipements et espaces sportifs.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les EPCI ont déjà du mal à élaborer un PCAET. Obliger tous les EPCI de plus de 50 000 habitants à y inclure un plan de lutte contre la pollution de l'air serait trop contraignant. Avis défavorable à l'amendement n°169.

Avis défavorable à l'amendement n°492 rectifié. Commençons déjà par respecter les normes européennes. Je rappelle que la Commission européenne a saisi la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) le 11 octobre pour non-respect par la France des valeurs limites de dioxyde d'azote.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les 48 000 morts victimes de la pollution atmosphérique - voire plus, selon l'OMS - donnent la mesure des enjeux. Monsieur Gontard, nous nous attaquons à la pollution partout où il y a des dépassements, et en tout état de cause dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Plutôt que de multiplier les obligations, nous préférons favoriser les dispositifs de soutien volontaires, *via* l'Ademe. Défavorable à l'amendement n°169.

Prétendre atteindre les objectifs dès 2020 n'est guère réaliste. Nous sommes en 2019, et on ne réduit pas la pollution d'un claquement de doigts ! Avis défavorable à l'amendement n°492 rectifié.

L'amendement n°169 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°492 rectifié.

Mme la présidente. – 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 Durantou, MM. Le Gleut, Vogel et Priou, Mme Lamure, M. Gremillet et Mme Billon.

Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

Mme Élisabeth Lamure. – Cet amendement supprime l'obligation de procéder à une étude portant sur la mise en place d'une ou plusieurs ZFE, dans le

respect du principe de libre administration des collectivités locales.

Laissons 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 n'est pas le cas dans le texte actuel.

Mme la présidente. – Amendement n°168, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

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.

M. Fabien Gay. – Nous ne sommes pas opposés par principe à la mise en place de ZFE mais souhaitons que les restrictions de circulation soient corrélées à la gratuité des transports en commun lors des pics de pollution.

Gratuité du covoiturage ou du stationnement résidentiel ne suffiront pas, c'est pourquoi la ville de Paris a demandé la gratuité des transports en commun lors des pics de pollution. L'interdiction de circulation des automobiles lors de ces pics est inévitable, mais suppose de proposer des alternatives aux automobilistes. Leur imposer de prendre les transports en commun ne doit pas leur occasionner des frais supplémentaires, alors qu'ils ont déjà des frais fixes.

Vous le savez, la gratuité permanente des transports en commun est une revendication de longue date de notre groupe ; elle est appliquée avec succès dans une vingtaine de communes. La mission d'information sénatoriale menée par M. Gontard sera l'occasion de le démontrer.

L'amendement n°292 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme la présidente. – 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.

Alinéa 3, dernière phrase

Remplacer l'année :

2025

par l'année :

2020

M. Jean-Claude Requier. – Cet amendement laisse la possibilité aux territoires et EPCI engagés dans la lutte pour la qualité de l'air d'étudier la mise en place de dispositifs permettant la circulation des véhicules à zéro émission moteur dès 2020. Il ne s'agit que d'une possibilité, pas d'une obligation. Favorisons le partage des bonnes pratiques !

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La commission, par principe, n'est pas favorable à l'instauration de nouvelles obligations pesant sur les collectivités territoriales. Mais le volet mobilités est déjà intégré dans le PCAET ; il est donc cohérent d'y inclure également l'étude sur l'opportunité d'une ZFE. Avis défavorable à l'amendement n°371 rectifié.

Les ZFE ne sont pas créées à l'occasion des pics de pollution, mais sont des zones permanentes. Avis défavorable à l'amendement n°168, d'autant qu'une mission sénatoriale est en cours sur le sujet de la gratuité des transports.

L'amendement n°880 rectifié est certes ambitieux, mais irréaliste. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je partage le souci de ne pas renforcer les obligations pesant sur les collectivités territoriales. En l'occurrence, l'étude prévue dans l'article est proportionnée et a été négociée avec France Urbaine. Avis défavorable à l'amendement n°371 rectifié.

La gratuité a en effet peu de rapport avec les ZFE. Laissons les AOM libre de choisir les mesures incitatives à mettre en œuvre lors des pics de pollution. Avis défavorable à l'amendement n°168.

Retrait ou défavorable à l'amendement n°880 rectifié, trop ambitieux. Nous sommes en 2019 : 2020, c'est demain !

M. Olivier Jacquin. – Je ne suis pas favorable à la gratuité systématique, mais l'amendement n°168 ne l'impose nullement : il invite seulement à y réfléchir dans le cadre de l'étude sur la ZFE et laisse les collectivités territoriales libres de mettre en place des dispositifs incitatifs.

Mme Élisabeth Lamure. – Sensible aux arguments du rapporteur, je retire l'amendement n°371 rectifié.

L'amendement n°371 rectifié est retiré.

L'amendement n°168 n'est pas adopté.

L'amendement n°880 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°306 rectifié, présenté par MM. Lafon, Mizzon, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnacarrère et Henno, Mme Billon et M. Capo-Canellas.

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

Mme Michèle Vullien. – La Métropole du Grand Paris (MGP) a adopté son plan Climat-air-énergie métropolitain (PCAEM), qui contient déjà un plan d'action. Celui-ci prévoit l'accompagnement à la

création d'une ZFE métropolitaine. Or l'étude de préfiguration de la ZFE n'est pas intégrée au plan d'action du PCAEM, mais tirée à part.

Cet amendement évite à la MGP de devoir réviser son PCAEM pour une simple question de forme.

Mme la présidente. – Amendement n°1026, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission.

Alinéa 5

Remplacer le mot :

publication

par le mot :

promulgation

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Amendement rédactionnel.

Mme la présidente. – 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.

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. »

M. Guillaume Chevrollier. – Cet amendement harmonise le périmètre du plan de protection de l'atmosphère (PPA) avec celui des EPCI. L'agglomération de Nancy, par exemple, est la seule commune de l'intercommunalité à être couverte. Cet amendement prévoit que toute l'intercommunalité est rattachée au PPA dans un délai de cinq ans.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je comprends les objectifs de l'amendement n°306 rectifié. Mais la ministre pourra nous confirmer qu'il est satisfait par le texte actuel. En attendant l'avis du Gouvernement, sagesse.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La rédaction de l'amendement n°306 rectifié laisse penser que le seul fait d'engager une étude dispenserait de l'obligation d'un plan d'action dans le PCAET. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°306 rectifié est retiré.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis favorable à l'amendement rédactionnel n°1026.

L'amendement n°1026 est adopté.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je ne suis pas sûr qu'une modification législative soit nécessaire pour répondre à la préoccupation de l'amendement n°722 rectifié. C'est le préfet qui est compétent pour modifier le périmètre d'un PPA. En attendant l'avis du Gouvernement, sagesse.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Dans l'esprit, nous partageons l'objectif de l'amendement n°722 rectifié. Une circulaire pourra être adressée aux préfets pour leur demander d'harmoniser les périmètres. Retrait ?

M. Guillaume Chevrollier. – Soit, avec cet engagement.

L'amendement n°722 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°307 rectifié, présenté par MM. Lafon, Mizzon, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnacarrère et Henno, Mme Billon et M. Capo-Canellas.

Alinéa 8

Après les mots :

par le

insérer les mots :

premier alinéa du

M. Jean-Pierre Moga. – Les établissements publics territoriaux (EPT) de la MGP élaborent un PCAET qui doit être compatible avec celui de la métropole. Il serait contre-productif d'obliger les EPT à établir des études relatives à des ZFE réduites à leurs territoires. Cet amendement en tire les conséquences.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement est satisfait par le texte de la commission. Retrait ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°307 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°308 rectifié, présenté par MM. Lafon, Le Nay, Mizzon et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnacarrère, Henno et Capo-Canellas et Mme Billon.

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. »

Mme Michèle Vullien. – Pour la création de la ZFE métropolitaine de la MGP, chaque maire des communes membres de la métropole incluse dans le périmètre de la ZFE doit édicter un arrêté concordant pour son territoire communal.

Cet amendement transfère de plein droit le pouvoir de police de la circulation des maires, mais uniquement pour les restrictions de circulations dans la ZFE. Cela permettrait de créer cette ZFE dans un délai bref, compatible avec les exigences de santé publique et les échéances européennes.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement pose des problèmes juridiques : la métropole du Grand Paris serait compétente pour édicter des restrictions de circulation sur des voies dont les maires sont responsables - le pouvoir de police de la circulation serait donc divisé, ce qui pose un problème de cohérence.

Le second problème est politique. Certains maires ont refusé que leur commune soit incluse dans la ZFE. Cet amendement permettrait à la MGP de leur forcer la main. Ce n'est pas le rôle du Sénat. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je partage l'objectif de faciliter la création de la ZFE métropolitaine, mais le pouvoir de police n'est pas sécable. En outre, cet amendement remettrait en question la ZFE de la ville de Paris. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°308 rectifié est retiré.

L'article 27, modifié, est adopté.

ARTICLE 28

Mme Martine Filleul. – Notre groupe avait présenté un amendement - malheureusement tombé sous le coup de l'article 40...

M. Philippe Dallier. – *Fatalitas ! (Sourires)*

Mme Martine Filleul. – ... - qui permettait aux AOM de mettre en place des péages positifs à l'entrée des grandes villes. Le but est de pousser les automobilistes à changer leurs habitudes. Ce système fonctionne aux Pays-Bas, et la métropole européenne de Lille souhaite s'en inspirer. Je comprends que le Gouvernement ait renoncé aux péages urbains, dans le contexte actuel, mais je regrette qu'il n'ait pas envisagé cette piste.

Mme la présidente. – Amendement n°748 rectifié, présenté par Mme Bonnefoy et les membres du groupe socialiste et républicain.

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 » ;

Mme Nicole Bonnefoy. – La circulation des poids lourds sur les routes nationales est un fléau pour les autres usagers de la route comme pour les riverains. En Charente, la RN10 voit passer six mille camions par jour, dont les deux tiers traversent le département sans s'arrêter. Les camions préfèrent en effet ne pas prendre l'autoroute A10, assujettie à péage...

Cet amendement octroie aux maires ou présidents d'EPCI dont le territoire est situé à moins de 50 km d'une autoroute à péage, le pouvoir d'établir une zone à circulation restreinte afin de lutter contre les nuisances générées par le trafic des poids lourds. Les camions seraient ainsi contraints de se reporter sur l'autoroute, plus adaptée à ce trafic.

Mme la présidente. – Amendement n°493 rectifié, présenté par MM. Dantec, Artano, Gold, Arnell et Corbisez, Mme Guillotin et MM. Labbé et Guérini.

Alinéa 4

Supprimer les mots :

de plus de 100 000 habitants

M. Éric Gold. – Cet amendement élargit le champ des communes pouvant être inclus dans une ZFE en supprimant le seuil de 100 000 habitants. Une action résolue sur les mobilités durables permettrait d'augmenter l'attractivité des villes moyennes et de revaloriser le foncier dans leurs centres-villes.

Mme la présidente. – Amendement n°170, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 4

Remplacer le nombre :

100 000

par le nombre :

50 000

M. Guillaume Gontard. – Cet amendement va dans le même sens. Si l'agglomération n'a pas de problème de pollution, elle ne sera pas obligée de mettre en place une ZFE, le dispositif étant optionnel.

La France n'a créé que deux ZFE depuis 2015, alors que 200 ont été mises en place dans l'Union européenne sur la même période. Ne pénalisons pas les habitants des agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants.

Mme la présidente. – Amendement n°523 rectifié, présenté par MM. Théophile, Karam, Patient, Mohamed Soilihi et Hassani.

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

M. Dominique Théophile. – Cet amendement abaisse le seuil des ZFE en outre-mer afin de tenir compte de leur démographie. La Guadeloupe est la première région émettrice de CO₂ par personne et par kilomètre parcouru : 264 grammes contre 130 dans l'hexagone.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La commission souhaite laisser toute liberté aux collectivités qui souhaiteraient s'engager dans une ZFE. Ce projet de loi se veut une boîte à outils, laissons cet outil à disposition des collectivités de moins de 100 000 habitants.

Avis favorable à l'amendement n°493 rectifié. Retrait des amendements n°748 rectifié, 170 et 523 rectifié, satisfaits. (*M. Victorin Lurel s'interroge.*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le texte du Gouvernement ciblait les EPCI de plus de 100 000 habitants compte tenu de leur capacité à mener les études nécessaires et à contrôler le dispositif mis en place. Cela dit, je ne vois pas de raison de m'opposer à l'extension d'une faculté. Sagesse sur l'amendement n°493 rectifié ; retrait des amendements n°170 et 523 rectifié à son profit.

La ZFE n'est pas l'outil approprié pour reporter le trafic des poids lourds - ceux qui ont une vignette Crit'Air pourraient en effet y circuler, or le parc se renouvelle plus vite que celui des véhicules particuliers. L'amendement n°748 rectifié ne serait pas opérant : retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°748 rectifié est retiré.

M. Victorin Lurel. – L'amendement n°493 rectifié satisfait-il réellement celui de M. Théophile ? Le seuil de 100 000 interdit aux plus petites agglomérations de profiter de la faculté prévue dans l'article. Le seuil de 50 000 existe déjà outre-mer : les agglomérations de plus de 50 000 peuvent en effet percevoir la taxe spéciale sur les carburants.

Avec l'amendement n°493 rectifié, il n'y aurait plus de seuil : cela signifierait-il que toute ville pourrait mettre en place une ZFE ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Oui.

L'amendement n°523 rectifié est retiré.

L'amendement n°493 rectifié est adopté.

L'amendement n°170 n'a plus d'objet.

L'amendement n°346 rectifié n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°494 rectifié, présenté par MM. Dantec, Artano, Gold, Arnell et Corbisez, Mme Guillotin et MM. Labbé, Castelli, Gabouty, Guérini, Menonville et Requier.

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.

M. Ronan Dantec. – Cet amendement incite les collectivités à mettre en place une ZFE dont le périmètre - véhicules intégrés et étendue géographique - serait assez ambitieux et progressif pour éradiquer à moyen terme la pollution de l'air.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis défavorable, comme en commission.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°494 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°677 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

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. » ;

M. Roland Courteau. – Nous adaptons les restrictions propres aux ZFE aux publics les plus fragiles. Ainsi, des dérogations de libre-circulation pourront être mises en place pour les travailleurs se rendant sur leur lieu de travail avec un véhicule traditionnel, ainsi que les véhicules de livraison et de travaux.

La mise en place des ZFE doit s'accompagner d'un plan d'action comportant des mesures d'accompagnement. En effet, selon l'Ademe, les coûts sociaux sont mal documentés et les impacts des ZFE sur la qualité de l'air sont disparates.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Souplesse et liberté pour les AOM et les collectivités, serais-je tenté de répondre !

Les collectivités ont de larges marges de manœuvre pour adapter leurs ZFE ; véhicules concernés, jours et horaires peuvent être adaptés en fonction des spécificités du territoire et de l'offre de

mobilité disponible, des dérogations particulières peuvent être accordées.

Enfin, le détenteur du pouvoir de police peut ne pas être l'AOM. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les études préalables aux ZFE doivent déjà s'accompagner d'une analyse de la population et de la proportion de véhicules concernés. Elles sont soumises pour avis aux AOM, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie et aux chambres consulaires. Il est déjà possible d'accorder des dérogations, pour des types de véhicules ou au niveau individuel. Les ZFE n'ont pas vocation à interdire les voitures, mais les véhicules les plus polluants. Le Gouvernement met en place de nombreuses aides à l'acquisition de véhicules plus récents.

Enfin, le rapporteur a raison : les AOM ne sont pas forcément détentrices du pouvoir de police de la circulation. Retrait ou avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. – Attention toutefois au risque en termes de cohésion sociale. Les dérogations possibles sont-elles du même ordre que celles relatives au stationnement ? Tarification solidaire ou ciblage sur certaines activités ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Oui, les dispositifs peuvent être adaptés aux différents types d'activité. Les quinze métropoles qui s'engagent dans ce processus veillent à la progressivité et à ne pas mettre en difficulté nos concitoyens. Certaines activités font l'objet d'un accompagnement.

M. Roland Courteau. – Vous parlez d'activité, nous parlons des gens aux revenus trop modestes pour acquérir un véhicule propre.

L'amendement n°677 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – 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.

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. » ;

M. Olivier Léonhardt. – En 2030, seuls les véhicules propres pourront circuler dans la ZFE du Grand Paris. Je m'en réjouis, car cela implique que le Gouvernement offre des alternatives sérieuses aux habitants de grande banlieue, contraints de prendre la voiture.

Cela fait vingt ans que je me plains de l'état déplorable du réseau du RER en Île-de-France.

M. Philippe Dallier. – Eh oui !

M. Olivier Léonhardt. – Pour lutter vraiment contre la pollution, il faudra impérativement améliorer le service et augmenter la capacité des trains pour accueillir de nouveaux voyageurs. Peut-on imaginer une ZFE sans proposer d'alternative aux Franciliens ? Ou bien interdira-t-on aux habitants de la grande couronne tout accès à Paris ?

Cet amendement rassemble dix sénateurs de cinq groupes politiques, issus des quatre départements de la grande couronne.

Monsieur le rapporteur, ne repoussez pas par un argument technique les préoccupations de 5,5 millions d'habitants de la grande couronne. Le quotidien d'un habitant de Sainte-Geneviève-des-Bois ressemble fort à celui d'un habitant de la périphérie d'Angers, de Nîmes ou de Tourcoing. L'objet de cet amendement dépasse le cadre de l'Île-de-France, et j'en appelle à la solidarité et à la responsabilité de tous nos collègues de territoires de plus en plus ignorés !

M. Didier Mandelli, rapporteur. – J'entends bien ce cri du cœur francilien sur les RER et les problèmes posés à la population concernée par leur saturation. Mais cet amendement propose chaque année de mettre en place ou non une ZFE. Ce n'est pas crédible. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je ne peux laisser dire que le Gouvernement ne se préoccupe pas des habitants des zones périurbaines. Vous avez voté un titre destiné à programmer le développement des infrastructures, afin de réorienter les priorités d'investissements des seules lignes à grande vitesse vers les transports du quotidien et ce, dans toutes les zones. C'est précisément l'objectif principal de cette loi.

J'ai donné un avis défavorable à l'amendement remontant à la Métropole du Grand Paris la décision de mise en place d'une ZFE, pour laisser se faire la concertation.

Le contrat de plan État-région d'Île-de-France prévoit des investissements massifs et sans précédent dans les transports, au point que les travaux de remise en état des réseaux, pour que cela aille mieux demain, risquent de créer des perturbations aujourd'hui.

Ne laissons pas croire que nous allons mettre en place brutalement les ZFE sans aucune mesure d'accompagnement. La mise en œuvre sera progressive et nous développerons des solutions alternatives pour éviter de mettre en danger les habitants de ces zones. Avis défavorable.

M. Ronan Dantec. – C'est un amendement d'appel, voire provocateur. (*M. Olivier Léonhardt s'en défend.*) Mais il attire l'attention sur le risque que la ZFE n'aggrave la ségrégation sociale. Il y a un an, la contribution carbone-énergie a eu les conséquences

que l'on sait, parce qu'on ne s'est pas posé les bonnes questions.

Si les investissements ne sont pas au rendez-vous, si les primes à la mutation pour les ménages modestes ne sont pas à la hauteur, les fractures vont s'accroître. Ne refaisons pas les erreurs du passé !

M. Jean-Raymond Hugonet. – Madame la ministre, je ne doute pas de votre sincérité. Le 12 juillet, cette année, comme l'an dernier, vous serez à la gare de Brétigny-sur-Orge, où sept personnes sont mortes à cause d'un défaut d'entretien des lignes. C'est un territoire véritablement considéré comme relégué, où l'on nous impose de construire, alors qu'il est sous-équipé en transports, à quelques encablures de Paris.

Je sais, madame la ministre, que vous mettez toute votre énergie pour en sortir. Merci à M. Léonhardt d'avoir déposé cet amendement, qui appelle l'attention sur une situation qui ne peut plus durer. C'est un sujet vital pour la grande couronne.

M. Roger Karoutchi. – Je n'ai pas l'habitude de flatter le Gouvernement... Chacun son rôle ! (*Sourires*) Mais on fait peser sur les épaules du Gouvernement actuel les manques de vingt-cinq ans. La SNCF, nous en fûmes témoins avec Laurence Cohen, au conseil d'administration du STIF, réinvestissait même l'amortissement du réseau Île-de-France dans le TGV...

Désormais, on met énormément de moyens dans l'amélioration du réseau existant, et pas seulement dans le Grand Paris Express, financé uniquement par les Franciliens, avec une forte contribution des entreprises. Le contrat de plan État-région triple les investissements à cinq ans. Il y a beaucoup à faire après une aussi longue période où l'on n'a pas fait grand-chose, mais cela bouge, on commence déjà les transformations.

M. Olivier Léonhardt. – J'ai approuvé dans mon intervention le principe des ZFE. Mais, sur le quai de Sainte-Geneviève-des-Bois, les trains sont pleins ! Je suis d'accord pour empêcher les gens d'aller à Paris en voiture, tant qu'on les laisse au moins prendre le train !

Bravo pour les ZFE, mais il faut insister auprès de la SNCF et des AOM pour améliorer la situation des Franciliens, en particulier ceux qui habitent en grande couronne. À Sainte-Geneviève-des-Bois, on met trois heures, aller-retour, pour aller travailler. Chaque jour, une heure et demie aller, une heure et demie retour ! Sur le plan des transports, nous ne sommes pas des Parisiens, mais des gens qui habitent en-dehors de la zone dense, du territoire protégé.

M. Philippe Dallier. – Je comprends le problème. Mais le débat n'est pas entre petite couronne et grande couronne puisque le périmètre choisi est celui de l'A86, qui coupe en deux certaines communes de Seine-Saint-Denis. Les moins réticents sont ceux des communes les plus pauvres, qui n'ont pas les moyens

de s'équiper. Il aurait fallu penser à l'échelle de l'Île-de-France, et faire davantage de coordination pour associer cette transition.

M. Olivier Jacquin. – C'est la question des mobilités à deux vitesses. Le provincial et agriculteur que je suis peut vous faire part de son empathie, car il a fait l'expérience du RER B aux heures de pointe. Ce n'est vraiment pas agréable !

Il y a une double exclusion : le prix du foncier et le temps de transport. Il faut prévenir et guérir - d'où l'amendement n°677 rectifié qui prévoyait des dérogations pour les plus modestes.

M. Michel Dagbert. – Je suis d'accord avec Roger Karoutchi. Nous payons plusieurs décennies de négligence. Mais n'opposons pas les habitants des métropoles et les ruraux. Je suis à cinquante minutes de Paris en TGV ; j'ai une tante à Saint-Michel-sur-Orge qui, quand elle travaillait - infirmière à Paris - passait trois heures dans les transports chaque jour.

Je partage donc les préoccupations que reflète l'amendement, qui n'apporte peut-être pas les bonnes solutions.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Faites confiance à l'intelligence des territoires ! Pas moins de quinze métropoles sont en train de mettre en place une ZFE. Elles veulent d'abord écarter les poids lourds les plus polluants, ensuite les véhicules de livraison. Puis, le cas échéant, les particuliers viennent en dernier. Faisons confiance aux élus pour protéger les habitants.

Je rappelle aussi que nous offrons jusqu'à 4 000 euros de prime à la conversion pour l'achat de véhicules d'occasion, et nous travaillons avec Mme Dubos sur le crédit pour les plus modestes. Le dispositif est cohérent. Les ZFE ne doivent pas être vues comme des restrictions disproportionnées.

À la suite d'une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°446 rectifié bis, mis aux voix par assis et debout, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – 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.

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 » ;

M. Serge Babary. – Les ZFE qui remplacent les zones à circulation restreinte limitent 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 : une durée minimale d'application de trois ans permettant une visibilité et une prévisibilité suffisantes pour les acteurs économiques et la mise en place des critères communs entre les différentes agglomérations pour ne pas autoriser des véhicules à un endroit et les interdire à un autre et donc imposer le système Crit'air.

C'est l'objet de cet amendement.

Mme la présidente. – Amendement n°74 rectifié *bis*, 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.

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. » ;

Mme Vivette Lopez. – L'article 28 transforme les zones à circulation restreinte en zones à faibles émissions d'ici fin 2020.

Les interdictions de circulation des véhicules étant fondées sur leurs émissions polluantes, leur application doit prendre en compte le calendrier des évolutions technologiques.

Les acteurs de la mobilité ont besoin de prévisibilité pour leurs investissements.

La ZFE ne doit pas exclure les TPE et PME de certains marchés.

Cet amendement fixe un calendrier d'interdictions de circulation dans les zones à faibles émissions programmé pour une durée de trois ans.

Mme la présidente. – Amendement identique n°83 rectifié *bis*, présenté par M. Vaspert, 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. Poniatowski, Priou, Genest et Adnot.

Mme Élisabeth Lamure. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°749 rectifié, présenté par Mme Bonnefoy et les membres du groupe socialiste et républicain.

Mme Nicole Bonnefoy. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – On encadre les compétences des collectivités territoriales alors que certaines pourraient préférer une durée courte, d'autres une durée supérieure à trois ans. Laissons-leur cette souplesse.

Retrait ou avis défavorable à l'amendement n°431 rectifié *quater* et aux amendements identiques n°74 rectifié *bis*, 83 rectifié *bis* et 749 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il faut en effet donner de la visibilité sur les mesures en matière de circulation. Mais c'est le principe même des ZFE, qui font l'objet d'un bilan tous les trois ans ; toute hausse des exigences fera l'objet d'une concertation.

Retrait ou avis défavorable aux quatre amendements.

L'amendement n°431 rectifié quater est retiré, de même que les amendements identiques n°74 rectifié bis, 83 rectifié bis et 749 rectifié.

Mme la présidente. – 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.

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 » ;

M. Patrick Chaize. – Dans le droit en vigueur, les émissions polluantes dégagées par les dispositifs embarqués à bord des véhicules, tels que les groupes frigorifiques embarqués disposant d'un moteur autonome, ne sont pas prises en compte pour fixer les mesures de restriction de circulation applicables au sein des ZFE.

Pourtant, la majorité des groupes frigorifiques actuels produisent du froid grâce à un moteur thermique autonome représentant plus de 90 % des émissions de particules d'un camion frigorifique dans son ensemble. Or des solutions alternatives propres existent et fonctionnent notamment à l'électricité ou à l'azote cryogénique.

Nous proposons de tenir compte des émissions des dispositifs embarqués lors de la détermination et de la mise en œuvre des restrictions de circulation au sein des ZFE.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – C'est un vrai problème, mais la solution est difficile à mettre en œuvre, et surtout à contrôler. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les dispositifs embarqués sont polluants, mais ils concernent très peu de véhicules. De plus, le contrôle de leurs émissions est difficile.

Enfin, le maire peut prendre des mesures vis-à-vis des véhicules de livraison. Avis défavorable.

M. Patrick Chaize. – Les mesures que vous évoquez posent les mêmes problèmes de contrôle. L'environnement doit être pris en compte dès la conception des dispositifs embarqués.

L'amendement n°846 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°75 rectifié *bis*, présenté par Mme Lopez, MM. Babary, Daubresse, Laménie, 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.

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, » ;

Mme Vivette Lopez. – Cet amendement associe 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 doivent être prises après concertation des professionnels concernés et selon un calendrier arrêté pour une période de trois ans.

Mme la présidente. – Amendement identique n°84 rectifié *bis*, 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.

Mme Élisabeth Lamure. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°560 rectifié *ter*, présenté par MM. Chasseing, Decool, A. Marc, Wattebled, Fouché et Guerriau, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Malhuret, Gabouty,

Nougein, Bonhomme, Longeot, L. Hervé, Luche et Mayet, Mme Bonfanti-Dossat, M. Requier, Mmes Sollogoub et N. Delattre, M. Bouchet et Mme Renaud-Garabedian.

M. Jean-Louis Lagourgue. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le code général des collectivités territoriales prévoit déjà la consultation des chambres consulaires - en l'espèce des Chambres de commerce et d'industrie (CCI) - pour la mise en place des ZFE. Ces amendements sont donc satisfaits, ils devraient être retirés mais sagesse.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les entreprises concernées sont en effet consultées *via* les CCI et consultations publiques et accompagnées, notamment par des dispositifs de suramortissement introduits au projet de loi de finances 2019. Retrait ?

Les amendements identiques n°s 75 rectifié bis, 84 rectifié bis et 560 rectifié ter sont retirés.

L'amendement n°512 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°518, présenté par MM. Féraud et Assouline, Mme de la Gontrie et M. Jomier.

Alinéa 23

Après le mot :

compte

insérer le mot :

notamment

M. Rémi Féraud. – L'article 28 contient en l'état un certain nombre de dispositions limitatives, susceptibles de restreindre l'efficacité du dispositif.

Cet amendement a pour objet de faciliter et de sécuriser juridiquement le contrôle.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°518 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°418 rectifié *bis*, 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.

Alinéas 24 à 28

Supprimer ces alinéas.

Mme Michèle Vullien. – Pour pouvoir déployer efficacement les ZFE, les AOM doivent avoir accès à des outils de contrôle automatisés, efficaces et crédibles, ce que seule l'instauration d'un vidéo-contrôle peut assurer.

L'arrêté autorisant l'installation de ces dispositifs ne peut être délivré qu'à certaines conditions strictes qui limitent l'efficacité du dispositif.

Cet amendement assouplit ces contraintes, sans mettre à mal l'équilibre entre les principes constitutionnels de respect de la vie privée et de liberté de circulation et le motif d'intérêt général poursuivi.

Mme la présidente. – Amendement identique n°998 rectifié, présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mmes Lavarde et Durantou et MM. Le Gleut, Laménié, Regnard, Pointereau, Poniatowski et Rapin.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. – Il vient d'être excellemment défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°937 rectifié, présenté par le Gouvernement.

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'exécède pas 0,025 ;

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement partage l'objectif consistant à disposer de moyens de contrôle efficaces pour les zones à faibles émissions, condition de l'efficacité des ZFE.

Le déploiement des dispositifs de contrôle doit aussi veiller à ne pas porter d'atteintes disproportionnées aux libertés individuelles, ce qui réclame un compromis entre la portée des contrôles et leur proportionnalité. Le Conseil d'État considère que cet équilibre était assuré, en raison des « limitations et précautions dont est assortie la procédure de contrôle ». C'est le caractère mesuré du taux de contrôle et le plafonnement prévu qui l'a conduit à écarter le risque constitutionnel.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les amendements identiques n°418 rectifié *bis* et 998 rectifié sont excessivement intrusifs. Retrait ? Avis défavorable à l'amendement n°937 rectifié du Gouvernement : le taux fixé nous semble trop bas.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis favorable aux amendements identiques n°418 rectifié *bis* et 998 rectifié pour les raisons évoquées.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois. – L'article 28 facilite le contrôle automatisé dans les ZFE. C'est un chemin de crête entre efficacité des contrôles d'une part, et droits et libertés des automobilistes, d'autre part. Le problème ici est que l'automobiliste ne peut éviter la ZFE - au

contraire des zones réservées. Le Conseil d'État précise bien que le dispositif de contrôle doit être assorti de garanties spécifiques pour ne point porter d'atteintes disproportionnées à la liberté d'aller et venir. Ainsi, le nombre de contrôles journaliers doit être plafonné. Notre commission estime qu'il y a un risque de contentieux. Avis défavorable aussi aux amendements identiques n°418 rectifié *bis* et 998 rectifié.

M. Olivier Jacquin. – C'est une question passionnante. La CNIL a rappelé les risques en matière de protection de la vie privée. L'équilibre trouvé par notre rapporteur me semble satisfaisant.

Mme Michèle Vullien. – On respecte donc la liberté de mourir prématurément ! On entrera, on paiera un procès-verbal, et basta... J'ai participé, moi aussi, aux consultations. J'ai entendu la frivolité de la CNIL. Si on met en place des ZFE, il faut faire des contrôles. Je maintiens l'amendement.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. – L'amendement de M. Husson que j'ai défendu est un amendement d'appel. Il y a un équilibre à trouver. Entendant le rapporteur, je le retire.

L'amendement n°998 rectifié est retiré.

M. Pascal Savoldelli. – Pas moins de 2 500 véhicules seront concernés par l'interdiction de circulation dès juillet 2019, dans ma ville, de 67 000 habitants, Ivry ; puis 4 500 l'année d'après et 10 000 en 2024 !

Il y a l'enjeu des libertés, par rapport au taux de contrôle, effectivement, mais pas seulement !

La multiplication des amendements s'explique à mon avis par la faiblesse de l'accompagnement. On met en place la ZFE, mais l'on risque, à suivre cette pente, d'exaspérer les populations qui n'auront pas les moyens, pour acquérir un nouveau véhicule de payer 10 000 euros, soit le reste à charge pour un ménage non imposable, voire 18 000 euros, soit le reste à charge pour un ménage non imposable ; déduction faite des aides actuellement prévues.

On a parlé de l'Essonne. Dans le Val-de-Marne, non plus, le transport en commun ne compensera pas. Mesurez l'exaspération des habitants qui n'auront pas les revenus suffisants pour être en situation d'acquérir un véhicule propre et constateront les délais de réalisation des travaux de la ligne 10 par exemple...

M. Daniel Gremillet. – Je partage cette position. Le débat de fond, au-delà des contrôles, c'est la possibilité économique pour les ménages de vivre dignement sur leur territoire, ce sont les conséquences de l'exclusion ! Il ne se résume pas à des pourcentages. Attention à ne pas exclure encore davantage.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il n'est pas question de mettre en place des ZFE sans accompagnement. Ce sera très progressif. Les métropoles déjà engagées avancent avec prudence,

en commençant par les poids lourds et les véhicules de livraison.

Quant au taux de contrôle, le dispositif de contrôle-sanction automatisé existe déjà pour la vitesse. Le taux initial de 15 % des flux entrants contrôlés est tout à fait supérieur aux capacités actuelles de contrôle non automatisé. Mesurons-en bien les conséquences !

L'amendement n°418 rectifié bis n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°937 rectifié.

Mme la présidente. – 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.

Alinéas 30 à 36

Supprimer ces alinéas.

Mme Éliane Assassi. – Cet amendement supprime toute mention de constitution de fichiers. Nous sommes très favorables aux ZFE, mais beaucoup moins au contrôle automatisé et à la constitution de fichiers, même périssables. La commission a augmenté le plafond du taux de contrôle. En revanche, les contrôles doivent masquer irréversiblement l'identité des passagers des véhicules, ce dont nous nous félicitons. Le Conseil d'État a néanmoins émis des réserves.

Mme la présidente. – Amendement n°946, présenté par le Gouvernement.

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.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – J'ai porté un amendement similaire sur d'autres dispositifs de contrôle. L'état des technologies ne permet pas de contrôler efficacement les véhicules, c'est-à-dire de révéler l'identité du conducteur, tout en masquant irréversiblement celle des passagers, comme l'impose votre commission. Dès qu'il le permettra, ce sera mis en place, à condition de respecter le RGPD et la directive d'avril 2016, ainsi que les prescriptions de la CNIL.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Inutile de contrôler si l'on ne peut pas consulter les fichiers. Avis défavorable à l'amendement n°946. Retrait ou avis défavorable à l'amendement n°171 rectifié.

M. Olivier Jacquin. – Je ne conteste pas la nécessité des contrôles. Mme Filleul a évoqué les péages inversés à Lille, un projet retoqué au nom des libertés.

Le Cerema teste des méthodes de contrôle de tonnage des poids lourds.

C'est toujours une question d'équilibre entre l'efficacité et les principes.

M. Jean-Yves Leconte. – L'amendement n°171 rectifié suscite des inquiétudes. L'objectif est que les mobilités soient plus écologiques. Aucune ne sera plus écologique, si cela se fait aux dépens de la liberté. On crée un fichier puis on change la finalité et à la fin on n'est plus en démocratie...

Le Sénat s'enorgueillit pourtant de protéger les libertés individuelles. Qu'il continue à le faire, quel que soit l'objectif. Si la technologie ne permet pas de préserver la vie privée, allons dans le sens de nos collègues communistes.

L'amendement n°171 rectifié n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°946.

Mme la présidente. – Amendement n°938, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 38

Supprimer cet alinéa.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement partage l'objectif d'aider les collectivités qui mettent en place des contrôles. Cependant, le dispositif d'accompagnement doit faire l'objet d'une réflexion interministérielle, d'où la suppression proposée.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Dans la mesure où aucune solution n'est proposée, nous préférons maintenir le dispositif. Avis défavorable.

L'amendement n°938 n'est pas adopté.

L'article 28, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – 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.

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 consultation 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. »

Mme Michèle Vullien. – Le trafic automobile sur les principaux axes des grandes agglomérations françaises cause des nuisances de pollution et de bruit.

Si une partie de ce trafic peut être réduite par le développement des transports en commun locaux, une autre part est constituée par des usagers en transit qui ne font que traverser l'agglomération.

Il n'est pas nécessaire pour ces usagers 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.

Cet amendement autorise l'institution par les métropoles de droit commun d'un « tarif de dissuasion du transit » qui inciterait 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. Les poids lourds de transport de marchandises peuvent, en effet, 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 et/ou du préfet.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le dispositif proposé s'apparente au péage urbain. Cette possibilité

figurait dans l'avant-projet de loi mais a été supprimée au vu du contexte social.

En outre, les métropoles ne sont pas demandeuses. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je crois comprendre que cet amendement a été inspiré par la métropole de Lyon pour éviter les trafics de transit. Mais viser l'ensemble des véhicules particuliers entraverait la liberté de circuler. Il faudrait à tout le moins que l'amendement mentionne le fait générateur et l'exigibilité de la taxe.

De plus, un tel dispositif ne saurait impliquer l'intervention de l'État mais devrait être à la libre responsabilité des métropoles.

Quant aux péages inversés lillois, il prévoit d'abord une phase d'observation d'un mois pour identifier les automobilistes au comportement répréhensible pour les inciter à en changer... C'est une atteinte patente aux libertés individuelles. À Lyon, d'autres dispositifs plus acceptables sont possibles. Retrait ou avis défavorable.

Mme Michèle Vullien. – La précédente loi sur les transports, la LOTI, a tenu une trentaine d'années. Nous examinons ce texte aujourd'hui parce que les situations de congestion dans certains endroits de France sont insoutenables. Personne n'est assez kamikaze pour installer des péages avant les élections municipales.

Pour autant, la loi doit fournir des outils aux élus, même de façon embryonnaire.

À Lyon comme à Paris, il est intolérable que ceux qui travaillent mettent autant de temps à arriver jusqu'à leur lieu de travail. Je maintiens cet amendement pour le panache, en sachant qu'il sera rejeté.

M. Olivier Jacquin. – À Rotterdam et Amsterdam, les péages urbains sont socialement acceptés. C'est moins le cas à Londres. Nous trouverons certainement l'occasion de nous doter d'un tel outil.

Plutôt que de parler de péage urbain, cet amendement propose habilement de gérer le transit. Ma collègue Nicole Bonnefoy proposait aux maires des communes et EPCI d'interdire le trafic des poids lourds qui se détourneraient d'une autoroute pour éviter le péage. C'est une piste intéressante à laquelle nous n'avions pas porté toute l'attention qu'elle méritait.

L'amendement n°244 rectifié bis n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°172, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

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.

M. Guillaume Gontard. – Une fois n'est pas coutume, nous proposons que le Gouvernement remette un rapport au Parlement sur le bilan du recueil systématique des photographies de plaques d'immatriculation des véhicules circulant sur l'ensemble des voies réservées.

Dans son avis rendu le 15 novembre 2018, le Conseil d'État reconnaît que « 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 » et, partant, de porter « atteinte au respect du droit à la vie privée ».

La commission a aussi jugé utile de plafonner les contrôles. Quant à la CNIL, elle n'a toujours pas rendu son avis.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La CNIL a rendu un avis sur le projet du texte avant sa transmission au Conseil d'État. C'est sur le fondement de ces deux avis que le Gouvernement a choisi de plafonner le nombre des dispositifs de contrôle. La CNIL donnera aussi son avis sur l'étude d'impact qui précédera la mise en place des dispositifs de contrôle. Avis défavorable.

M. Jean-Yves Leconte. – Le sujet est grave, car l'enjeu est celui des libertés individuelles. Que le Gouvernement fasse un rapport sur les difficultés de mise en place d'un tel dispositif n'est pas inutile. N'oublions pas que cela pourrait peser sur l'acceptabilité du dispositif. Le Parlement devra aussi contrôler l'application de cette loi. Soutenons cet amendement.

L'amendement n°172 n'est pas adopté.

L'article 28 bis est adopté.

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-MARC GABOUTY,
VICE-PRÉSIDENT

M. le président. – 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.

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 ».

M. Patrick Chaize. – Face au défi climatique et à l'impact du secteur des transports sur l'environnement, il est impératif de proposer aux automobilistes des solutions complémentaires pour réduire leur empreinte sur l'environnement.

Il est tout à fait possible de transformer un véhicule à motorisation thermique en électrique, et cette solution devrait être promue par les pouvoirs publics - d'autant qu'on n'a plus alors à détruire le véhicule.

Cependant, cette procédure est complexe et coûteuse, soumise à une demande d'accord du constructeur d'origine, de nature à décourager toute activité industrielle et commerciale.

Cet amendement rend donc possible la transformation de véhicules thermiques en véhicules électriques sans l'accord du constructeur, dans des conditions prévues par décret en Conseil d'État.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La suppression de l'accord du constructeur n'est pas forcément pertinente. Peut-être vaudrait-il mieux revoir la procédure d'homologation du véhicule ? Sagesse.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les acteurs de l'industrie du retrofit électrique pointent la lourdeur de la procédure. Soit, mais plutôt que de supprimer l'accord du constructeur, il faut alléger la procédure. Nous y travaillons et la démarche pourra s'exercer au niveau réglementaire. Retrait ?

M. Patrick Chaize. – C'est dommage, car l'on prévoyait que tout soit fixé par décret. Je le maintiens.

M. Frédéric Marchand. – Le groupe LaREM avait déposé un amendement similaire qui a été déclaré irrecevable. La transformation d'un véhicule thermique en véhicule électrique est possible à un prix qui défie l'entendement. C'est beaucoup moins cher que d'acheter un autre véhicule, c'est beaucoup plus écologique. Pourquoi ne pas le promouvoir et simplifier les procédures au bénéfice de la planète et du pouvoir d'achat de nos concitoyens ?

Mme Pascale Bories. – Monsieur Chaize, qu'en est-il de la garantie ? Un véhicule transformé par le constructeur en bénéficie. Autrement, il n'en bénéficie pas.

L'amendement n°395 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

ARTICLE 28 TER

M. le président. – Amendement n°380 rectifié, 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 Durantou, MM. Daubresse, Longuet, B. Fournier et Rapin et Mme Garriaud-Maylam.

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. »

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. – Cet amendement de précision prend en compte le vécu des personnes concernées par les nuisances sonores des infrastructures ferroviaires.

Il faut intégrer des indicateurs dits « événementiels » dans la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires et retranscrire l'exposition de la population à des sources de bruit présentant un caractère événementiel.

Dans ses recommandations du 10 octobre dernier, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime qu'il ne faut pas dépasser un seuil de 54 décibels (dB) le jour et 44 dB la nuit ; nous sommes à 60 dB le jour et 55 dB la nuit.

Notre réglementation pour la protection des riverains vis-à-vis des nuisances générées par les infrastructures de transport retient un seul et unique indicateur : le calcul de la moyenne de bruit sur deux périodes : la période diurne, soit seize heures, et

nocturne soit huit heures, comme représentatif des nuisances et de la gêne subies par les riverains.

Il faut prendre en compte la notion d'émergence de bruit, c'est-à-dire la différence entre le niveau de bruit ambiant habituel et le niveau de bruit au passage des TGV.

M. le président. – Amendement identique n°781, présenté par Mme Bonnefoy.

Mme Nicole Bonnefoy. – C'est le même amendement, que je porte en songeant aux riverains de la LGV Océane. Il faut intégrer la notion d'émergence de bruit dans les dispositifs de protection.

M. le président. – Amendement n°916 rectifié, présenté par Mme Grelet-Certenais et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 2

Après le mot :

fréquence

rédigier 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.

Mme Nadine Grelet-Certenais. – Cet amendement donne la possibilité de mieux cerner les limites des indicateurs actuels de bruit moyen par rapport aux ressentis des riverains et d'identifier, dans le cas des projets de lignes nouvelles à grande vitesse, les mesures à mettre en œuvre pour garantir une meilleure acceptabilité des grands projets d'infrastructure de transport ferroviaire.

En Sarthe, la mise en service de la LGV Paris-Rennes est devenue un sujet de santé publique avec des pics sonores de plus de 90 dB. Les riverains subissent jour et nuit le bruit et des vibrations insupportables, cause de stress et de dépression. La mission demandée au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) sur le sujet, qui devait être remise en novembre dernier, est toujours attendue.

Il faut prendre des mesures pour améliorer un cadre de vie qui s'est sensiblement dégradé.

Cet amendement va dans le même sens que les deux précédents, mais il est plus explicite.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n°916 rectifié ne prévoit pas le renvoi à un arrêté plutôt qu'à un décret en Conseil d'État. Retrait au profit des amendements identiques n°380 rectifié et 781.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je suis consciente des difficultés rencontrées par les riverains notamment aux abords de la LGV Paris-Rennes. Cependant, cette gêne ne résulte pas d'une mauvaise

application de la réglementation selon le rapport du CGEDD.

Pour autant, une réflexion est en cours sur la meilleure manière de remédier aux souffrances de ces riverains.

En France, comme dans d'autres pays, le critère retenu est le bruit moyen sans considération des pics. Une réflexion sur les normes est aussi nécessaire pour revoir la réglementation en fonction du vécu des populations.

Il faut trouver le bon indicateur qui rend compte de l'impact du bruit sur la santé.

Retrait de l'amendement n°916 rectifié au profit des amendements identiques n°380 rectifié et 781.

M. Guillaume Chevrollier. – Je soutiens l'amendement de M. de Nicolaÿ. Laval est à une heure de Paris en TGV, mais au prix de nuisances insupportables pour les riverains. Il faut revoir la réglementation en prenant en compte la réalité de l'environnement et les problèmes de santé publique.

Les amendements identiques n°380 rectifié et 781 sont adoptés.

L'amendement n°916 rectifié n'a plus d'objet.

L'article 28 ter, modifié, est adopté.

La séance est suspendue à 20 h 5.

PRÉSIDENT DE M. PHILIPPE DALLIER,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 21 h 35.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – 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.

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.

Mme Nathalie Delattre. – Aucun texte ne fixe les seuils de niveaux vibratoires à ne pas dépasser au voisinage d'une voie de chemin de fer, il n'y a aucune mesure des nuisances quotidiennes subies par les riverains lors du passage de trains à 250 km/h... Je

songe en particulier aux riverains de la ligne Bordeaux-Paris.

Faute de normes, SNCF Réseau s'appuie sur la circulaire du 23 juillet 1986 relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement par les installations classées, qui détermine les dommages provoqués sur les biens mais ne fixe aucune valeur seuil pour ce qui est du coût humain et social.

Cet amendement prévoit un rapport sur le sujet pour donner une base scientifique solide à toute évolution réglementaire en la matière, permettant de remédier à la détresse des riverains.

M. Didier Mandelli, *rapporteur*. – Avis défavorable à toutes les demandes de rapport, même si la préoccupation est légitime. Retrait ?

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. – Le Gouvernement est conscient de la gêne qu'occasionnent les vibrations. Il faut adapter nos indicateurs pour tenir compte du ressenti des habitants. Le rapport du CGEDD intégrera cette problématique. Retrait ou avis défavorable.

Mme Nathalie Delattre. – Soit, dès lors que la ministre s'engage à partager les conclusions du rapport.

L'amendement n°502 rectifié bis est retiré.

M. le président. – 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.

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.

Mme Nathalie Delattre. – Il s'agit ici de l'évaluation des nuisances sonores subies par les riverains lors de passages de train.

L'arrêté du 8 novembre 1999 fixe deux plages horaires de référence, diurne et nocturne, sur la base desquelles est calculée une moyenne du niveau de pression acoustique continu en décibels. Mais les pics de bruit ne sont pas pris en compte. L'échelle des décibels n'est pas linéaire mais logarithmique : la somme du bruit de deux trains à 60 dB donne un bruit cumulé à 63 dB.

Et si un foyer est à proximité à la fois d'une autoroute et d'une LGV, c'est uniquement la source la plus sonore qui est prise en compte dans l'évaluation

de la nuisance. D'où cette demande de rapport sur l'évaluation des nuisances sonores cumulées.

M. Didier Mandelli, *rapporteur*. – Avis défavorable par principe.

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. – Notre politique sur les nuisances sonores se déploie à trois niveaux : le bruit émis par les nouvelles infrastructures est strictement limité par la réglementation ; les constructions nouvelles doivent tenir compte des infrastructures à proximité ; la situation des points noirs antérieurs à cette réglementation est traitée progressivement.

Le Gouvernement est conscient que les pics d'émissions ne sont pas pris en compte. En revanche, la réglementation tient compte de l'ambiance sonore, donc du cumul des nuisances sonores. Il faudra toutefois tenir compte du retour d'expérience des nouvelles LGV et en tirer les conséquences, le cas échéant, sur le droit de délaissement. Ces réflexions ont été entendues par la mission que j'ai nommée. Retrait ?

Mme Nathalie Delattre. – Si la mission a bien la question du cumul dans son périmètre, je le retire. Il y a des situations dramatiques.

L'amendement n°503 rectifié bis est retiré.

M. le président. – 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.

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 terme 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. »

Mme Vivette Lopez. – Selon le rapport de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) de décembre 2016, l'évolution des pratiques et la hausse constatée des taux d'occupation des autocars ont un impact sur le bilan environnemental de ce mode de transport.

L'amendement demande un nouveau rapport de l'Ademe sur l'impact environnemental du secteur, rapport qui deviendrait triennal.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Encore une demande de rapport... Retrait. Nul besoin d'inscrire une telle demande dans la loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'augmentation de la fréquentation des autocars justifie une mise à jour du rapport, mais il n'est pas utile de l'inscrire dans la loi. Retrait ?

Mme Vivette Lopez. – Je me satisfais de cette réponse.

L'amendement n°78 rectifié ter est retiré.

ARTICLE 29

M. Victorin Lurel. – Je veux appuyer les propos tenus hier par Mme Jasmin. Cela fait des années que les transporteurs scolaires en outre-mer ne trouvent pas d'assureurs. Tous sont en infraction ! Le conseil régional ne devait pas délivrer des marchés. Nous n'avons pas été reçus malgré nos demandes réitérées. Il faut une réponse urgente à cette situation de fait.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. – Avec Annick Girardin, nous allons rencontrer les parlementaires d'outre-mer début avril. Ce sera l'occasion d'évoquer ce problème qui me surprend, parce que personne ne devrait opérer sans assurance. Il existe une procédure de désignation d'office, une commission dont c'est le rôle...

M. le président. – Amendement n°173, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Guillaume Gontard – Nous sommes opposés au recours systématique aux ordonnances. Celle-ci n'a d'autre motif que de pallier des problèmes de calendrier.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'habilitation vise à adapter 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 le texte des ordonnances ne nous ait pas été transmis en amont de l'examen du projet de loi. Néanmoins, des indications assez précises nous ont été fournies, qui figurent dans le rapport de la commission. Avis défavorable, car cette transposition est urgente.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je comprends votre hostilité de principe aux ordonnances, mais il est habituel d'y recourir pour la transposition de dispositions techniques, d'autant qu'il y a urgence. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°173 n'est pas adopté.

L'article 29 est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°534 rectifié, présenté par M. Lurel, Mme Jasmin, MM. Antiste et Temal, Mme Ghali et MM. Raynal, Lalande, Daudigny et Montaugé.

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.

M. Victorin Lurel. – Nous abordons un sujet délicat : le marché des pièces détachées automobiles. Cela fait dix ans que nous attendons une solution.

L'Autorité de la concurrence a préconisé, dans un avis d'octobre 2012, l'ouverture à la concurrence du marché des pièces de rechange visibles, protégées par le droit d'auteur. Le Premier ministre a annoncé des mesures dans la loi d'orientation des mobilités. Elles figurent bien à l'article 29, mais sous forme d'ordonnance.

On arguera du risque de délocalisations et de perte d'emplois, mais rappelons qu'aucun pays européen

n'a ce type de législation qui réserve un monopole au constructeur. À la réparation, on repaie le prix de ce monopole. Cela représente 3 milliards à 5 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

L'ouverture à la concurrence profiterait avant tout à l'équipementier qui travaille déjà pour le constructeur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'idée nous a d'abord paru séduisante. Le Premier ministre, à la suite de l'Autorité de la concurrence, a lancé une réflexion sur le sujet.

Mais une ouverture à la concurrence profiterait avant tout à des acteurs à l'autre bout du monde. L'exemple britannique montre que le prix des pièces n'a guère baissé ; ce sont les marges des réparateurs indépendants qui ont augmenté. L'économie annuelle serait de 5 euros, tout cela au détriment de l'économie circulaire. Sommes-nous prêts à compromettre l'équilibre de notre industrie automobile pour un gain si faible ?

Enfin, la concertation n'est pas achevée. Laissons les professionnels en discuter avec le Gouvernement. Retrait ou avis défavorable, à titre personnel.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je confirme que le Gouvernement souhaite avancer, mais nous sommes conscients que les attentes en matière de pouvoir d'achat doivent être mises en regard des enjeux en termes d'emploi.

Le Premier ministre a annoncé le 5 mars dernier sa volonté de faire évoluer les règles sur les pièces de rechange. Le sujet est sensible et il faudra un dispositif progressif. Je m'engage à ce que le Gouvernement dépose un amendement sur le sujet dans la suite de l'examen du texte, mais la concertation n'a pas encore abouti. Retrait ou avis défavorable.

M. Victorin Lurel. – Votre prédécesseur répondait en 2011 à Daniel Fasquelle avec les mêmes arguments : la préservation des emplois, les risques de contrefaçon, la propriété industrielle et commerciale des dessins, l'unité de l'art. Les constructeurs ont pris des engagements de modération à l'époque... et nous nous sommes fait avoir. La concurrence offre ici un gisement considérable de pouvoir d'achat. Que chacun prenne ses responsabilités.

M. Michel Magras. – Je partage la préoccupation de M. Lurel. Mme la ministre s'engage à faire aboutir le processus dans la suite du texte mais d'expérience, je me méfie du principe de l'entonnoir. Je voterai cet amendement, au moins pour maintenir le sujet dans la discussion.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Pourquoi refuserait-on à l'industrie ce que l'on accorde au secteur de la culture ? En outre, quand il s'agit de carrosserie, les assurances remboursent, de sorte que le coût est neutre en termes de pouvoir d'achat.

M. Olivier Jacquin. – Les arguments opposés à M. Lurel usent de la procrastination : douze mois de

plus sans associer le Parlement. Mieux vaudrait jouer la transparence en votant cet amendement.

L'amendement n°534 rectifié n'est pas adopté.

ARTICLE 30 (Supprimé)

M. le président. – Amendement n°68 rectifié *quater*, présenté par M. Revet, Mmes Canayer et Morhet-Richaud, MM. A. Marc, Le Nay et Danesi, Mmes Deromedi et Bruguière, MM. Hugonet et Lefèvre, Mme Duranton, M. Cuypers, Mme Micoulet, MM. Longeot, Henno, Daubresse, Laménié 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.

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

M. Charles Revet. – Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) de février 2018 a confirmé l'état de dégradation avancée du réseau fluvial. Il évalue à 245 millions d'euros par an pendant dix ans le budget nécessaire pour maintenir la fonction navigation sur l'essentiel du réseau, outre les 30 millions d'euros prévus par Voies navigables de France (VNF) pour la modernisation du réseau.

Un scénario minimaliste à 201 millions d'euros par an, dont 30 millions d'euros d'autofinancement et 180 millions d'euros de l'Afitf, impliquerait d'abandonner la fonction navigation sur 20 % du réseau.

Au vu des crédits de l'Afitf figurant dans le rapport annexé, une part importante du réseau devra être fermée à la navigation.

Or ce mode de transport est trois à quatre fois moins émetteur de gaz à effet de serre que le transport routier. Le nouveau scénario vise à l'horizon

2023 un budget de 245 millions d'euros par an pour la régénération, auxquels s'ajouteraient 30 millions d'euros par an pour la modernisation, soit 275 millions par an.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement rétablit un article que nous avons déplacé avant le titre premier A. Le budget de l'Aftif est passé de 50 millions d'euros à 80 millions d'euros puis 110 millions d'euros. Cela ne suffit pas, certes, et nous souhaitons qu'il soit encore revu à la hausse. Mais à périmètre constant, les augmentations que vous proposez se feraient au détriment d'autres investissements. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Votre amendement pose un problème de cohérence, puisque les articles portant sur la programmation ont été déplacés avant le titre premier. Je suis convaincue qu'il faut donner la priorité à l'entretien et à la modernisation des réseaux. Les audits que j'ai commandés montrent que nous avons un retard considérable à rattraper en la matière.

Reste qu'il faut utiliser au mieux les ressources publiques, or les moyens d'ingénierie ne suivraient pas une telle montée en puissance. Restons-en à un calendrier réaliste, sans à-coups. Retrait ou avis défavorable.

M. Charles Revet. – L'acheminement vers les ports d'Anvers et de Rotterdam, c'est 30 % de routier, 30 % de ferroviaire et 30 % de fluvial, alors que dans nos ports, nous en sommes à 85 % de routier, 10 % de fluvial, 5 % de ferroviaire. Il y a urgence !

L'amendement n°68 rectifié quater est retiré.

L'article 30 demeure supprimé.

ARTICLE 31

M. le président. – Amendement n°519, présenté par MM. Féraud et Assouline, Mme de la Gontrie et M. Jomier.

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 :

« 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 faible 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. » ;

M. Rémi Féraud. – Cet amendement permet la vidéo-verbalisation des infractions relatives aux voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules - ZFE, ZTL ou aires piétonnes.

Il prévoit aussi, pour ces mêmes infractions, la possibilité pour les agents verbalisateurs énumérés de consulter les fichiers de véhicules autorisés et le système d'immatriculation des véhicules (SIV) afin de s'assurer du respect des restrictions de la circulation.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le droit en vigueur permet déjà la constatation d'un nombre important d'infractions par des systèmes automatiques homologués. La liste a été complétée par un décret du 17 septembre 2018. L'article 16 du projet de loi renvoie au décret le soin de prévoir des dispositions spécifiques pour les ZFE. Enfin, les forces de l'ordre disposent déjà d'un accès au SIV et une expérimentation est en cours pour l'étendre aux agents de la police municipale. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La liste des infractions verbalisables par vidéo-verbalisation, de niveau réglementaire, a été actualisée en septembre dernier pour mieux protéger les piétons. Un décret à venir traitera le cas des ZFE.

Quant à l'accès au SIV, il est expérimenté par les policiers municipaux dans trois villes, dont Paris, et nous envisageons de l'élargir à toutes les polices municipales. Votre amendement est donc satisfait : retrait ou avis défavorable.

M. Rémi Féraud. – Puisque la ministre s'engage à avancer par voie réglementaire, je m'incline.

L'amendement n°519 est retiré.

M. le président. – 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 Durantou, A.M. Bertrand et M. Mercier, MM. Vogel, Le Gleut, J.M. Boyer, Duplomb et Vaspart, Mme Raimond-

Pavero, M. Segouin, Mme de Cidrac, MM. Perrin, Gremillet et Sido et Mme Lamure.

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. » ;

Mme Dominique Estrosi Sassone. – C'est un amendement d'appel.

Près de trois ans après son entrée en vigueur, la loi Macron a montré une limite en matière d'apprentissage de la conduite dématérialisée.

Les plateformes en ligne n'ont pas de local et font souvent appel à des formateurs sous statut d'autoentrepreneurs. Cette concurrence donne lieu à un important contentieux. Le statut fiscal d'autoentrepreneur s'apparente à un contournement de paiement des charges sociales, répondant à une des définitions du travail dissimulé.

Par ailleurs, les enjeux de sécurité et d'assurance sont revus à la baisse avec une prise en charge des élèves et des prix fort variables. Des dépôts de plainte ont eu lieu dans les Alpes-Maritimes à l'encontre d'Ornikar pour travail dissimulé.

Enfin, le traitement, la rémunération et la protection sociale des moniteurs varient considérablement selon qu'ils ont le statut de salarié ou d'autoentrepreneur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – C'est un vrai sujet, qui a des conséquences importantes en termes de concurrence. Toutefois, interdire ces fonctions aux autoentrepreneurs porterait atteinte à la liberté d'établissement et serait contraire au droit de l'Union.

Un travail est en cours, après la remise au Premier ministre du rapport de Françoise Dumas sur l'éducation routière, pour définir un cadre juridique et social harmonisé. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le droit européen empêche d'interdire l'activité des autoentrepreneurs dans le domaine de l'éducation routière. Des décisions judiciaires sont attendues sur le sujet. Attendons avant de légiférer.

À la suite de la remise du rapport de Françoise Dumas, nous avons engagé une concertation avec les professionnels du secteur pour améliorer la transparence de l'information et imposer un affichage harmonisé du prix et taux de réussite des établissements. Nous proposerons des dispositions de niveau réglementaire, dont nous rendrons compte au Parlement. Retrait ?

Mme Dominique Estrosi Sassone. – Nous attendons avec impatience la jurisprudence et les conclusions du rapport de Mme Dumas. Les auto-écoles physiquement présentes dans les territoires

s'inquiètent, et les risques de perte d'emploi sont importants.

M. Claude Kern. – Tout à fait !

L'amendement n°98 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°939, présenté par le Gouvernement.

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. » ;

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement permet aux forces de l'ordre, sur autorisation du préfet, de procéder à l'immobilisation et la mise en fourrière d'un véhicule pendant une durée de sept jours afin d'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. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement est contraire à la position de la commission, car l'extension du champ de la procédure administrative d'immobilisation à ces quatre nouveaux délits aura des conséquences importantes, sociales pour les conducteurs et opérationnelles pour les forces de l'ordre, notamment en zone rurale. La mise en fourrière est toujours possible dans le cadre d'une procédure judiciaire. Avis défavorable.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. – Avec cet amendement, vous substituez l'autorité administrative à l'autorité judiciaire. Le procureur peut pourtant être sollicité à tout moment. La loi nous donne les moyens de sanctionner *via* l'autorité judiciaire. Je voterai contre cet amendement à titre personnel.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il ne s'agit pas de substituer le préfet au procureur. Certaines

infractions graves au code de la route nécessitent que l'on prenne une mesure immédiate de rétention de véhicule, dans l'attente de la décision de justice, notamment quand il y a des victimes. Cette mesure sera bien sûr utilisée avec toutes les précautions utiles.

L'amendement n°939 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°304 rectifié *bis*, 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. Laménie, Mmes Lassarade et Lavarde, MM. Le Gleut, Lefèvre et Magras, Mmes M. Mercier et Micouleau et MM. Milon, Panunzi, Savary, Sido et Vogel.

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.

M. Roger Karoutchi. – Les entreprises de transport souhaitent disposer de caméras frontales embarquées pour déterminer les responsabilités en cas d'accident. Les images seraient conservées pendant trente jours qu'en cas d'accident, car il est fréquent que les victimes ne se manifestent qu'au bout de plusieurs jours. Le visionnage des images permettra aux entreprises d'adapter conduite et matériel.

L'amendement identique n°328 rectifié bis n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°637 rectifié *octies*, 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.

M. Alain Fouché. – Ces caméras frontales embarquées permettraient de comprendre *a posteriori* les causes d'un incident technique ou d'un accident impliquant des éléments extérieurs, et dès lors de prendre des mesures de prévention.

M. le président. – Sous-amendement identique n°1045 à l'amendement n° 304 rectifié de M. Karoutchi, présenté par M. Houllégatte et les membres du groupe socialiste et républicain.

Amendement 304 rect. bis, alinéa 7

Remplacer le mot:

trente

par le mot :

quinze

M. Jean-Michel Houllégatte. – Nous sommes dans une phase d'expérimentation. Limiter le délai de conservation des images à 15 jours est tout à fait

raisonnable et garantit une compatibilité avec la législation sur les données personnelles.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – J'ai été sensibilisé à cette question lors de ma visite au centre de sécurité de la RATP. Le dispositif est assorti de garde-fous : avis favorable aux amendements n^{os} 304 rectifié *bis* et 637 rectifié *octies*.

Dans la mesure où il s'agit d'une expérimentation, il est toujours possible de faire évoluer la durée de conservation des images. À titre personnel, je suis favorable au sous-amendement n^o1045, sur lequel la commission ne s'est pas prononcée.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. – Ces amendements sont innovants mais, selon la jurisprudence de la commission des lois, insuffisamment sécurisés. Ce dispositif s'inspire de celui mis en place pour les caméras mobiles des forces de l'ordre. Vous proposez un enregistrement et une transmission de ce qui se passe sur la voie publique. Comment sécuriser cette transmission, si elle se fait en directe ? L'enregistrement de la voie publique sera-t-il permanent ? Nous avons entouré l'usage des caméras piéton de beaucoup de précautions, notamment en limitant la durée de conservation des enregistrements.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Notre grand opérateur de transport veut se donner les moyens de régler les incidents mais ne prend pas suffisamment en compte les atteintes aux libertés individuelles. L'usage de la vidéo-protection est très encadré. La CNIL nous a alertés sur le risque posé par les caméras mobiles.

Filmer toute la chaussée et ses abords constituerait une atteinte trop importante aux libertés individuelles, même dans le cadre d'une expérimentation. Retrait ? Il faut y retravailler avec l'opérateur, car le dispositif n'est pas mûr.

M. Roger Karoutchi. – Comparer une caméra frontale à l'avant d'un bus aux caméras frontales des forces de l'ordre, c'est un peu excessif. Ils ne filment pas du tout la même chose ! L'accidentologie augmente en zone urbaine dense ; les transporteurs réclament des mesures pour la réduire. On ne glisse quand même pas vers la dictature...

Modifiez le dispositif au cours de la navette si vous voulez, mais il faut à tout le moins le mettre en route.

M. Alain Fouché. – La RATP a des difficultés à constater les accidents ou incidents. Il est pourtant simple de mettre des caméras qui filment l'extérieur et non pas seulement l'intérieur des véhicules.

Notre pays est paralysé par la peur des atteintes à la vie privée. Mais ce qui doit primer, c'est la sécurité.

M. Michel Dagbert. – Le dispositif pose problème. Je soutiens l'expérimentation, mais avec un délai court : l'opérateur a tout de suite connaissance des incidents sur le trajet. Pas besoin de quinze jours pour

vérifier les bandes. Je voterai les amendements si le sous-amendement est voté.

M. Olivier Henno. – Les propos de M. Karoutchi sont empreints de sagesse. Son amendement est pertinent.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Contrairement aux caméras fixes de vos mairies, le dispositif balayerait tout l'espace public sans que quiconque en soit informé. C'est attentatoire aux libertés individuelles.

M. Claude Bérít-Débat. – Il serait sage, au contraire, de voter notre sous-amendement qui insiste sur le caractère expérimental du dispositif et réduit à quinze jours le délai de consultation.

M. Roger Karoutchi. – Allons bon ! Je voterai le sous-amendement, pour que le dispositif proposé soit conservé dans le texte.

Le sous-amendement n^o1045 est adopté.

Les amendements identiques n^{os}304 rectifié bis et 637 rectifié octies, ainsi sous-amendés, sont adoptés.

L'article 31, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n^o26 rectifié *bis*, présenté par M. Longeot et les membres du groupe Union Centriste.

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^o 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 ».

M. Jean-François Longeot. – Si la France compte 345 000 chauffeurs routiers, plus de 16 000 postes de chauffeurs routiers sont aujourd'hui à pourvoir.

Cet amendement propose les modalités suivantes de récupération de points pour les conducteurs professionnels des transports routiers, afin de leur permettre de conserver leur emploi : l'octroi d'un nombre déterminé réglementairement de points, lors du passage de la formation initiale ou continue - tous les cinq ans - des conducteurs professionnels ; et la possibilité d'utiliser le compte personnel de formation

(CPF) pour la réalisation de stages de récupération de points.

La récupération des points ne pourrait concerner que la perte de points liée à des infractions routières dites « mineures » c'est-à-dire non liée à la consommation d'alcool ou de stupéfiants.

M. le président. – Amendement identique n°76 rectifié *quater*, 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.

Mme Vivette Lopez. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°85 rectifié *quater*, présenté par M. Vaspart, Mme Lamure, MM. Bascher, Priou, Poniatowski, Courtial, Darnaud, Karoutchi et D. Laurent, Mme Lassarade, M. Lefèvre, Mmes Canayer, Imbert, Chauvin, Boulay-Espéronnier et Renaud-Garabedian, M. Rapin, Mmes Bruguière et Di Folco et MM. B. Fournier et Gremillet.

M. Michel Vaspart. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°473 rectifié *bis*, 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.

M. Stéphane Artano. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°561 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Chasseing, Decool, A. Marc, Wattebled, Fouché et Guerriau, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Malhuret, Nougain, Bonhomme et Mayet, Mme Bonfanti-Dossat et M. Bouchet.

M. Alain Fouché. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – On ne sait pas toujours si la perte de points est d'origine professionnelle ou personnelle. Un temps envisagé, la création d'un régime autonome pour certains professionnels a été abandonnée car il était difficile de définir un cadre.

Ici, on crée une sorte de droit de transgression. Le stage classique de formation à la sécurité routière répond à des exigences très spécifiques. Les chauffeurs routiers peuvent, comme tout un chacun, récupérer leurs points. Avis défavorable aux cinq amendements.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je connais les préoccupations des chauffeurs routiers quant à l'accès à leur permis de conduire et nous sommes en train d'y travailler. Ces amendements sur la récupération de points répondent à des revendications anciennes. La mobilisation du CPF est peu opportune car il n'a pas vocation à corriger les conséquences d'infractions routières. Quant à l'octroi de points, qui ne concerne pas que les routiers, mais aussi les professions du commerce, une réflexion interministérielle est en

cours, mais n'a pas abouti. Mais avis défavorable à ce stade aux cinq amendements.

M. Jean-Michel Houllégatte. – Je suis opposé à ces amendements. Si l'on pousse la logique à l'extrême, l'employeur pourrait faire pression sur le chauffeur en lui faisant valoir ce droit à transgresser.

M. Alain Fouché. – M. Hortefeux s'est opposé farouchement en son temps à l'idée de faciliter la récupération de points : un point en six mois, deux points en un an, avais-je proposé par amendement. Le nombre de morts n'a pas augmenté après que l'on a autorisé les automobilistes à récupérer leurs points dans ces conditions. Autrefois on plaidait devant la commission départementale pour des suspensions de permis temporaires...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Elles existent toujours !

M. Alain Fouché. – Très peu. Il faudrait y revenir.

M. Jean-François Longeot. – Il est devenu impossible de rouler sans perte de points. On a l'œil rivé sur les panneaux de limitations de vitesse, qui changent tout le temps, et sur le cadran de vitesse, pour vérifier qu'on est bien dans les clous, avec de nombreuses zones d'ombre. Ceux qui commettent le plus d'infractions sont ceux qui roulent le plus, M. de la Palice aurait apprécié... Une certaine tolérance serait bienvenue, uniquement sur les infractions légères.

M. Michel Vaspart. – J'ai hésité à déposer mon amendement, n'étant pas sûr de sa constitutionnalité. Je l'ai fait parce qu'il y a un vrai problème pour les transporteurs routiers. Néanmoins, j'accepte de le retirer.

L'amendement n°85 rectifié quater est retiré.

Les amendements identiques n°26 rectifié bis, 76 rectifié quater, 473 rectifié bis et 561 rectifié quinquies ne sont pas adoptés.

L'amendement n°295 rectifié ter n'est pas défendu.

M. le président. – 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 Micouneau, M. Bascher, Mme Puissat, MM. Bazin et D. Laurent, Mmes Gruny, 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 Vaspart, Mme Raimond-Pavero, M. Segouin, Mmes de Cidrac et Boulay-Espéronnier, MM. Raison et Perrin, Mme Lamure et MM. Gremillet et Sido.

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'autorité 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. » ;

Mme Dominique Estrosi Sassone. – Cet amendement met fin aux recours contentieux qui augmentent entre les auto-écoles dites classiques disposant d'un local et celles exclusivement en ligne.

Si un rapport d'information de l'Assemblée nationale 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 la possibilité de définir l'agrément, afin de laisser le préfet arbitrer entre des acteurs qui ne disposent ni des mêmes moyens ni des mêmes objectifs. Une jurisprudence importante est issue de l'affrontement judiciaire entre les acteurs de l'apprentissage de la conduite au détriment des élèves d'une part et des conditions de travail des professionnels d'autre part.

La disparition des auto-écoles traditionnelles risque de dégrader la qualité de la formation dans les territoires. La délivrance de l'agrément doit protéger l'élève en donnant des assurances sur le formateur.

M. le président. – Amendement n°392 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mmes Berthet et Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguère, M. de Nicolaÿ, Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal, MM. Revet et Duplomb et Mme Chauvin.

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 ».

M. Patrick Chaize. – 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 à dispenser les 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 la

formation délivrée, notamment d'un local permettant les enseignements théoriques et un ancrage territorial.

Les préfetures sont les seules à même de faire respecter ces obligations. Il convient donc de s'assurer que la loi précise 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 de l'éducation routière et garantissent ainsi un haut niveau de sécurité routière.

M. le président. – Amendement identique n°720, présenté par Mme Lopez.

Mme Vivette Lopez. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°758 rectifié *bis*, présenté par M. Kern, Mmes Goy-Chavent et Vullien, MM. Bonnacarrère, Laugier, Henno, Bockel, Laurey, Mizzon et Détraigne et Mmes Billon, Sollogoub, de la Provôté, C. Fournier et Lozier.

M. Claude Kern. – Cet amendement a été défendu. Mais je saisis l'occasion pour évoquer un amendement déclaré irrecevable car jugé de nature réglementaire, qui incluait le covoiturage dans la formation à la conduite, à titre expérimental. Ce peut être en effet une solution innovante pour tous les territoires ruraux peu denses où n'existent pas de transports collectifs.

Vous explorez des pistes innovantes dans le projet *French Mobility* ; ce projet s'inscrit bien dans une démarche, envers laquelle j'ai compris que vous étiez bienveillante, de *hitch* rural.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Introduire des distinctions entre écoles traditionnelle et plateforme de formation en ligne fausserait la concurrence. Retrait ou avis défavorable à l'amendement n°97 rectifié *ter*.

Sur les amendements identiques n°s392 rectifié, 720 et 758 rectifié *bis*, sagesse, plutôt favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement réfléchit à l'organisation du secteur des auto-écoles. La question de l'agrément, délivré par le préfet mais à portée nationale, pose en effet problème. Qui contrôle les bonnes pratiques des auto-écoles ? Pour autant, je ne crois pas qu'il convienne de resserrer l'agrément au niveau départemental. Retrait des amendements identiques n°s392 rectifié, 720 et 758 rectifié *bis*. Je m'engage à revenir devant le Parlement avec des dispositions permettant de mieux gérer l'agrément de ces auto-écoles en ligne. Retrait de l'amendement n°97 rectifié *ter* également.

L'amendement n°97 rectifié ter est retiré.

Les amendements identiques n°s392 rectifié, 720 et 758 rectifié bis sont adoptés et deviennent un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°905 rectifié, présenté par M. Jacquin.

Après l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code 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 ».

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement est d'appel. Il envisageait un permis de conduire privé et un autre professionnel à destination de ceux dont le permis aurait été retiré à titre privé. Je le retire car

nous avons eu une discussion intéressante sur le sujet.

L'amendement n°905 rectifié est retiré.

L'article 32 est adopté, ainsi que l'article 32 bis.

M. le président. – 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 Laménie, Mme Duranton, M. Moga, Mme Procaccia, MM. Babary et Henno, Mmes Guidez, Raimond-Pavero et Lopez et M. Grand.

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.

M. Alain Fouché. – Nous avons fait un rapport avec M. Bonhomme sur la sécurité dans les transports et les gares. Nous avons auditionné beaucoup d'agents de la SNCF et entendu leurs inquiétudes.

L'article 2 de la loi 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.

Ainsi, 40 dispositifs ont été répartis sur 8 sites, répartis entre l'Île de France et la Province. Ils ont rapidement démontré leur utilité déjà mise en lumière par les forces de sécurité intérieure.

Au 3 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, de sécuriser les missions des agents en limitant les risques de comportement agressif et également d'apporter la preuve du bienfondé d'une intervention. Elles contribuent à améliorer la sécurité des passagers.

Cet amendement pérennise l'utilisation par les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP du dispositif des caméras piétons. Il rappelle au Gouvernement la nécessité de ne pas reproduire les retards et ratés de la pérennisation de l'expérimentation de ce dispositif par les agents de police municipale. Si l'expérimentation de la SNCF n'a débuté que le 1^{er} janvier 2018, avec un an de retard, elle prendra fin le 1^{er} janvier 2020.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les expérimentations ont été lancées tardivement. Aucun bilan n'a été établi. La CNIL a demandé à être consultée avant la pérennisation du dispositif. Pérenniser un dispositif d'expérimentation non abouti n'est pas cohérent. Retrait.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La loi Savary avait permis l'expérimentation de l'usage de caméras piétons pour trois ans jusqu'au 31 décembre 2019. Les exploitants ont mis un an à rendre l'expérimentation opérationnelle.

Une analyse positive a déjà été faite par les opérateurs. L'expérimentation ira à son terme, mais nous disposons d'ores et déjà de suffisamment d'éléments pour pérenniser le dispositif. Avis favorable.

M. Jean-Michel Houllégatte. – Je ne doute pas de l'efficacité des caméras piétons qui sont très en vogue. Évitions néanmoins de nous précipiter. Attendons que la CNIL se prononce. Je ne voterai pas cet amendement.

M. Alain Fouché. – Pourquoi toujours attendre ? C'est faire prendre plus de risques aux agents ! Je ne retire pas mon amendement.

L'amendement n°11 rectifié quinquiés n'est pas adopté.

M. le président. – 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.

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. »

M. Alain Fouché. – Cet amendement permet 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 février 2018. Les résultats sont très concluants. La présence des caméras apaise les tensions et sécurise les missions des agents. Cet amendement étend l'utilisation des caméras piétons à l'ensemble des agents assermentés des exploitants du service de transport.

Les entreprises de transports recourent à cette technologie en se prévalant des obligations des employeurs qui doivent selon le code du travail garantir la sécurité de leurs agents et sans attendre les recommandations de la CNIL.

M. le président. – Amendement n°432 rectifié *octies*, présenté par MM. Fouché, A. Marc, Bignon, Guerriau, Decool, Chasseing, Wattebled, Capus et Bouloux, Mme de Cidrac, M. Bonnacarrère, Mmes Billon et Duranton, MM. Laménie et Henno, Mme Procaccia, M. Babary, Mmes Raimond-Pavero et Lopez et M. Grand.

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.

M. Alain Fouché. – Amendement de repli.

M. le président. – Amendement identique n°554 rectifié *quater*, présenté par Mme Vullien, M. Capocanellas, Mmes Sollogoub et Kauffmann et MM. L. Hervé, Cigolotti et Janssens.

Mme Michèle Vullien. – La loi Savary précise que seuls les agents de la Sûreté générale ferroviaire

(SUGE) et du Groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) sont autorisés à utiliser des caméras piétons, excluant tout agent de contrôle assermenté, alors que beaucoup de territoires souhaitent équiper leurs agents de contrôle assermentés. Certains responsables de réseaux de transport passent outre avec l'accord du représentant de l'État dans le département, 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 des contrevenants. Les collectivités ayant pu équiper leurs agents ont vu baisser drastiquement le nombre d'agressions et d'incivilités envers ces derniers. Cet outil apaise la tension dès lors que l'agent prévient l'utilisateur, 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 étend cette possibilité hors SNCF et RATP.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Retrait de l'amendement n°433 rectifié *sexies*.

Avis favorable aux amendements identiques n°s 432 rectifié *octies* et 554 rectifié *quater* prolongeant de deux ans l'expérimentation, qui introduisent une mesure positive, assortie de garanties.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°433 rectifié sexies est retiré.

Les amendements identiques n°s 432 rectifié octies et 554 rectifié quater sont adoptés et deviennent un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°555 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, M. Chasseing, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère, A. Marc et Capocanellas, Mme Billon et M. Fouché.

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. »

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. Sous le couvert de 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. La loi Savary précise que la transmission aux forces de l'ordre des images réalisées 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.

À l'heure où le risque terroriste est élevé, il est nécessaire de revoir les modalités de déport permanent des images en temps réel 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.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La notion de gravité figure aujourd'hui en termes de garantie. Le dispositif que vous proposez est disproportionné par rapport à l'atteinte à la vie privée. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Une décision du Conseil constitutionnel de février 2010 a censuré un dispositif organisant le transfert général d'images prises dans les parties communes d'immeubles vers les forces de l'ordre. Un tel dispositif connaîtrait un sort similaire.

Mme Michèle Vullien. – Madame la ministre, il s'agit de transport public, pas d'un immeuble privé. Les images doivent être déportées, car le moindre incident peut prendre des proportions graves. Être en sécurité dans le métro, à l'heure où le risque terroriste est élevé, ce n'est pas porter atteinte aux libertés individuelles. Je maintiens mon amendement.

L'amendement n°555 rectifié bis n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°435 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Fouché, Malhuret, A. Marc, Bignon, Guerriau, Decool, Wattebled, 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.

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. »

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'infrastructures ou du groupe public ferroviaire. Ce texte ne précise pas les emplois.

Il faut les inclure, viser le gestionnaire d'infrastructures ou du groupe public ferroviaire, et préciser les personnes pouvant faire l'objet d'une telle enquête administrative, en y incluant ensemble les salariés des entreprises visées ou du gestionnaire d'infrastructures, mais également le personnel mis à disposition et le personnel des sous-traitants.

M. le président. – 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 Micouleau et MM. Milon, Panunzi, Sido, Vial et Vogel.

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 : « sureté », 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. »

M. Roger Karoutchi. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Où placer le curseur en matière d'enquête administrative? Le code de la sécurité intérieure couvre déjà de nombreux cas. En 2018, le service national des enquêtes administratives fait état de 8 473 demandes, dont 72 % ont été émises dans un contexte de recrutements et 28 % formulées à l'occasion d'un changement d'affectation interne ; c'est un volume très important mais sans doute que la sécurité est à ce prix. Si ces amendements étaient votés, le ministre de l'Intérieur croulerait sous une charge trop lourde. Avis

défavorable aux deux amendements n^{os} 435 rectifié *quinquies* et 302 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ces amendements ouvrent beaucoup trop largement le champ des enquêtes administratives. On peut peut-être compléter la liste des emplois qui font l'objet d'une enquête administrative préalable en lien avec le ministère de l'Intérieur.

M. Alain Fouché. – Je fais confiance au Gouvernement.

Les amendements n^{os} 435 rectifié quinquies et 302 rectifié sont retirés.

M. le président. – Amendement n^o 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. Laménie et Henno, Mme Duranton, M. Moga, Mmes Raimond-Pavero et Lopez, M. Grand et Mme Renaud-Garabedian.

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.

M. Alain Fouché. – La loi 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.

En cas d'incompatibilité, ce n'est qu'en cas d'impossibilité de procéder à un 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 conjuguer ce reclassement avec la sécurité des passagers.

Il apparaît totalement inopportun de reclasser dans l'entreprise une personne dont les autorités publiques ont estimé que son comportement était incompatible avec la sûreté des personnes et des biens. La seule détention d'une carte professionnelle SNCF par un agent identifié à risque terroriste est problématique car elle lui donne accès à tous les sites.

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 déjà possible pour les emplois relatifs aux missions relevant de la souveraineté de l'État.

M. le président. – Amendement n^o 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. Laménie, Mme Lassarade, MM. Le Gleut, Lefèvre et Magras, Mmes M. Mercier et Micouleau et MM. Milon, Panunzi, Sido, Vial et Vogel.

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 ».

M. Roger Karoutchi. – La loi entretient une ambiguïté considérable en autorisant des entreprises de transport à solliciter l'autorité publique pour savoir si certaines personnes qu'elles emploient sont dangereuses pour la sûreté des personnes et des biens.

Dès lors qu'une personne travaille à la RATP ou à la SNCF, elle a accès aux transports et au matériel. Si elle présente un danger, comment reclasser au sein de ces entreprises ? Mieux vaut s'en séparer.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le sujet est sensible. Après avoir émis un avis de sagesse, nous nous sommes dit qu'en cas de faute avérée, elle relevait du droit commun et pouvait à ce titre justifier un licenciement pour faute. De plus, en cas de suspicion, il peut être opportun de conserver la personne dans l'entreprise pour la surveiller, la suivre. En outre, la rédaction de l'amendement n^o 516 rectifié introduit une confusion.

Par conséquent, retrait de l'amendement n^o 12 rectifié *sexies* et avis défavorable à l'amendement n^o 516 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Oui, le dispositif actuel fonctionne. Incompatibilité n'implique pas dangerosité et si un individu est dangereux, il est arrêté. En cas de suspicion d'incompatibilité, la procédure qui existe fonctionne très bien. Je le sais pour l'avoir pratiquée en tant que présidente de la RATP. Avis défavorable.

M. Jean-Michel Houllégatte. – C'est un sujet extrêmement sensible. La France est traversée par des mouvements sociaux. Ne peut-on pas considérer, en poussant certes jusqu'à la caricature, que certaines fonctions sont sensibles pour la sûreté et la sécurité des personnes et des biens ? Cela pour bien marquer qu'il faut être prudent. Nous voterons contre l'amendement.

M. Roger Karoutchi. – Il n'est pas toujours vrai qu'on arrête les personnes dangereuses. Il suffit de voir les fichés S, même les plus radicaux qui ne sont pas encore passés à l'acte et qu'on ne peut donc pas arrêter. Comment voulez-vous qu'une entreprise de transport surveille une personne dont les autorités françaises soupçonnent qu'elle est dangereuse ? Ce

n'est pas son *job* ! Les polémiques existent, à ce sujet, y compris au sein de la RATP. Par pitié, ne considérez pas que le problème est réglé et que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes ! Cela n'est pas vrai.

L'amendement n°516 rectifié est retiré.

M. Alain Fouché. – Ce que vient de dire M. Karoutchi est tout à fait exact. Garder les agents soupçonnés au sein de la RATP, pour les surveiller, voilà un raisonnement étonnant !

Il y a toujours des gens dangereux, des terroristes qui rentrent, même si on a réduit un village en Syrie. Les risques demeurent, dans les transports publics. Donc je maintiens mon amendement.

L'amendement n°12 rectifié sexies n'est pas adopté.

M. le président. – 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 Duranton, MM. Regnard, Le Gleut et Magras, Mmes Deromedi et Lassarade, MM. Laménie, Sido et de Nicolaÿ et Mmes Renaud-Garabedian et Garriaud-Maylam.

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. »

M. Roger Karoutchi. – La notion de vulnérabilité définie dans le code des transports, qui interdit tout recours à la contrainte à l'égard des personnes dites « vulnérables », ne permet pas aux agents concernés de mener pleinement leurs missions.

Or il est nécessaire de pouvoir agir efficacement à l'égard d'individus commettant une infraction à la police des transports terrestres de voyageurs.

Toutefois, afin de ne pas seulement mettre fin à un trouble au sein des réseaux de transport sans proposer d'alternative, l'abandon de la notion de vulnérabilité s'accompagne d'une obligation de proposer à la personne sans domicile fixe un hébergement d'urgence.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – C'est un sujet très concret que Valérie Pécresse avait évoqué lors de son audition devant la commission. Je l'ai abordé également lors de mes échanges avec la RATP, qui prend en charge les SDF pour les orienter vers le SAMU social et les hébergements d'urgence. La mesure envisagée semble pertinente ; sagesse plutôt favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement apporte une précision tout à fait positive, à condition qu'il y ait une solution d'hébergement. La présidente d'Île-de-France Mobilités a prévu d'augmenter le nombre de places pour ces personnes vulnérables. Avis favorable.

M. Jean-Michel Houllégatte. – Le groupe socialiste votera ces amendements. L'abandon de la notion de vulnérabilités associée à une obligation de proposer un hébergement d'urgence est bienvenu.

L'amendement n°964 rectifié bis est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°90 rectifié *bis*, présenté par M. Vaspart, Mmes Lamure, Morhet-Richaud et Imbert, MM. Perrin, Raison, Rapin, Priou, Bonnacarrère 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.

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 ».

M. Michel Vaspart. – Lorsque le résultat d'une enquête fait apparaître que le comportement du 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 lié à la procédure de licenciement.

Avec cet amendement, la rupture du contrat de travail issue d'une enquête administrative réalisée 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.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – C'est vrai, mais je suis réservé sur la notion de motif disciplinaire puisque c'est un soupçon qui est visé ici et pas une faute commise. Sagesse.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le dispositif existant fonctionne bien. En matière de terrorisme, ceux qui sont passés à l'acte n'étaient en général pas fichés. Soupçon ne vaut pas faute professionnelle. Retrait.

L'amendement n°90 rectifié bis est retiré.

ARTICLE 33

M. le président. – Amendement n°616 rectifié, présenté par M. Houllegatte et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 14, première phrase

Après le mot :

mission

insérer les mots :

sans être filialisée

M. Jean-Michel Houllegatte. – Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence, cet article adapte le périmètre d'intervention des services de sécurité de la RATP et prévoit les conditions d'exercice transparentes, équitables et non discriminatoires. Cette mission doit notamment être comptablement séparée des activités d'exploitant de service de transport public de voyageurs et de gestionnaires d'infrastructure dévolues à la RATP, mais pas filialisée.

La filialisation serait incompatible avec l'objet même de l'article.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet article prévoit une séparation comptable. Mais l'amendement revient à s'immiscer dans l'organisation de la RATP. C'est à elle que revient de décider d'une filialisation. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cette précision est inutile. L'article privilégie la transparence comptable. Il n'y a aucune référence à l'idée de filialisation. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°616 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – 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.

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. »

M. Jean-François Longeot. – Cet amendement distingue réseaux souterrains, où l'intervention du GPSR se justifie, et réseaux de surface, où d'autres opérateurs doivent pouvoir intervenir, sans que l'on privilégie le GPSR. Notre amendement clarifie les conditions d'intervention du GPSR et d'autres opérateurs.

M. le président. – Amendement n°378 rectifié *sexies*, présenté par Mme Vullien, MM. Marseille et Lafon, Mme Sollogoub, MM. Détraigne et Cigolotti, Mme Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Bonnacarrère, A. Marc, Capo-Canellas et Laugier, Mme Guidez, MM. Henno, Canevet, Moga et Kern, Mme Tetuanui, M. Cadic et Mmes Billon, Goy-Chavent, Férat et C. Fournier.

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 ; ».

Mme Michèle Vullien. – L'application littérale 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 de titres et de constatation des infractions 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 ainsi des zones de moindre sécurité et d'impossibilité de lutter contre la fraude, très préjudiciable.

Cet amendement rend possibles le contrôle de titres et la constatation des infractions par des agents assermentés missionnés par l'exploitant du service de transport. Cela permettrait de missionner des salariés d'autres entreprises pour procéder au contrôle de titres, salariés soumis aux mêmes obligations d'agrément et d'assermentation.

M. le président. – Amendement identique n°638 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Fouché, Malhuret, Decool, Bignon, Guerriau et Wattebled, Mme de Cidrac, M. Bouloux, Mme Procaccia, M. Laménie, Mmes Duranton, Raimond-Pavero et Lopez et M. Grand.

M. Alain Fouché. – La fraude dans les transports coûterait 500 millions d'euros par an à la SNCF. Certes, il y a des retards, mais aussi parce qu'à une époque, chaque dignitaire voulait son TGV et que l'entretien du réseau passait après.

M. le président. – Amendement identique n°802 rectifié *bis*, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

M. Frédéric Marchand. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le schéma de sûreté proposé à l'amendement n°420 rectifié *ter* est incompatible avec le dispositif existant en Île-de-France. Avis défavorable.

Le texte de l'article L.2241-1 du code des transports a en effet été interprété de manière restrictive. Avis favorable aux trois amendements identiques.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il est vrai que la situation des réseaux de surface est différente. L'article 33 aborde la question, en autorisant le GPSR à intervenir pour d'autres opérateurs.

Le lien entre agents assermentés et exploitants est abordé dans d'autres amendements. Par conséquent, retrait de l'amendement n°420 rectifié *ter*, qui est satisfait.

Avis favorable aux amendements identiques n°s378 rectifié *sexies*, 638 rectifié *quinquies* et 802 rectifié *bis* qui lèvent des ambiguïtés dans la mise à disposition des agents assermentés.

M. Jean-Michel Houllégatte. – Si le contrôle est sous-dimensionné, c'est aux entreprises de prendre leurs responsabilités. Nous voterons contre les quatre amendements.

L'amendement n°420 rectifié ter est retiré.

Les amendements identiques n°s378 rectifié sexies, 638 rectifié quinquies et 802 rectifié bis sont adoptés.

M. le président. – 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, Laménie et de Nicolaÿ et Mme Garriaud-Maylam.

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 entreprises immobilières et véhicules de l'ensemble des réseaux organisés par Île-de-France Mobilités. »

M. Roger Karoutchi. – Il y a le GPSR d'un côté, la SUGE de l'autre. Ce texte semble donner la priorité au GPSR.

Jusqu'à la création de la police régionale des transports, la sécurité dans les transports était catastrophique. La SUGE et le GPSR ne peuvent-ils intervenir conjointement sur l'ensemble du réseau en Île-de-France ? C'est l'objet de cet amendement, qui se justifie d'autant plus que certaines lignes du RER sont partagées entre SNCF et RATP.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La première partie de l'amendement est satisfaite par la rédaction de la commission.

Quant à sa seconde partie, la coordination entre les deux services est déjà assurée. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le I est satisfait. Pour le II, les deux services ne sont pas interchangeables. Le droit de suite a été introduit dans le texte. Retrait ou avis défavorable.

M. Roger Karoutchi. – Cet amendement ne prévoit pas que le GPSR intervienne sur le réseau national mais seulement en Île-de-France, où les réseaux s'entremêlent. Que les deux entreprises poursuivent leur effort de coordination - et je veux bien retirer mon amendement.

L'amendement n°981 rectifié bis est retiré.

L'article 33, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – 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.

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. »

M. Alain Fouché. – Cet amendement étend 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 « périphe meurtrier ».

Cette possibilité existe déjà pour les agents de police municipale.

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

plusieurs meurtres ou tentatives de meurtre - voire les périples meurtriers. Leur interdire, dans ces conditions très restrictives, l'usage de leur arme, ne trouve pas de justification satisfaisante.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le code pénal, dans son article L. 122-5, permet déjà aux agents de GPSR et de la SUGE de faire usage de leurs armes en cas de légitime défense.

Votre amendement va trop loin : il faut préserver la frontière entre missions de prévention et missions de sûreté. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'intervention en cas de périphe meurtrier ne relève ni du champ d'intervention ni des compétences de la SUGE et du GPSR, qui ne sont pas reliées au dispositif de lutte antiterroriste géré par le ministère de l'Intérieur - dans les faits, votre amendement ferait même courir des risques pour le public et pour les agents.

M. Alain Fouché. – Il y a pourtant eu le Thalys, où une tuerie a été évitée de justesse, grâce à l'intervention de deux citoyens américains... Je vous entends cependant, madame la ministre, et je le retire.

L'amendement n°13 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°347 rectifié sexies, présenté par MM. Henno, Delahaye et Bonnacarrère, Mme Sollogoub, MM. Delcros et Capocanellas, Mmes Guidez, Perrot et C. Fournier, MM. Mizzon, Canevet et Le Nay, Mme Billon, M. Kern et Mme Létard.

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. »

M. Olivier Henno. – Les pouvoirs de police du maire s'étendent à ce qui concerne la voirie, les gens du voyage ou l'habitat. Nous proposons de les transférer au président de l'intercommunalité pour ce qui concerne les transports, ce sera plus efficace.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Seuls les pouvoirs de police spéciaux peuvent être transférés des communes aux EPCI. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°347 rectifié sexies est retiré.

ARTICLE 33 BIS

M. Jean Sol. – J'ai déposé une proposition de loi sur la sécurisation des passages à niveau le 5 juin 2018 à la suite de l'accident de Millas qui a tué six enfants et en a blessé quatorze autres. Un tel drame ne doit pas se reproduire. Cette assemblée s'est montrée disposée à intégrer cette proposition de loi à ce texte avec trois mesures. D'abord, les données sur les passages à niveau seront publiées afin de signaler les plus dangereux au public. Les véhicules de transport de personnes seront équipés d'un GPS les signalant.

Dernière mesure, un bilan sur l'état des passages à niveau sera effectué. D'autres mesures sont envisageables comme les barrières anti-franchissement ou la sensibilisation des auto-écoles.

Tout cela a un coût, mais qu'en est-il face au prix d'une vie ?

Au nom du père du petit Loïc -mort dans ce drame - présent ce soir en tribune, je vous demande d'adopter les mesures contenues dans cet article.

L'article 33 bis est adopté.

ARTICLE 33 TER

M. le président. – Amendement n°778 rectifié, présenté par M. Canevet, Mme Tetuanui, MM. Capocanellas, Henno et Janssens, Mmes Férat et C. Fournier, MM. Prince et Le Nay et Mme Perrot.

Supprimer cet article.

M. Michel Canevet. – Cet article instaure une obligation d'équipement en GPS des véhicules utilisés dans le cadre de l'exécution d'un transport public collectif de personnes, ceci pour détecter les passages à niveau.

Mieux vaudrait supprimer la majorité des passages à niveau si l'on veut éviter les drames comme celui de Millas. Au regard de ce que vient de dire mon collègue, je retire mon amendement.

L'amendement n°778 rectifié est retiré.

*L'article 33 ter est adopté,
ainsi que l'article 33 quater.*

ARTICLE 34

M. le président. – Amendement n°176, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Guillaume Gontard. – Le règlement européen impose aux États des règles de conception et d'installation pour les installations à câbles. Le Gouvernement justifie la réglementation par ordonnances sur ce sujet par le champ limité que constituent ces installations. Or ce n'est pas le cas, les projets de transports par câble en zone urbaine sont nombreux, à Toulouse, en Île-de-France, aussi bien

que dans des parcs de loisirs. C'est suffisamment important pour qu'on en débattenne dans une loi, plutôt qu'un renvoi aux ordonnances.

M. le président. – Amendement identique n°653, 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.

M. Antoine Lefèvre. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Il y a douze projets à l'étude de transport par câble en milieu urbain, et le champ de ces installations à câbles est bien délimité. Avis défavorable aux deux amendements identiques.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La transposition du règlement doit se faire en concertation avec les acteurs. Il faut faciliter ces installations de transports par câbles, c'est utile en particulier à l'attractivité des territoires. Avis défavorable aux deux amendements identiques.

Mme Martine Berthet. – La transposition ne doit pas pénaliser les remontées mécaniques, ni empêcher la réutilisation du matériel.

*Les amendements identiques n°s 176
et 653 ne sont pas adoptés.*

L'article 34 est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – 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 Poniatowski, Mmes Primas et Raimond-Pavero, MM. Revet, Savary et Savin et Mme Thomas.

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. »

M. Roger Karoutchi. – Cet amendement prévoit que les infrastructures de transports par câbles en zone urbaine sont assujetties à la réglementation acoustique qui vaut pour les infrastructures de transports terrestres.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – C'est déjà le cas : le droit positif satisfait votre amendement. Retrait ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le transport par câble est traité dans le code de l'environnement à l'article L.1621-1, précisément. Retrait ?

L'amendement n°61 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°836 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Lévrier, de Belenet, Mohamed Soilihi, Bonnacarrère, Guerriau, A. Marc, Théophile, Louault, Henno, Wattebled, Moga et Gattolin.

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. »

M. Olivier Henno. – Cet amendement développe le champ des servitudes aux transports guidés.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La technologie visée n'est pas assez mature pour faire évoluer la réglementation. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le principe est de créer un cadre réglementaire lorsque les innovations sont abouties. Retrait ?

M. Olivier Henno. – Je le maintiens.

L'amendement n°836 rectifié quinquies n'est pas adopté.

M. le président. – 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.

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.

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.

Elles permettent de s'assurer du trajet suivi par le salarié et de le localiser rapidement pour des raisons de sécurité.

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 l'Urssaf taxe ces cartes au titre d'un avantage en nature tant par les charges patronales que les charges salariales.

L'Urssaf considère que deux septièmes du prix du forfait ski usager doivent être imputés comme avantage en nature, alors même que les grilles tarifaires prévoient l'accès gratuit pour les jours de ski au-delà de vingt-cinq jours. L'avantage consenti est donc nul.

Cet amendement supprime la taxation réalisée par l'Urssaf des forfaits de ski utilisés par les salariés des domaines skiables.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cette mesure devrait plutôt figurer dans une loi de financement de la sécurité sociale. Cependant, sensibles au sujet nous donnons un avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je comprends l'intérêt pour les salariés d'avoir une carte de libre circulation. Mais elle constitue un avantage en nature dès lors que le salarié peut l'utiliser aussi hors de son cadre professionnel. À ce titre, elle fait partie de la rémunération, c'est l'application d'un principe général. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°208 rectifié ter est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°245 rectifié ter, présenté par Mme Vullien, M. L. Hervé, Mme Sollogoub, MM. Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère et A. Marc et Mmes C. Fournier et Renaud-Garabedian.

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.

Mme Michèle Vullien. – La loi 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 (PAEN). Ces PAEN sont de la compétence des départements et de la métropole de Lyon. Toute réduction de périmètre doit être initiée par le département, recevoir l'accord des communes intéressées et être approuvée par décret.

Le périmètre peut donc fragiliser la création d'infrastructures de transports déclarées d'utilité publique puisqu'il suffit d'une opposition du département ou d'une des communes intéressées

pour interdire la modification nécessaire à la construction de l'infrastructure.

Cet amendement permet à l'État, un de ses établissements publics, une collectivité territoriale ou un de ses établissements publics de modifier 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. Il autorise 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.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Comme j'ai eu l'occasion de le dire, cet amendement me semble surréaliste : c'est au Sénat, chambre des territoires, que nous autoriserions l'État à restreindre ou invalider ces plans sans l'accord des collectivités locales... Ce serait affaiblir la protection des espaces naturels et remettre en cause les communes et départements. Ce serait contreproductif car seul le dialogue entre l'État et les collectivités locales fait naître un consensus autour des projets d'envergure. Lors de la loi ELAN, le Sénat a défendu la compétence des collectivités territoriales en matière d'urbanisme et d'aménagement. Avis défavorable, résolument.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les espaces agricoles et périurbains doivent être protégés. Une modification de ces périmètres par décret n'est pas plus protectrice que celle proposée par cet amendement. La procédure est respectueuse des collectivités. Avis favorable.

L'amendement n°245 rectifié ter n'est pas adopté.

ARTICLE 35

M. Michel Vaspert. – La compétitivité du transport maritime et des ports a fait l'objet d'un amendement déposé par Bruno Gilles et qui n'a pas été adopté. Je le regrette. Le tunnel de Fréjus est en cours et le projet ferroviaire Turin-Lyon est un très beau projet. Les ports de Gènes et de Trieste sont achetés par les Chinois. Dans ce contexte, cette loi prévoit le contournement ferroviaire du nord-est de Lyon mais pas du sud-est avec pour enjeu la fluidité ferroviaire de toutes les marchandises remontant de Marseille. Si nous n'agissons pas, c'est le port de Marseille qui sera en danger. Les opérateurs sont traumatisés. Madame la ministre, comment résoudrez-vous ce problème ?

Mme Martine Berthet. – L'ensemble des départements des Alpes du Nord est favorable à ce trajet pour les accès au tunnel de Lyon-Turin.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement est mobilisé pour préserver la compétitivité du port de Marseille. Un débat sur le

noeud ferroviaire lyonnais est prévu du 11 avril au 15 juillet. Les solutions de désaturation les plus appropriées y seront étudiées.

Il est important de bien utiliser la desserte fluviale qui ne joue pas tout son rôle à cause du problème d'organisation au nord du port de Marseille - les berges fluviales n'ont pas un accès suffisant. Des investissements sont prévus pour développer l'hinterland de Marseille.

M. le président. – Amendement n°605 rectifié *bis*, présenté par M. Houllégatte et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 4

Remplacer les mots :

peut prévoir

par les mots :

prévoit

M. Jean-Michel Houllégatte. – Cet article donne aux grands ports maritimes la possibilité de conclure, dans le cadre de leurs missions, des conventions d'occupation du domaine public. La convention pourra 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. Cet amendement rend la modulation obligatoire pour favoriser le report vers des modes de transport écologiquement plus vertueux, comme le ferroviaire ou le fluvial.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La première partie de votre amendement manque de souplesse. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°605 rectifié bis n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°589 rectifié *bis*, présenté par Mme M. Filleul et les membres du groupe socialiste et républicain.

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'amodiatraire du domaine public.

Mme Martine Filleul. – Les conventions de terminaux ne sont soumises à aucune obligation légale au regard de l'objectif de répartition modale.

La croissance des trafics dans les ports maritimes augmente mécaniquement les acheminements routiers sur des infrastructures déjà saturées, tandis que la

part des modes ferroviaire et fluvial a baissé avec un risque de dysfonctionnements importants dans les ports français.

Les infrastructures ferroviaires et fluviales sont largement sous-utilisées, ce qui affaiblit les ports français.

Cet amendement va au-delà de la simple possibilité de prévoir dans les conventions de terminal une part dégressive du montant de la redevance dû en fonction de la performance environnementale de la chaîne de transport. Il prévoit l'obligation d'introduire de telles clauses financières liées à des critères environnementaux. Il supprime 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 transports.

M. le président. – Amendement n°606 rectifié, présenté par Mme M. Filleul et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 4

Supprimer les mots :

du trafic ou

Mme Martine Filleul. – Cet amendement supprime 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 le choix du second et réciproquement. Nous voulons n'encourager que les pratiques vertueuses et respectueuses de l'environnement.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n°589 rectifié *bis* manque de souplesse et supprime le critère du trafic qui constitue une incitation à la performance. Avis défavorable.

Avis défavorable à l'amendement n°606 rectifié, pour les mêmes raisons.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La dégressivité en fonction du trafic est souhaitable, puisqu'elle incite à la bonne utilisation des terrains dans les ports. La rédaction de l'amendement n°589 rectifié *bis* est très rigide. Aux ports de fixer leurs objectifs de report modal. Avis défavorable aux deux amendements.

L'amendement n°589 rectifié bis n'est pas adopté non plus que l'amendement n°606 rectifié.

M. le président. – 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.

Alinéa 6

Après le mot :

besoins

insérer les mots :

spécifiques, quant à leur nature et leur étendue,

M. Michel Vaspart. – Les voies d'eau pour se rendre à Marseille s'arrêtent au-dessus de Lyon, puisque le canal Rhin-Rhône n'a jamais vu le jour.

Que faire des biens en fin de titre, objet d'un amendement qui a été repoussé en commission ? Faut-il les intégrer dans les conventions de terminal ?

J'en viens enfin à mon amendement qui a pour objet d'encadrer plus strictement le recours à la concession par les grands ports maritimes. L'objectif est de préserver le recours à la convention de terminal.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les conventions de terminal sont des outils pour l'attractivité des ports. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le recours aux concessions se justifie par la satisfaction des besoins du grand port maritime. L'ajout de la mention « spécifique » est donc utile, mais la prise en compte de la nature et de l'étendue du besoin restreint la marge de manœuvre des ports. Avis favorable sous réserve de cette rectification.

M. Michel Vaspart. – Rectification acceptée. Mais j'attends une réponse sur la première partie de mon amendement.

M. le président. – Ce sera l'amendement n°634 rectifié *bis*.

L'amendement n°634 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°586 rectifié, présenté par Mme M. Filleul et les membres du groupe socialiste et républicain.

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. » ;

Mme Martine Filleul. – Les coûts supportés par les opérateurs fluviaux pèsent de façon croissante sur leur compte d'exploitation. Or l'opérateur fluvial, qui ne maîtrise pas l'opération logistique de bout en bout, n'a ni le choix du terminal ni celui de l'opérateur de manutention.

Dans le transport routier et ferroviaire, les coûts de manutention portuaire sont facturés au donneur d'ordre. Cette différence de traitement n'existe pas dans les ports des pays du nord de l'Europe, où la part du transport fluvial est bien plus importante qu'en France.

Cet amendement généralise la solution retenue à Dunkerque : inclure les coûts de manutention fluviale dans les charges et les facturer au donneur d'ordre.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cette mesure, expérimentée à Dunkerque, est contraire à l'esprit de la réforme portuaire de 2008.

L'alinéa 6 de l'article 35 vise à éviter un contrôle tarifaire de l'activité du manutentionnaire par le grand port maritime. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je comprends votre volonté de remédier au surcoût de la manutention fluviale. Cependant, la solution ne saurait être de la facturer au donneur d'ordre plutôt qu'à l'armateur. La rédaction est inadaptée. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°586 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°635 rectifié, présenté par M. Vaspert, 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.

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. » ;

M. Michel Vaspert. – Il s'agit d'associer la commission des investissements aux orientations du grand port maritime en matière de concessions et de conventions de terminal, sans alourdir la procédure de passation des contrats et en évitant les situations potentielles de conflit d'intérêts. Les grands ports français doivent travailler ensemble !

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis favorable. Cet amendement partage l'objectif de celui de la commission, mais il est mieux rédigé.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°635 rectifié est adopté.

L'article 35, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°941 rectifié, présenté par le Gouvernement.

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. »

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement vise à encourager le passage sous pavillon français. Les armateurs passant sous pavillon français auront une période transitoire de deux ans pour recruter et former des marins francophones ; il faudra un officier supérieur maîtrisant le français, et non plus deux, et la condition de maîtrise de la langue pourra être remplie par le chef mécanicien. Cette mesure, très utile dans le contexte du Brexit, sera de nature à augmenter notre flotte sur la durée.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet assouplissement renforcera l'attractivité du pavillon français. Avis favorable.

L'amendement n°941 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

ARTICLE 36

Mme Martine Filleul. – Le canal Seine Nord est enfin inscrit dans la loi, ce dont nous nous réjouissons, mais se trouve dans une impasse de financement. Vu son intérêt économique, environnemental et social, nous nous attendions à ce que l'État joue un rôle structurant dans le financement global. Aucune maquette financière n'a été finalisée, or

il est urgent de la présenter à l'Union européenne, qui serait prête à financer 50 % du projet, et aux collectivités territoriales.

Le Gouvernement doit proposer un mode de financement de la part de l'État, d'un milliard d'euros d'ici le projet de loi de finances, en fléchissant des crédits plutôt qu'en prélevant une nouvelle taxe sur les habitants de la région. Il est urgent de nommer un délégué interministériel chargé de finaliser les modalités du financement par l'État.

M. Jérôme Bascher. – Madame la ministre, Michel Dagbert et moi-même vous avons rencontrée, avec M. Darmanin, il y a déjà quelque temps pour évoquer le financement du canal Seine Nord. Depuis, de l'eau a coulé sous les ponts - mais pas dans le canal. On nous promettait une réponse dans le projet de loi de finances, puis dans la loi d'orientation des mobilités. Nous voici, à 0 h 45, à discuter de ce projet à 4,8 milliards d'euros, sans équivalent depuis un siècle. Va-t-on encore devoir attendre le prochain projet de loi de finances ?

Les collectivités territoriales ont fait l'avance du financement de la société Seine Nord Europe, il faut maintenant que les choses bougent !

Un milliard d'euros doit provenir du budget de l'État ; j'interrogerai prochainement le ministre des Comptes publics sur le sujet. Souvenez-vous du surplus d'1,6 milliard d'euros de taxe carbone, non affecté : on peut trouver les moyens, à condition de le vouloir !

M. Antoine Lefèvre. – Très bien !

M. le président. – Amendement n°588 rectifié *bis*, présenté par Mme M. Filleul et les membres du groupe socialiste et républicain.

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 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, 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 ;

Mme Martine Filleul. – Nous complétons la composition de l'organe délibérant de la Société du canal Seine Nord Europe par un comité stratégique comprenant notamment des élus, des représentants de la société civile et des professionnels concernés par l'exploitation et l'utilisation de l'infrastructure.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le canal Seine Nord est un projet structurant. Nous avons entendu Xavier Bertrand sur le sujet. Sa réalisation doit associer acteurs publics et privés. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – J'ai déjà eu l'occasion, dans cette discussion, de confirmer la réalisation du projet. Le ministre de l'Action et des Comptes publics est mobilisé pour trouver une solution.

La présence d'un député et d'un sénateur au conseil d'administration est déjà prévue et ne sera pas remise en cause par l'ordonnance. Il s'agit seulement de modifier la répartition entre représentants de l'État et les collectivités territoriales pour donner la majorité à ces dernières. L'amendement est satisfait.

M. Jérôme Bascher. – Ne laissons pas accroire, par cet amendement, que la gouvernance du canal Seine Nord, où Jérôme Bignon représente notre auguste assemblée, serait défailante !

Dans l'Oise, la concertation locale se déroule en bonne intelligence avec la population, les élus locaux et le sous-préfet de Compiègne. Cet amendement semble superfétatoire, mais la précision peut être utile.

M. Michel Dagbert. – Au fil des ans, la participation de l'Union européenne dans cette infrastructure a été revue à la hausse : de 6 % à 40 % puis à 50 %. Les collectivités territoriales se sont mobilisées avec promptitude pour apporter l'enveloppe demandée. Toutes tendances politiques confondues, elles sont parvenues à une clé de répartition. (*MM. Antoine Lefèvre et Jérôme Bascher le confirment.*)

Je salue l'implication du président de région Xavier Bertrand et de l'ensemble des élus au conseil d'administration, à commencer par Jérôme Bignon. Tous les acteurs de ce projet se sont mobilisés, y compris l'État au niveau territorial. Seule inquiétude, le niveau national.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous avons consulté le conseil de surveillance du canal Seine Nord sur cet amendement avant d'émettre un avis favorable.

Mme Martine Filleul. – Le contexte social actuel justifie pleinement d'élargir le comité stratégique aux professionnels concernés et aux représentants de la société civile.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Qu'en est-il de la possibilité, soulevée par Xavier

Bertrand, qu'un représentant de l'Union européenne siège au conseil de surveillance ? Le Parlement ne peut l'introduire par voie d'amendement, s'agissant d'un article d'habilitation, non amendable...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Nous sommes en train de regarder s'il nous est juridiquement possible d'accéder au souhait de Xavier Bertrand. Il n'y a pas de précédent...

L'amendement n°588 rectifié bis est adopté.

L'article 36, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°585 rectifié bis, présenté par Mme M. Filleul et les membres du groupe socialiste et républicain.

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. »

Mme Martine Filleul. – Le transport fluvial est malheureusement le parent pauvre des politiques de transport en France, sur le plan financier et urbanistique. Cet amendement prévoit l'inclusion de voies fluviales dans le Sraddet pour sortir du tout-routier.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La commission a déjà introduit, à l'article 5, un schéma spécifique à la desserte fluviale. L'amendement est satisfait : retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'article 5 intègre la dimension logistique au Sraddet. Celui-ci fixe les orientations générales d'aménagement régional ; cet amendement lui donnerait une dimension trop prescriptive. Ce n'est pas un document d'affectation des sols. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°585 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Je vais lever la séance. Nous avons examiné 159 amendements au cours de la journée ; il en reste 127.

Prochaine séance aujourd'hui, jeudi 28 mars 2019, à 10 h 30.

La séance est levée à 1 heure.

Jean-Luc Blouet

Direction des comptes rendus

Annexes*Analyse des scrutins publics*

Ordre du jour du jeudi 28 mars 2019

Séance publique

À 10 h 30, 14 h 30 et le soir

Présidence :

M. Jean-Marc Gabouty, vice-président,
M. Philippe Dallier, vice-président
M. David Assouline, vice-président

Secrétaires :

Mme Jacky Deromedi - M. Joël Guerriau

1. 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).

2. Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019).

Scrutin n°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 Bérit-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain, à l'article 26 du projet de loi d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*)

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	342
Suffrages exprimés :	335
Pour :	106
Contre :	229

Le Sénat n'a pas adopté

Analyse par groupes politiques**Groupe Les Républicains (145)**

Contre : 142

Abstentions : 2 - M. François Bonhomme, Mme Fabienne Keller

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Gérard Larcher, président du Sénat

Groupe socialiste et républicain (74)

Pour : 73

N'a pas pris part au vote : 1 – Mme Hélène Conway-Mouret, président de séance

Groupe UC (51)

Contre : 50

Abstention : 1 - Mme Nathalie Goulet

Groupe LaREM (23)

Contre : 23

Groupe du RDSE (22)

Pour : 17

Contre : 1 – Mme Nathalie Delattre

Abstentions : 4 - MM. Joseph Castelli, Jean-Marc Gabouty, Jean-Noël Guérini, Olivier Léonhardt

Groupe CRCE (16)

Pour : 16

Groupe Les Indépendants (12)

Contre : 12

Sénateurs non inscrits (5)

Contre : 1

N'ont pas pris part au vote : 4 – Mmes Christine Herzog, Claudine Kauffmann, MM. Jean Louis Masson, Stéphane Ravier

