

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du jeudi 21 mars 2019

(73^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME HÉLÈNE CONWAY-MOURET

Secrétaires :
Mme Mireille Jouve, M. Victorin Lurel.

1. **Procès-verbal** (p. 3368)
2. **Orientation des mobilités.** – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 3368)

Article 2 (p. 3368)

Mme Éliane Assassi

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

M. Laurent Duplomb

Amendement n° 684 rectifié *bis* de M. Philippe Dominati et sous-amendement n° 1022 rectifié de Mme Christine Lavarde. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Amendement n° 140 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 925 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 632 rectifié de Mme Michèle Vullien. – Rejet.

Amendements identiques n° 557 rectifié *bis* de M. Philippe Dominati et 837 rectifié *quinquies* de M. Olivier Paccaud. – Retrait des deux amendements.

Amendement n° 403 rectifié de Mme Michèle Vullien. – Adoption.

Amendement n° 437 rectifié de M. Olivier Léonhardt. – Rejet.

Amendement n° 139 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 582 rectifié de M. Claude Bérit-Débat. – Rejet.

Suspension et reprise de la séance (p. 3386)

PRÉSIDENTE DE M. GÉRARD LARCHER

3. **Célébration de la francophonie** (p. 3386)
4. **Questions d'actualité au Gouvernement** (p. 3386)

INTERDICTION DES PESTICIDES (p. 3386)

M. Guillaume Gontard, Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

VIOLENCES SUR LES CHAMPS-ÉLYSÉES (p. 3387)

M. Jean-Marc Todeschini ; M. Christophe Castaner, ministre de l'intérieur.

EMPRISONNEMENT DE MME NASRIN SOTOUDEH (p. 3388)

M. Emmanuel Capus ; M. Jean-Yves Le Drian, ministre de l'Europe et des affaires étrangères.

SÉCURITÉ À PARIS (p. 3389)

M. Philippe Dominati ; M. Laurent Nunez, secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur ; M. Philippe Dominati.

GRÈVE DU ZÈLE DES DOUANIERS (p. 3390)

Mme Catherine Fournier ; M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics.

POLÉMIQUE SUR L'IVG (p. 3390)

M. Bernard Buis ; Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

INÉGALITÉS D'ACCÈS AUX SERVICES PUBLICS (p. 3391)

M. Éric Gold ; Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

DÉCLARATIONS DU GOUVERNEMENT SUR LES RETRAITES (p. 3392)

Mme Monique Lubin ; M. Marc Fesneau, ministre auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement ; Mme Monique Lubin.

MAINTIEN DE L'ORDRE LORS DES MANIFESTATIONS (p. 3393)

Mme Christine Bonfanti-Dossat ; M. Laurent Nunez, secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur.

HARCÈLEMENT DES FAMILLES DE POLICIERS ET DE GENDARMES
(p. 3394)

Mme Évelyne Perrot ; M. Christophe Castaner, ministre de l'intérieur ; Mme Évelyne Perrot.

MARÉE NOIRE DU GRANDE AMERICA (p. 3395)

M. Arnaud de Belenet ; Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

FRANCOPHONIE (p. 3395)

M. Philippe Mouiller ; M. Jean-Baptiste Lemoyne, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères ; M. Philippe Mouiller.

MARCHE POUR LE CLIMAT (p. 3396)

M. Jean-François Husson ; Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire ; M. Jean-François Husson.

Suspension et reprise de la séance (p. 3397)

PRÉSIDENCE DE MME CATHERINE TROENDLÉ

5. Rappel au règlement (p. 3397)

M. Jean-Pierre Sueur ; Mme la présidente.

6. Orientation des mobilités. – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 3398)

Article 2 (*suite*) (p. 3398)

Amendement n° 402 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien. – Rejet.

Amendement n° 743 rectifié *bis* de M. Claude Bérit-Débat. – Rejet.

Amendement n° 387 rectifié de Mme Michèle Vullien. – Retrait.

Amendement n° 388 rectifié de Mme Michèle Vullien. – Retrait.

Amendement n° 646 rectifié de M. Cyril Pellevat. – Rejet.

Amendements identiques n° 258 rectifié de M. Daniel Gremillet, 322 rectifié *bis* de M. Patrice Joly et 465 rectifié de Mme Françoise Laborde. – Rejet des trois amendements.

Amendement n° 406 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien. – Rejet.

Amendement n° 526 rectifié de M. Victorin Lurel. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 2 (p. 3402)

Amendement n° 441 rectifié de M. Olivier Léonhardt. – Rejet.

Article 2 *bis* (*nouveau*) (p. 3403)

Amendement n° 926 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 509 de M. Jean-Pierre Moga. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 3 (p. 3404)

M. Didier Rambaud

Adoption de l'article.

Article 4 (p. 3405)

Mme Josiane Costes

Amendements identiques n° 648 rectifié *bis* de Mme Sylviane Noël et 703 rectifié *bis* de M. Stéphane Piednoir. – Retrait des deux amendements.

Amendement n° 287 rectifié de M. Patrick Chaize. – Retrait.

Amendements identiques n° 143 rectifié de Mme Éliane Assassi et 408 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien. – Rejet des deux amendements.

Amendement n° 575 rectifié de M. Claude Bérit-Débat. – Retrait.

Amendement n° 410 de Mme Michèle Vullien. – Retrait.

Amendement n° 775 rectifié de Mme Victoire Jasmin. – Rejet.

Amendement n° 848 rectifié *bis* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Non soutenu.

Amendement n° 983 rectifié de M. Daniel Gremillet. – Retrait.

Amendement n° 795 de M. Frédéric Marchand et sous-amendement n° 1040 de M. Claude Bérit-Débat. – Rejet du sous-amendement ; adoption de l'amendement.

Amendement n° 806 de M. Frédéric Marchand et sous-amendement n° 1041 de M. Claude Bérit-Débat. – Retrait de l'amendement, le sous-amendement devenant sans objet.

Amendement n° 428 rectifié *ter* de M. Serge Babary. – Retrait.

Amendement n° 412 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien. – Rejet.

Amendements identiques n° 482 rectifié de M. Ronan Dantec et 1000 rectifié *bis* de M. Jean-François Husson. – Adoption des deux amendements.

Amendement n° 273 rectifié de M. François Bonhomme. – Non soutenu.

- Amendement n° 613 rectifié de M. Claude Bérít-Débat. – Rejet.
- Amendement n° 411 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien. – Rejet.
- Amendement n° 580 rectifié de M. Claude Bérít-Débat. – Retrait.
- Amendement n° 442 rectifié de M. Olivier Léonhardt. – Rejet.
- Amendement n° 508 rectifié de M. Olivier Léonhardt. – Retrait.
- Amendements identiques n°s 267 rectifié de M. Laurent Lafon et 900 de M. Guillaume Gontard. – Rejet des deux amendements.
- Amendement n° 784 rectifié de M. Michel Raison. – Adoption.
- Amendements identiques n°s 537 rectifié *quinquies* de M. Arnaud Bazin, 715 rectifié de M. Cyril Pellevat, 757 rectifié *quater* de M. Patrick Chaize, 759 rectifié *ter* de M. Claude Kern et 853 rectifié *sexies* de M. Louis-Jean de Nicolay. – Adoption des amendements n°s 537 rectifié *quinquies*, 757 rectifié *quater*, 759 rectifié *ter* et 853 rectifié *sexies*, l'amendement n° 715 rectifié n'étant pas soutenu.
- Amendement n° 394 rectifié de M. Daniel Gremillet. – Retrait.
- Adoption de l'article modifié.
- Article additionnel après l'article 4 (p. 3422)
- Amendement n° 681 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rejet.
- Article 5 (p. 3423)
- M. Guillaume Gontard
- Amendement n° 226 rectifié *bis* de M. Philippe Mouiller. – Retrait.
- Amendement n° 734 rectifié *bis* de M. Victorin Lurel. – Rejet.
- Amendement n° 144 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.
- Amendement n° 517 rectifié *bis* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Non soutenu.
- Amendement n° 583 rectifié de M. Claude Bérít-Débat. – Retrait.
- Amendements identiques n°s 259 rectifié de M. Daniel Gremillet, 321 rectifié *bis* de M. Patrice Joly, 466 rectifié de Mme Françoise Laborde et 647 rectifié *bis* de M. Cyril Pellevat. – Retrait de l'amendement n° 259 rectifié; rejet des amendements n°s 321 rectifié *bis*, 466 rectifié et 647 rectifié *bis*.
- Amendement n° 527 rectifié de M. Victorin Lurel. – Adoption.
- Amendement n° 413 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien. – Retrait.
- Amendement n° 288 rectifié de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Non soutenu.
- Amendement n° 614 rectifié de M. Claude Bérít-Débat. – Rejet.
- Amendements identiques n°s 23 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot, 80 rectifié *ter* de M. Michel Vaspart, 790 rectifié de M. Frédéric Marchand et 843 rectifié *quinquies* de M. Jérôme Bignon. – Adoption des quatre amendements.
- Amendement n° 414 de Mme Michèle Vullien. – Adoption.
- Amendement n° 702 rectifié de M. Stéphane Piednoir. – Retrait.
- Amendement n° 649 rectifié de Mme Sylviane Noël. – Retrait.
- Amendements identiques n°s 712 de M. Michel Laugier et 833 rectifié *quinquies* de M. Martin Lévrier. – Retrait de l'amendement n° 712; rejet de l'amendement n° 833 rectifié *quinquies*.
- Amendements identiques n°s 552 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien et 997 rectifié *bis* de M. Jean-François Husson. – Adoption des deux amendements.
- Amendement n° 341 rectifié de M. Jean-François Husson. – Retrait.
- Amendement n° 1028 de la commission. – Adoption.
- Amendement n° 145 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Retrait.
- Amendement n° 604 rectifié de M. Jean-Michel Houllégatte. – Rejet.
- Amendement n° 607 rectifié de M. Jean-Michel Houllégatte. – Rejet.
- Amendement n° 329 rectifié de M. Cyril Pellevat. – Non soutenu.
- Amendement n° 305 rectifié *quater* de M. Laurent Lafon. – Adoption.
- Amendement n° 330 rectifié *bis* de M. Cyril Pellevat. – Non soutenu.
- Amendements identiques n°s 415 rectifié *quater* de Mme Michèle Vullien et 615 rectifié *ter* de M. Claude Bérít-Débat. – Adoption des deux amendements.
- Amendement n° 1029 de la commission. – Adoption.
- Amendement n° 871 de Mme Angèle Préville. – Rejet.
- Amendements identiques n°s 247 rectifié *ter* de M. Loïc Hervé, 252 rectifié *ter* de M. Daniel Laurent et 457 rectifié de M. Jean-Claude Requier. – Retrait des trois amendements.
- Amendement n° 35 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot. – Rejet.

Amendement n° 286 rectifié de M. Patrick Chaize. – Retrait.

Amendement n° 237 rectifié *ter* de Mme Michèle Vullien. – Rejet.

Amendements identiques n°s 240 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien, 483 rectifié de M. Ronan Dantec et 683 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Retrait de l'amendement n° 683 rectifié ; rejet, par scrutin public n° 68, des amendements n°s 240 rectifié *bis* et 483 rectifié.

Amendements identiques n°s 536 rectifié *bis* de Mme Marie-Noëlle Lienemann et 682 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Retrait de l'amendement n° 682 rectifié, l'amendement n° 536 rectifié *bis* n'étant pas soutenu.

Amendement n° 239 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 5 (p. 3444)

Amendement n° 357 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Retrait.

Amendement n° 657 rectifié *bis* de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 266 rectifié *bis* de M. Laurent Lafon. – Retrait.

Amendement n° 215 rectifié *ter* de Mme Martine Berthet. – Rejet.

Suspension et reprise de la séance (p. 3445)

PRÉSIDENCE DE M. VINCENT DELAHAYE

Intitulé du chapitre III (p. 3445)

Amendement n° 807 de M. Frédéric Marchand. – Adoption de l'amendement rédigeant l'intitulé.

Article 6 (p. 3446)

M. Frédéric Marchand

Amendement n° 927 rectifié du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 389 rectifié de M. Jean-François Husson. – Retrait.

Amendement n° 416 de Mme Michèle Vullien. – Adoption.

Amendement n° 146 de Mme Éliane Assassi. – Devenu sans objet.

Amendement n° 147 de Mme Éliane Assassi. – Devenu sans objet.

Amendements identiques n°s 260 rectifié de M. Daniel Gremillet et 467 rectifié de Mme Françoise Laborde. – Devenus sans objet.

Amendement n° 826 de M. Frédéric Marchand. – Devenu sans objet.

Amendement n° 427 rectifié *quinquies* de M. Serge Babary. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Article 7 (p. 3450)

Amendement n° 148 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendements identiques n°s 551 de Mme Michèle Vullien et 996 rectifié de M. Jean-François Husson. – Retrait des deux amendements.

Amendement n° 584 rectifié de M. Claude Bérit-Débat. – Retrait.

Amendement n° 610 rectifié de M. Claude Bérit-Débat. – Retrait.

Amendement n° 1038 du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 553 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien. – Rejet.

Amendement n° 219 rectifié *bis* de M. Rachid Temal. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 7 (p. 3453)

Amendement n° 746 rectifié de M. Rachid Temal. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 225 rectifié *ter* de M. Philippe Mouiller. – Devenu sans objet.

Amendement n° 58 rectifié *bis* de M. Roger Karoutchi et sous-amendement n° 1042 de M. Claude Bérit-Débat. – Retrait de l'amendement, le sous-amendement devenant sans objet.

Amendement n° 656 rectifié *bis* de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendements identiques n°s 31 rectifié *ter* de M. Jean-François Longeot et 92 rectifié *ter* de M. Michel Vaspert. – Retrait des deux amendements.

Article 8 (p. 3456)

Mme Victoire Jasmin

M. Jérôme Bignon

M. Victorin Lurel

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

Amendement n° 524 rectifié de M. Dominique Théophile. – Retrait.

Amendement n° 777 rectifié de Mme Victoire Jasmin. – Retrait.

Amendement n° 822 de M. Dominique Théophile. – Adoption.

Amendement n° 787 de M. Dominique Théophile. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 8 (p. 3461)

Amendement n° 738 rectifié *bis* de M. Victorin Lurel. – Retrait.

Amendement n° 737 rectifié *bis* de M. Victorin Lurel. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 522 rectifié de M. Dominique Théophile. – Retrait.

Exception d'irrecevabilité (p. 3462)

Motion n° 1034 rectifiée de la commission. – Adoption de la motion déclarant l'irrecevabilité d'amendements.

Article 9 (p. 3462)

Amendement n° 636 rectifié *bis* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Non soutenu.

Amendement n° 150 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendements identiques n° 36 rectifié de M. Jean-François Longeot et 809 de M. Frédéric Marchand. – Retrait des deux amendements.

Amendement n° 966 rectifié *bis* de M. Philippe Pemezec. – Retrait.

Amendement n° 660 rectifié *bis* de M. Olivier Jacquin. – Adoption.

Amendement n° 309 rectifié de M. Patrick Chaize. – Rejet.

Amendement n° 819 de M. Frédéric Marchand. – Retrait.

Amendement n° 421 rectifié *ter* de M. Jean-François Longeot. – Retrait.

Amendements identiques n° 151 de Mme Éliane Assassi et 903 de M. Olivier Jacquin. – Adoption des deux amendements.

Amendement n° 422 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot. – Devenu sans objet.

Amendement n° 220 rectifié *bis* de M. Rachid Temal. – Devenu sans objet.

Amendement n° 655 rectifié *bis* de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 967 rectifié *bis* de M. Philippe Pemezec. – Retrait.

Amendement n° 513 rectifié de M. Patrick Chaize. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 9 (p. 3472)

Amendements identiques n° 326 rectifié *bis* de Mme Pascale Bories, 335 rectifié de M. Cyril Pellevat, 659 rectifié *quater* de M. Olivier Jacquin et 808 de M. Frédéric Marchand. – Rejet des amendements n° 326 rectifié *bis*, 659 rectifié *quater* et 808, l'amendement n° 335 rectifié n'étant pas soutenu.

Article 10 – Adoption. (p. 3473)

Article additionnel après l'article 10 (p. 3473)

Amendement n° 798 de M. Frédéric Marchand. – Retrait.

Article 11 (p. 3474)

M. Olivier Jacquin

Mme Élisabeth Borne, ministre

Amendements identiques n° 227 rectifié *bis* de M. Philippe Mouiller et 745 rectifié de M. Rachid Temal. – Adoption des deux amendements.

Amendements identiques n° 37 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot, 810 de M. Frédéric Marchand et 840 rectifié *quater* de M. Jérôme Bignon. – Retrait des trois amendements.

Amendements identiques n° 38 rectifié *ter* de M. Jean-François Longeot, 811 de M. Frédéric Marchand et 841 rectifié *quater* de M. Jérôme Bignon. – Retrait des trois amendements.

Amendements identiques n° 39 rectifié de M. Jean-François Longeot et 812 de M. Frédéric Marchand. – Retrait des deux amendements.

Amendement n° 445 rectifié de M. Olivier Léonhardt. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Article 12 (p. 3480)

Amendement n° 152 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 928 du Gouvernement. – Rejet.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 12 (p. 3481)

Amendement n° 56 rectifié de M. Roger Karoutchi. – Retrait.

Amendements identiques n° 153 de Mme Éliane Assassi et 889 rectifié de M. Jean-Pierre Corbisez. – Rejet des deux amendements.

Article 13 (*supprimé*) (p. 3483)

Amendement n° 929 du Gouvernement et sous-amendement n° 1035 de la commission. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié rétablissant l'article.

Amendements identiques n^{os} 17 rectifié *sexies* de M. Jean-François Longeot, 481 rectifié *quater* de M. Éric Gold et 565 rectifié *ter* de M. Jean-Marc Boyer; sous-amendements n^{os} 1023 rectifié de M. Vincent Segouin et 1032 rectifié *ter* de Mme Pascale Bories. – Devenus sans objet, le sous-amendement n^o 1023 rectifié n'étant pas soutenu.

Article 13 *bis* (*nouveau*) (p. 3486)

M. Jean-François Longeot

Amendement n^o 890 rectifié de M. Jean-Pierre Corbisez. – Retrait.

Rejet de l'article.

Article 14 (p. 3487)

Amendement n^o 154 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 834 rectifié *quinquies* de M. Martin Lévrier. – Retrait.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 14 (p. 3488)

Amendements identiques n^{os} 791 rectifié de M. Frédéric Marchand et 845 rectifié *quater* de M. Jérôme Bignon. – Adoption de l'amendement n^o 791 rectifié insérant un article additionnel, l'amendement n^o 845 rectifié *quater* n'étant pas soutenu.

Amendement n^o 104 rectifié de M. Loïc Hervé. – Non soutenu.

Renvoi de la suite de la discussion.

7. **Ordre du jour** (p. 3489)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE MME HÉLÈNE CONWAY-MOURET

vice-présidente

Secrétaires :

Mme Mireille Jouve,

M. Victorin Lurel.

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à onze heures trente.)

1

PROCÈS-VERBAL

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

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

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

2

ORIENTATION DES MOBILITÉS

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

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

La procédure accélérée a été engagée sur ce texte.

Dans la discussion du texte de la commission, nous en sommes parvenus, au sein du chapitre I^{er} du titre I^{er}, à l'article 2.

TITRE I^{ER} (SUITE)

AMÉLIORER LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES CITOYENS, DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES

Chapitre I^{er} (suite)

ORGANISATION PLUS EFFICACE DES MOBILITÉS DANS CHAQUE PARTIE DU TERRITOIRE

Article 2

- ① I. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° L'intitulé de la section 8 du chapitre III du titre III du livre III de la deuxième partie est ainsi rédigé : « Versement destiné au financement des services de mobilité » ;
- ③ 2° Au premier alinéa du I de l'article L. 2333-64, les mots : « transports en commun » sont remplacés par les mots : « services de mobilité » ;
- ④ 3° L'article L. 2333-66 est ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 2333-66.* – Le versement destiné au financement des services de mobilité est institué par délibération du conseil municipal ou de l'organe compétent de l'établissement public qui organise au moins un des services mentionnés au I de l'article L. 1231-1-1 du code des transports. La délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement. » ;
- ⑥ 4° Le I de l'article L. 2333-67 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Au début du premier alinéa, la mention : « I. – » est supprimée ;
- ⑧ b) Au même premier alinéa, après le mot : « public », sont insérés les mots : « qui est l'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, » ;
- ⑨ b bis) (*nouveau*) Au deuxième alinéa, après la référence : « L. 2333-65 », sont insérés les mots : « du présent code » ;
- ⑩ c) À la première phrase des troisième et cinquième alinéas ainsi qu'au quatorzième alinéa, les mots : « ou des transports urbains » sont supprimés ;
- ⑪ d) (*Supprimé*)
- ⑫ d bis) (*nouveau*) Après le quatorzième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑬ « Lorsque l'autorité organisatrice de la mobilité n'organise pas un service régulier de transport public de personnes, le taux de versement est fixé dans la limite de 0,3 % des salaires définis à l'article L. 2333-65. » ;

- 14 e) Aux première et dernière phrases du quinzième alinéa, les mots : « transports en commun » sont remplacés par les mots : « services de mobilité » ;
- 15 f) À la première phrase du dix-septième alinéa, les mots : « ou de transports urbains » sont supprimés ;
- 16 g) À la seconde phrase du troisième alinéa, à la deuxième phrase du cinquième alinéa et à la première phrase du quinzième alinéa, les mots « versement de transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des mobilités » ;
- 17 5° L'article L. 2333-68 est ainsi modifié :
- 18 a) À la première phrase, les mots : « de l'agglomération » sont remplacés par les mots : « du territoire » ;
- 19 b) À la seconde phrase, les mots : « au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo ainsi qu' » sont supprimés et les références : « L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 » sont remplacées par les références : « L. 1231-1 et L. 1231-1-1 » ;
- 20 6° Au premier alinéa du II de l'article L. 2333-70 et au premier alinéa du II de l'article L. 2531-6, les mots : « versement transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;
- 21 7° À la première phrase de l'article L. 2333-65 et à l'article L. 2333-73, les mots : « versement de transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;
- 22 7° bis (nouveau) L'intitulé de la section 1 du chapitre unique du titre III de la deuxième partie est ainsi rédigé : « Versement destiné au financement des services de mobilité » ;
- 23 8° Au premier alinéa du I de l'article L. 2531-2, à la première phrase de l'article L. 2531-3 et à l'article L. 2531-9, les mots : « versement de transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;
- 24 9° À la fin du troisième alinéa de l'article L. 2531-5, les mots : « mentionnée à l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France » sont remplacés par les mots : « applicable aux services mentionnés au 1° du I de l'article L. 1241-1 du code des transports » ;
- 25 10° À la fin du quatrième alinéa du même article L. 2531-5, les mots : « au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du code des transports » sont remplacés par les mots : « au sens de l'article L. 1241-1 du même code » ;
- 26 10° bis (nouveau) Au premier alinéa du II de l'article L. 2531-6, les mots : « versement transport » sont remplacés par les mots : « versement destiné au financement des services de mobilité » ;
- 27 11° L'article L. 5722-7 est ainsi modifié :
- 28 a) La première phrase du premier alinéa est ainsi rédigée : « Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et dans les communes dites multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques, dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation de la mobilité. » ;
- 29 a bis (nouveau) La seconde phrase du même premier alinéa est complétée par les mots : « du présent code » ;
- 30 b) À la seconde phrase du second alinéa, après le mot : « échéant, », sont insérés les mots : « porté à zéro ou » et, à la fin, les mots : « l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat » sont remplacés par les mots : « l'aire urbaine et les communes multipolarisées concernées par le prélèvement du syndicat » ;
- 31 c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- 32 « Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports peut, en outre, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui le composent, selon un critère qu'il détermine à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini à l'article L. 2334-4 du présent code. La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, sur ce critère, entre les différents périmètres des établissements composant le syndicat. » ;
- 33 12° L'article L. 5722-7-1 est ainsi modifié :
- 34 a) Au premier alinéa et à la première phrase des deuxième et troisième alinéas, les mots : « destiné au financement des transports » sont remplacés par les mots : « destiné au financement des services de mobilité » ;
- 35 b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- 36 « Les syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du présent code et compétents en matière de mobilité peuvent, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui les composent, selon un critère qu'ils déterminent à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini l'article L. 2334-4. La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, sur ce critère, entre les différents périmètres d'établissement public composant le syndicat. »
- 37 II. – La première phrase du premier alinéa de l'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du a du 11° du I du présent article, ne s'applique aux syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-10 du code des transports existant à la date de publication de la présente loi qu'à compter du 1^{er} janvier 2021.

Mme la présidente. La parole est à Mme Éliane Assassi, sur l'article.

Mme Éliane Assassi. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, le versement transport devient donc le versement mobilité : ce simple changement sémantique ne s'accompagnait initialement d'aucune autre évolution, puisque seules les autorités organisatrices de transport proposant déjà des transports collectifs pouvaient instituer le nouveau versement, avec des contours identiques à ceux du précédent.

L'adoption en commission d'un amendement de M. le rapporteur, assez proche de celui que nous proposons, ouvre la voie à la création d'un versement mobilité dans les zones où il n'existe pas de transports collectifs, ce qui permettra aux autorités organisatrices de disposer d'une

manne financière au service de l'offre de transport qu'elles définissent : transports en commun, covoiturage, soutien au vélo, notamment.

Cette évolution est positive, mais à nos yeux insuffisante dans certains territoires, en particulier là où il existe déjà une offre de transports collectifs. En effet, faute de financements nouveaux, cet élargissement des compétences aux mobilités dites actives ou partagées pourra se traduire par une baisse du financement des transports collectifs, ce qui n'est pas acceptable.

Aussi avons-nous proposé un certain nombre de financements nouveaux.

Là où le transport collectif existe déjà, nous proposons de rehausser les plafonds et d'instaurer le versement mobilité dès le premier salarié, une proposition malheureusement déclarée irrecevable.

Pour l'Île-de-France, dont la spécificité n'est plus à démontrer, en termes tant d'infrastructures que de potentialités de financement, il est maintenant urgent d'augmenter les taux dans les territoires les plus riches, où les entreprises bénéficient de bonnes conditions de mobilité. Nous demandons cette évolution depuis longtemps, et l'arrivée du Grand Paris Express, avec l'accroissement de l'offre de transport, devrait la rendre plus facile. Malheureusement, là encore, notre amendement a été déclaré irrecevable.

Enfin, nous proposons l'instauration au niveau régional d'un versement transport permettant de répondre aux enjeux de maintien de l'offre de TER, donc de lignes de vie, de mobilité du quotidien, comme vous aimez les appeler, madame la ministre.

Sans oublier notre proposition, réitérée, de ramener la TVA sur les transports au niveau de celle sur les produits de première nécessité.

On nous a opposé en commission que les régions n'étaient pas demandeuses. Cela n'a pas toujours été le cas : des régions, lorsqu'elles n'étaient pas gouvernées par la droite, ont exprimé le souhait qu'un versement transport régional soit instauré.

Au demeurant, mes chers collègues, les législateurs que nous sommes ne doivent pas s'interdire d'avoir des idées innovantes. Les marges de manœuvre sont déjà suffisamment restreintes, donc n'en rajoutons pas en la matière... En tout cas, ce n'est pas ma conception, ni celle de mon groupe, du débat démocratique dans un État de droit ! (*Mme Michelle Gréaume opine.*)

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.* Madame la présidente, mesdames, messieurs les sénateurs, permettez-moi de présenter quelques observations au moment où nous entamons l'examen de l'article 2.

Cet article sanctuarise le versement transport, qui devient un versement mobilité, comme ressource fiscale des autorités organisatrices de la mobilité, bénéficiant à l'ensemble des compétences de celles-ci. Je voudrais, à cet égard, insister sur quelques éléments de contexte.

Le versement transport a augmenté de 50 % en dix ans : en d'autres termes, le prélèvement sur les entreprises est passé de 6 à 9 milliards d'euros. Dans le même temps, la part payée par les usagers a baissé de 1 % par an.

Les augmentations régulières des taux, le manque de dialogue avec les employeurs sur l'utilisation du versement transport, notamment sur la prise en compte des besoins des entreprises, et l'instauration de la gratuité décidée par certaines collectivités territoriales sans concertation avec les entreprises fragilisent l'acceptabilité de cet impôt.

Je suis convaincue que, pour préserver cette ressource, il faut être à la fois exigeant et raisonnable.

Il faut être exigeant, notamment, en matière de transparence et d'utilisation de cet impôt. Le projet de loi introduit plusieurs dispositions en ce sens. En particulier, toute instauration ou modification du taux du versement transport sera soumise à l'avis d'un comité des partenaires : prévu à l'article 4, ce comité associera les employeurs sur chaque territoire. Toute instauration devra également être accompagnée de la liste des services justifiant le taux.

Il convient également d'être raisonnable. À cet égard, plusieurs amendements déposés en vue de la séance visent à revoir à la hausse le taux plafond du versement mobilité ou à élargir l'assiette de celui-ci. Le Gouvernement est défavorable à ces mesures, qui se traduiraient par une pression fiscale accrue sur les employeurs. Il me paraît important de maintenir un équilibre entre les différentes sources de financement des transports en France, dont les usagers et les collectivités territoriales.

La commission a introduit un versement mobilité réduit à 0,3 % pour les autorités organisatrices qui n'organisent pas de services de transport réguliers. Elle a prévu également un mécanisme de solidarité, *via* la TICPE – la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques –, pour les territoires dont le versement mobilité aurait un rendement trop faible.

Clairement, la question des moyens est essentielle. Il est normal, bien sûr, d'être attentif à l'existence de ressources pour les collectivités territoriales. Toujours est-il que le versement mobilité, outre les évolutions que je viens de rappeler, est un impôt complexe, pour les entreprises comme pour les autorités organisatrices, qui ne comprennent pas toujours les montants qu'elles reçoivent. Cette complexité interroge sur l'opportunité d'activer cet impôt avec un taux réduit : est-ce la meilleure option ?

C'est pourquoi une réflexion est engagée sur les mesures qui permettraient de dégager les mêmes ressources avec des modalités de perception plus simples. Cette réflexion doit nécessairement s'articuler avec les réflexions en cours sur la fiscalité locale, à la suite de la suppression de la taxe d'habitation.

Dans le cadre de cette réflexion sur la fiscalité locale, je serai attentive à ce qu'une réponse soit apportée s'agissant d'une mesure de solidarité en faveur des collectivités territoriales dont le potentiel fiscal est trop faible.

Au début de l'examen de cet article, je renouvelle l'engagement du Gouvernement à donner aux autorités organisatrices de la mobilité les moyens de développer des services dans chaque territoire : c'est une condition et un objectif que je partage avec vous. Mais, en attendant la fin des réflexions en cours, je proposerai la suppression des deux mesures de financement introduites par la commission.

Mme la présidente. La parole est à M. Laurent Duplomb, sur l'article.

M. Laurent Duplomb. Avec tout ce que l'on vit depuis des semaines et ce que l'on voit au niveau de l'économie française, je ne comprends pas qu'on puisse continuer à vouloir sans cesse augmenter les taxes sur les entreprises. C'est une vue de l'esprit qu'il faut abandonner !

Nos entreprises sont de moins en moins compétitives, parce que, avec les normes et les réglementations, on leur met sans arrêt des boulets aux pieds. Elles sont de moins en moins compétitives, parce qu'on augmente sans cesse les taxes et les impôts. Résultat : la balance commerciale française est en déficit de près de 70 milliards d'euros, quand celle de l'Allemagne présente un excédent de 170 milliards d'euros...

Et on continuerait à en rajouter sans cesse, sans chercher à savoir comment on peut préserver nos entreprises, et donc l'emploi ? Pour ma part, je voterai contre tous les amendements visant à augmenter les taxes ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et sur des travées du groupe Union Centriste.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 684 rectifié *bis*, présenté par M. P. Dominati, Mmes Boulay-Espéronnier et Chain-Larché, MM. Cuypers et Daubresse, Mmes Deromedi et Garriaud-Maylam, MM. Husson, Laménie, H. Leroy et Magras, Mme Micouveau, M. Panunzi, Mme Puissat et M. Reichardt, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 3

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Le même I est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les employeurs qui ont conclu un accord de télétravail sont exonérés de 50 % du montant du versement transport pour les employés concernés par l'exercice de leur activité professionnelle à distance, dans des conditions fixées par voie réglementaire. » ;

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

– La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du présent article est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

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

La parole est à M. Philippe Dominati.

M. Philippe Dominati. Je partage les propos de notre éminent collègue Laurent Duplomb sur l'augmentation des taxes, mais je reviendrai sur le mode de financement des transports un peu plus tard.

Le présent amendement tend à favoriser le développement du télétravail et de la numérisation – bref, le travail à domicile. Il faut promouvoir cette possibilité, qui se développe dans un grand nombre de pays.

Évidemment, les entreprises qui pratiquent ce mode de travail ne doivent pas être pénalisées par le versement transport et les taxes qui alourdissent les charges des entreprises. Nous proposons donc de donner un avantage fiscal aux entreprises développant le télétravail, en les exonérant d'une partie de la taxe sur le versement transport.

Mme la présidente. Le sous-amendement n° 1022 rectifié, présenté par Mme Lavarde, MM. Guerriau et Regnard, Mme Berthet, M. Bascher, Mme Noël, MM. Chaize, Henno, Rabin, Bonhomme, Gremillet, Mouiller, Karoutchi, Lefèvre, Savary et Chasseing et Mme Gruny, est ainsi libellé :

I. – Amendement 684, alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Les employeurs qui ont conclu un accord de télétravail sont exonérés du montant du versement transport pour les employés concernés par cet accord à due concurrence de la part du volume horaire effectué à distance. » ;

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

– La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales de l'alinéa 4 est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

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

La parole est à Mme Christine Lavarde.

Mme Christine Lavarde. En plein accord avec la philosophie de l'amendement de M. Dominati, ce sous-amendement vise à corriger ce qui aurait pu être un effet d'aubaine pour les entreprises.

L'amendement tend à instaurer une réduction de 50 % du versement transport pour les entreprises ayant mis en place un accord de télétravail. Or la proportion du travail effectué à distance peut être bien inférieure à 50 %. En effet, un salarié peut pratiquer le télétravail uniquement une journée par mois.

Avec le dispositif que nous proposons, la réduction accordée aux entreprises serait équivalente à la part du travail accompli par les salariés depuis leur domicile.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. La proposition de Philippe Dominati est intéressante, même si ses modalités de mise en œuvre devront être complétées pour qu'elle soit pleinement applicable et contrôlable. Le sous-amendement répond en partie à ce besoin s'agissant de la part de la masse salariale concernée par le télétravail.

Renforcer le lien entre télétravail et mobilité est un enjeu majeur pour le traitement des questions de déplacement quotidien, notamment pour lutter contre la congestion et réduire le temps passé par les salariés dans les transports, en particulier dans les territoires denses.

Une vraie dynamique en faveur du télétravail doit être soutenue. La commission est donc favorable à l'adoption de cet amendement, qui incitera les employeurs à s'engager dans cette révolution sociétale. La suite de la navette parlementaire permettra bien sûr d'affiner le dispositif.

Le sous-amendement vise à préciser que cette exonération est accordée à concurrence de la part du volume horaire effectué à distance. C'est un complément intéressant, qui permettra de mieux lier à la part de télétravail le niveau de

l'exonération du versement mobilité. Le sous-amendement n'a pas été examiné par la commission, mais, à titre personnel, j'émet un avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis tout à fait favorable au développement du télétravail : comme vous le savez, les ordonnances prises au début de ce quinquennat visent justement à encourager cette forme de travail.

Pour autant, la corrélation proposée entre le télétravail et le versement mobilité ne me paraît pas adaptée. D'une part, comme il a été souligné, les salariés qui font du télétravail de façon ponctuelle doivent bien se rendre sur leur lieu de travail régulièrement. D'autre part, la proratisation proposée du versement transport en fonction du temps passé en télétravail ne ferait qu'ajouter à la complexité déjà extrême du calcul de ce versement.

L'avis est donc défavorable sur le sous-amendement et l'amendement.

Oui, il faut être vigilant pour ne pas créer de nouvelles taxes ; mais il faut l'être aussi pour ne pas créer des usines à gaz administratives, dont nos entreprises souffrent déjà !

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

M. Claude Bérit-Débat. Je comprends bien la logique de l'amendement et du sous-amendement, mais je suis très dubitatif sur le résultat qu'aurait leur adoption, qui risque de laisser entier le problème du financement des mobilités. J'ai peur qu'on affaiblisse le montant consacré au déploiement des investissements. Il faut encourager le télétravail, mais est-ce le bon dispositif ? Personnellement, je ne le soutiendrai pas.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour explication de vote.

M. Frédéric Marchand. Si la question du télétravail est en effet importante, pour la qualité de vie de celles et ceux qui en usent comme pour la décongestion, et si la mesure proposée par les auteurs de l'amendement est intéressante, je pense qu'on oublie une donnée essentielle : la concertation et la négociation. Avant toute chose, il me paraît capital de pousser plus loin la réflexion sur le dispositif, dans la concertation avec les acteurs concernés. À ce stade, donc, nous voterons contre l'amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. De notre part, le dispositif proposé appelle plus que des interrogations...

Il faudrait que ses défenseurs nous fassent la démonstration que le télétravail est un coût supplémentaire pour les entreprises. Dès lors qu'on propose une exonération, il faut prouver qu'il y a un coût supplémentaire ! Je le dis aussi à Mme la ministre, qui a parlé de souffrance des entreprises ; de la souffrance dans les entreprises, des difficultés, il y en a, incontestablement.

Par ailleurs, si le télétravail facilite en effet la vie, monsieur Marchand, c'est parce que le législateur a fait son travail, en décidant que ce serait un droit pour les salariés, qui ferait l'objet d'une négociation entre le salarié et l'employeur.

Cette question mérite vraiment qu'on l'instruise, qu'on la décortique en quelque sorte, pour savoir précisément ce que nous allons voter.

Mme la présidente. La parole est à M. Jérôme Bascher, pour explication de vote.

M. Jérôme Bascher. Je n'ai pas cosigné l'amendement de notre excellent collègue Philippe Dominati, mais je trouve que, modifié par le sous-amendement, il sera positif – et tout à fait conforme à son esprit originel.

À un moment, il faudra savoir à quoi sert le versement transport. Le versement transport, au point de départ, sert à transporter les salariés qui ont besoin des transports en commun pour se rendre au travail.

Si l'on ne se rend plus à son travail, parce qu'on travaille depuis chez soi, il paraît assez logique que la fiscalité pesant sur les entreprises soit légèrement allégée.

C'est peut-être complexe, madame la ministre ; votre argument à cet égard est tout à fait audible. Simplement, il faut aussi préparer l'avenir. Je vois cet amendement comme un amendement d'appel à inciter davantage au développement du télétravail. Je ne sais pas ce qu'il adviendra de ce dispositif, mais je voterai le sous-amendement et l'amendement.

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

M. Ronan Dantec. Je voterai cet amendement, surtout modifié par le sous-amendement. En effet, dans la logique pollueur-payeur, dès lors qu'un effort est fait pour limiter les mobilités, il faut qu'il y ait aussi un retour sur investissement et une incitation.

Prévoir un bordereau qui explique le taux en fonction de la situation des salariés ne me paraît pas si compliqué, madame la ministre, même si je vois que vous continuez à penser le contraire...

Un orateur précédent a parlé de la fiscalité des entreprises et de la balance extérieure. Sur ce dernier point, n'oublions jamais que nous dépensons 40 milliards d'euros par an pour l'achat d'énergies fossiles. Que les entreprises participent à la réduction de cette facture est une bonne chose, et le versement transport y contribue, de même qu'à la compétitivité des entreprises françaises, puisque la qualité de nos infrastructures est l'un de nos atouts en la matière. Je ne partage donc évidemment pas l'approche de ce collègue.

Il faut mettre en place des incitations non seulement pour les personnes à titre individuel, comme nous le proposerons plus tard dans la discussion du projet de loi, mais aussi pour les entreprises. C'est pourquoi je soutiens totalement l'esprit de cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Meurant, pour explication de vote.

M. Sébastien Meurant. Je suis assez surpris par la remarque de notre collègue communiste : en l'occurrence, l'incitation proposée vise surtout les employés, les salariés, les ouvriers qui se déplacent pour travailler et, notamment en région parisienne, perdent des heures de vie dans les embouteillages.

Cohérente, cette incitation poussera les entreprises à une pratique qui sera un gain pour elle, mais bénéficiera d'abord à ses salariés. Compte tenu des difficultés de transport, qui, malheureusement, ne sont pas près de s'arranger, je vois le dispositif plutôt du point de vue des salariés de nos grandes entreprises : son adoption leur sera extrêmement favorable !

M. André Reichardt. C'est l'évidence !

Mme la présidente. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour explication de vote.

Mme Michèle Vullien. Sans remettre en cause la nécessité de pousser les entreprises vers le télétravail, je signale qu'il est rarissime qu'un salarié fasse du télétravail tous les jours ; l'expérience montre qu'il en fait généralement un jour ou deux. Qui plus est, le télétravail peut se faire aussi depuis des espaces de *coworking*, auxquels il faut bien se rendre.

Prévoir une exonération partielle, assez complexe, ne me paraît pas la bonne formule, d'autant que le salarié sera amené à se déplacer les autres jours. À titre personnel, donc, je ne voterai pas l'amendement, sans préjuger du choix de mes collègues du groupe Union Centriste.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour explication de vote.

M. Jean-Michel Houllégatte. Ce qui me paraît dangereux, c'est qu'on établisse un lien entre le salarié et le versement mobilité, alors que, en réalité, la masse salariale n'est ni plus ni moins qu'une base de calcul pour la cotisation de l'entreprise.

Avec un tel raisonnement, on pourrait considérer que, du point de vue de l'équité, le salarié qui est en arrêt maladie ou en formation doit lui aussi donner droit à une exonération. La masse salariale globale me paraît une base pertinente : ne compliquons donc pas le dispositif.

Oui, il faut encourager le télétravail, mais pas au travers du versement mobilité ! (*Applaudissements sur des travées du groupe socialiste et républicain.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Noël Cardoux, pour explication de vote.

M. Jean-Noël Cardoux. J'ai été surpris, madame le ministre, de vous entendre dire qu'on allait créer une nouvelle usine à gaz. Les gouvernements successifs ont quand même été des spécialistes des usines à gaz sur les bulletins de salaire !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce n'est pas une raison pour continuer...

M. Jean-Noël Cardoux. Voyez le prélèvement à la source : il fonctionne bien, mais ce n'est tout de même pas accessible à tout le monde...

Je ne pense pas qu'une règle de trois sur un bulletin de salaire pour le versement transport soit une usine à gaz. Pour les salariés qui travaillent à temps partiel, non pas en temps réduit journalier, mais en ne venant à leur entreprise que deux ou trois jours par semaine, le versement transport est déjà calculé au prorata. Il ne s'agit ni plus ni moins que d'étendre ce principe.

Par ailleurs, notre collègue du groupe CRCE se demande si le télétravail apporte un avantage aux entreprises.

M. Pascal Savoldelli. J'ai demandé s'il représentait un coût !

M. Jean-Noël Cardoux. Là n'est pas la question. Il s'agit de savoir s'il est opportun d'alléger d'une manière ou d'une autre les charges de nos entreprises, qui sont soumises à une pression fiscale considérable. Tel est l'objet de cet amendement, et c'est bienvenu.

M. Pascal Savoldelli. Nous y voilà !

Mme Éliane Assassi. C'est tout ce qui nous différencie...

M. Jean-Noël Cardoux. Chers collègues du groupe CRCE, vous gesticulez en permanence en disant qu'il faut créer de l'emploi, mais les mesures que nous proposons pour alléger les charges des entreprises ne vous conviennent pas !

Pour ma part, bien entendu, je voterai le sous-amendement et l'amendement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Ce qui est proposé n'est pas du tout la bonne méthode pour favoriser le télétravail.

D'abord, comme l'a fait observer Mme Vullien, le télétravail, dans de nombreux cas, c'est une journée ou deux par semaine. Pour prendre l'exemple de l'Île-de-France, la plupart du temps, les gens doivent tout de même payer le pass Navigo.

La réalité, c'est qu'on a besoin d'argent pour les transports. Or les auteurs de l'amendement, en prétendant vouloir favoriser le télétravail, vont en fait baisser une recette qui sert aux financements nécessaires en matière de transports.

Par ailleurs, je ne crois pas que ce qui bloque les entreprises en matière de télétravail soit lié à un coût : un salarié en télétravail est un salarié qui travaille... Les blocages, la plupart du temps, appellent des évolutions culturelles fondamentales dans l'organisation du travail, dans la manière dont les équipes fonctionnent et se complètent. Développer le télétravail, ce n'est pas une affaire de coût !

Quel que soit le motif, votre seul objectif est de réduire la participation des entreprises à l'intérêt général. Dites-le franchement et trouvez des solutions simples !

Je suis, pour une fois, d'accord avec Mme la ministre : le calcul serait incroyablement complexe. Le télétravail n'est pas toutes les semaines le même jour : je connais des salariés qui, normalement, le pratiquent tous les mercredis, mais se rendent tout de même dans leur entreprise en cas de réunion importante, sans toujours récupérer leur jour de télétravail la même semaine. Chers collègues de droite, vous avez hurlé contre le compte mobilité, mais l'exonération que vous proposez au cas par cas serait d'une complexité effarante !

Ce dispositif ne serait pas bon pour les entreprises, puisqu'il serait source de complexité et entraînerait des coûts de logiciel. Il ne réglerait pas le problème du télétravail. En revanche, il assècherait les recettes pour les transports en commun, dont ceux qui pratiquent le télétravail ont de toute façon besoin !

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. L'argument du télétravail, notre collègue Michèle Vullien y a bien répondu ; je n'ajouterai rien à sa position, que nous partageons.

En réalité, avec cet argument, on veut ouvrir la porte – MM. Duplomb et Bascher, notamment, l'ont dit – à une exonération totale de versement transport pour les entreprises : là est votre but !

M. Laurent Duplomb. Ça m'irait très bien !

M. Fabien Gay. Vous donnez le premier coup de boutoir avec cet argument, mais ensuite vous parlerez de ceux qui sont malades, et que sais-je encore. Au bout du compte, les entreprises ne contribueront plus pour les infrastructures et ne participeront plus à la vie de la collectivité ni à l'aménagement du territoire : c'est cela que vous voulez faire !

Vous nous dites : il y a trop de charges, de taxes et d'impôts pour les entreprises, alors qu'elles vont mal. Je rappelle tout de même que l'un des facteurs de compétitivité, ce sont des

salariés qui peuvent se rendre à leur travail. En réalité, la France est un pays extrêmement compétitif grâce à ses infrastructures – et grâce à son modèle social, que vous vous efforcez de détricoter.

Au reste, ça ne va pas si mal que cela pour les entreprises.

M. André Reichardt. Ça dépend lesquelles !

M. Fabien Gay. La semaine dernière, on a appris que 97 milliards d'euros de bénéfices avaient été réalisés par les seules entreprises du CAC 40. Les mêmes ont versé 57 milliards d'euros de dividendes !

M. André Reichardt. Et les autres ?

M. Fabien Gay. Si l'on vous écoute, les entreprises croulent sous les impôts, les taxes et les charges, mais elles bénéficient de 200 milliards d'euros au travers de 6 000 dispositifs, du niveau local au niveau européen, dont 40 milliards d'euros cette année grâce au seul CICE. On est loin de la situation que vous décrivez !

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Taillé-Pollian, pour explication de vote.

Mme Sophie Taillé-Pollian. Beaucoup de choses ont été dites. On voit bien qu'il s'agit d'entrer dans une logique de baisse des charges, comme cela a été dit, alors même que la transition énergétique appelle des investissements, et donc des financements, notamment pour ce qui concerne bien évidemment les transports.

La logique pollueur-payeur est une bonne logique dans de nombreux domaines, mais elle doit être relativisée sur cette question. Autant tout déchet produit n'aurait pas dû l'être, autant tout déplacement ne doit pas forcément entrer dans cette logique. Aujourd'hui, on ne doit pas trop inciter au télétravail sans avoir vraiment une vision de l'organisation du travail.

En effet, si l'on individualise trop le travail, on se retrouve face à une mise en danger des collectifs de travail : les personnes peuvent en effet se sentir bien en travaillant au sein d'une équipe. (*Exclamations sur des travées du groupe Les Républicains.*) Il ne faut donc pas prévoir de mécanismes trop incitatifs concernant le télétravail, car il peut parfois ne pas être vécu, par certaines personnes, comme un gain ; ce n'est pas aussi simple.

Soyons donc extrêmement vigilants à la fois sur le financement de nos infrastructures de transport auquel les entreprises doivent bien entendu participer, mais aussi sur le télétravail, qui doit certes être développé, mais en prenant garde aux collectifs de travail et à la qualité de vie au travail, notamment aux relations humaines. Nous sommes toujours dans une période où l'on dématérialise à tout-va. Or la relation humaine au travail avec ses collègues et sa hiérarchie est extrêmement importante. Faisons donc attention aux formes de travail qui nuisent à ces relations en n'en tenant pas compte, et ce dans l'intérêt comptable des entreprises.

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Raynal, pour explication de vote.

M. Claude Raynal. Je veux tout d'abord féliciter Philippe Dominati. Il nous propose aujourd'hui un « amendement Dominati » traditionnel, c'est-à-dire un amendement qui va toujours dans le même sens, celui de la baisse des charges des entreprises. Mais il le fait ici de manière assez habile – très habile même, disons-le clairement ! – puisqu'il fait un lien entre la baisse des charges et le télétravail. Voilà qui est très astucieux, je voulais le signaler.

Toutefois, on ne peut pas fonctionner dans cet esprit, cher Philippe. On ne peut pas le faire, comme cela a été dit, pour plusieurs raisons.

La difficulté technique évidente – Mme la ministre l'a évoquée, mais j'y reviendrai en un mot –, c'est la complexité de la mise en œuvre. En réalité, dans cet amendement, rien n'est dit à propos de la mise en œuvre. Il faudrait comptabiliser tous les mois les heures de télétravail et prévoir un système qui contrôle l'entreprise sur ses dires.

M. André Reichardt. Elles sont déjà assez contrôlées comme cela !

M. Claude Raynal. Autant dire que ce serait plus qu'une usine à gaz, mes chers collègues ! Du point de vue du fonctionnement, tout cela n'a donc évidemment pas de sens.

Mais surtout se pose la question fondamentale de l'amortissement des structures lourdes que nous mettons en place.

Quand nous mettons en place des métros, des RER, etc., les investissements financiers sont tels que les remboursements courent sur cinquante ans. Vous voudriez finalement une instabilité du versement mobilité. Mais c'est impossible ! Et même en admettant que cela se fasse et que le télétravail prospère, comme vous l'indiquez, cela entraînerait une diminution du versement mobilité, au détriment des citoyens, dont la tarification augmenterait – ceux-là mêmes qui bénéficieraient de ce système devraient en fait s'acquitter d'un ticket plus cher –, ou des collectivités.

Vous ne pouvez pas nous dire qu'il revient aux collectivités de prendre en charge le transport plus encore qu'elles ne le font aujourd'hui ! J'en appelle à votre raison, mes chers collègues : si vous votez cet amendement, cela reviendrait à dire que les collectivités devraient prendre en charge le supplément de coût. Tout cela n'est pas très raisonnable.

Aussi, il convient de s'opposer fortement à votre amendement, monsieur Dominati, tout en vous félicitant d'avoir tenté de le faire adopter.

Mme la présidente. La parole est à Mme Christine Lavarde, pour explication de vote.

Mme Christine Lavarde. Il est très intéressant de voir que, d'un amendement relatif à la mobilité, on en est arrivé à parler de l'organisation du travail et de bienfaits, ou non, du télétravail sur le monde de l'entreprise.

Je veux d'abord dire que la philosophie qui m'anime, et qui m'a conduite à déposer ce sous-amendement, est d'essayer de traiter la congestion. On peut le faire en dépensant plus, toujours plus, ou en essayant de dépenser mieux. L'idée est ici d'essayer de dépenser mieux, en se disant qu'il n'est peut-être pas nécessaire de mettre, tous les jours, tout le monde dans des métros, des trains ou des RER.

Pour répondre à M. Gay, je veux dire qu'un certain nombre d'entreprises du CAC 40 mettent gratuitement en place pendant un an à La Défense une expérimentation visant à réorganiser les horaires de leurs salariés, afin précisément de lutter contre la congestion des transports aux heures de pointe. Il me semble normal d'introduire aujourd'hui une récompense pour ces entreprises... (*Protestations sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste et du groupe socialiste et républicain.*) Cela ne vous plaît pas,...

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois. C'est un encouragement !

Mme Christine Lavarde. ... mais c'est aussi une manière de faire avancer une question qui nous concerne tous, à savoir la congestion des transports. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – M. Arnaud de Belenet applaudit également.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n° 1022 rectifié.

(*Le sous-amendement est adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 684 rectifié *bis*, modifié.

(*L'amendement est adopté.*)

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

L'amendement n° 140, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 3

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après le 3° du même I, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Dans une région compétente pour l'organisation des transports régionaux de voyageurs. » ;

II. – Alinéas 4 et 5

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

3° À l'article L. 2333-66, les mots : « ou de l'organe compétent de l'établissement public » sont remplacés par les mots : « , de l'organisme compétent de l'établissement public ou du conseil régional » ;

III. – Après l'article 16

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° Le même article L. 2333-67 est complété par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – Le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil régional, hors région Île-de-France, dans la limite de 0,20 % en additionnel au taux existant dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

« L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ou l'organisme de recouvrement transmet annuellement aux communes, conseils régionaux ou établissements publics territorialement compétents qui en font la demande les données et informations recueillies lors du recouvrement du versement transport contribuant à en établir le montant. » ;

La parole est à Mme Michelle Gréaume.

Mme Michelle Gréaume. Lors des débats sur le pacte ferroviaire, nous avons proposé la généralisation du versement transport régional. Tous avaient alors reconnu que cette question était cruciale, qu'il faudrait effectivement l'aborder, en évoquant aussi, plus globalement, celle du financement des infrastructures de transport et que c'était un véritable débat. Vous aviez indiqué, madame la ministre, que ce sujet serait au cœur des débats de la loi d'orientation sur les mobilités. Ça y est, nous y sommes ! C'est pourquoi nous déposons de nouveau cet amendement.

Le budget transport est passé au fil des années au premier plan du budget général dans de nombreuses régions. Or celles-ci dépendent, pour la quasi-totalité de leurs ressources, des moyens que l'État consent à leur attribuer, lesquels ont une forte tendance à diminuer dans le cadre des politiques d'austérité poursuivies par le gouvernement actuel.

L'accentuation des baisses de dotations pénalise l'ensemble des politiques publiques menées par les collectivités et, surtout, les politiques de transport. Il est impératif de garantir aux régions, dans un contexte budgétaire extrêmement tendu, de nouvelles ressources, notamment pour assurer le renouvellement du matériel ferroviaire et améliorer l'offre de transports collectifs de voyageurs.

Au travers de la mise en place d'un versement transport régional, les collectivités bénéficieraient d'une ressource propre pérenne et dynamique, qui, avec les dotations de l'État et les ressources de la billettique, contribuerait à financer le fonctionnement et les investissements des transports de voyageurs d'intérêt régional, sans avoir à fermer, comme vous le préconisez, les petites lignes. Car, derrière les mots, il faut simplifier l'exercice de la compétence mobilité par les collectivités, afin que ces dernières puissent mettre en place des solutions simples et adaptées aux besoins : c'est bien la rétraction du réseau ferroviaire régional qui se profile.

Notre proposition va également dans le sens de la transition écologique, en donnant aux régions les moyens de mener une politique ferroviaire ambitieuse à l'échelle de leur territoire.

Enfin, les estimations dont nous disposons montrent que, sur la base d'une telle taxation, la ressource potentielle s'élèverait à un peu plus de 850 millions d'euros.

Tel est le sens de notre amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 925, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 5

Après les mots :

mentionnés au

insérer les mots :

1° du

II. – Alinéas 12 et 13

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme j'ai eu l'occasion de l'évoquer, votre commission a introduit un versement mobilité réduit, plafonné à 0,3 %, pour les autorités organisatrices de la mobilité qui n'organisent pas de services réguliers.

Pour ma part, je partage tout à fait le point de vue selon lequel des services réguliers ne sont pas indispensables pour tous les territoires et que les autorités organisatrices doivent, lorsqu'elles mettent en place d'autres types de réponses, disposer de moyens adaptés. Toutefois, le choix de s'appuyer sur le versement mobilité pour dégager des ressources conduirait à augmenter considérablement le nombre de petits établissements redevables d'un impôt dont je voudrais redire la très grande complexité à la fois en termes de calcul et de perception. D'autres solutions

semblent préférables, auxquelles le Gouvernement est en train de travailler dans le cadre de la réforme de la fiscalité locale, rendue nécessaire par la suppression de la taxe d'habitation.

Aussi, je vous propose de supprimer cette proposition de versement mobilité plafonné à 0,3 %, étant entendu que le Gouvernement sera conduit à faire des propositions prochainement.

Mme la présidente. L'amendement n° 632 rectifié, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mme Kauffmann et MM. Cigolotti, Bonnacarrère, A. Marc, Janssens et L. Hervé, est ainsi libellé :

Alinéa 5, première phrase

Après les mots :

mentionnés au

insérer les mots :

1° du

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Mme la ministre vient de dire combien elle était opposée à l'idée du versement mobilité plafonné à 0,3 % pour les territoires qui n'organisent pas de services réguliers, mais organisent d'autres services en faveur des citoyens et, donc, des salariés et des entreprises.

Cet amendement vise à revenir à la version initiale du projet de loi et à conditionner l'instauration du versement mobilité à taux plein, qui peut aller, je le rappelle, jusqu'à 2 % dans le cas des métropoles, à l'organisation de services réguliers de transports publics de personnes. Il ne concerne donc bien évidemment pas le versement mobilité prévu à l'alinéa 13 de l'article 2 du présent projet de loi, aux termes duquel le versement plafonné à 0,3 % est mis en place quand il n'y a pas de services réguliers.

Personnellement, je ne suis pas d'accord avec la proposition du Gouvernement, pas plus que ne l'est l'ensemble de mon groupe.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 557 rectifié *bis* est présenté par M. P. Dominati, Mme Bonfanti-Dossat, M. Brisson, Mme Chain-Larché, MM. Courtial, Cuypers et Daubresse, Mme Garriaud-Maylam, MM. Laménie, H. Leroy et Magras, Mme Micouleau et MM. Panunzi et Poniatowski.

L'amendement n° 837 rectifié *quinquies* est présenté par MM. Paccaud, Bazin, Chaize et Charon, Mmes Chauvin et Deromedi, MM. Dufaut, Duplomb et B. Fournier, Mme Gruny, M. Husson, Mmes Imbert, Lamure et Lassarade, M. Lefèvre, Mme Lopez, M. Mayet, Mme Morhet-Richaud et MM. Nougéin, Piednoir, Rapin, Sol et Vogel.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéas 12 et 13

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. Philippe Dominati, pour présenter l'amendement n° 557 rectifié *bis*.

M. Philippe Dominati. Cet amendement aborde un peu plus le fond, c'est-à-dire la contribution des entreprises au versement transport.

Comme mon collègue, je partage l'idée que, dans notre pays, la spécificité française est telle que les entreprises contribuent énormément à l'organisation des transports, et ce, en réalité, d'une manière anormale.

Madame la ministre, vous avez évoqué précédemment l'augmentation du prélèvement, qui est passé de 6 milliards à 9 milliards d'euros, et vous avez bien fait. Vous avez aussi expliqué la baisse de 1 % par an, pendant dix ans, des autres contributions. Mais vous auriez pu aller plus loin, en faisant des comparaisons internationales et en expliquant que la France est pratiquement le seul pays à avoir ce mode de financement pour les transports. À New York, le versement transport représente 0,3 % de la masse salariale, soit dix fois moins que celui que doivent acquitter les entreprises franciliennes.

La difficulté tient au fait que, très souvent, l'entrepreneur, l'usager, bref tout le monde, est déresponsabilisé, alors que, on le sait très bien, le coût de la plupart des infrastructures a été multiplié par deux en une décennie à peine ; les exemples sont extrêmement nombreux.

Pour ma part, je ne peux pas participer à encourager ce système, un système consistant à toujours solliciter la vache à lait qu'est l'entreprise...

M. Claude Raynal. Ah !

M. Philippe Dominati. ... pour régler des problèmes qui concernent la société dans son ensemble.

Là, on aborde effectivement la question de fond, à savoir la situation actuelle, une situation qui perdure. Mon amendement précédent était destiné à visualiser l'avenir, l'organisation du travail dans le futur et la question de la compétitivité des entreprises. J'ai bien compris qu'un certain nombre de collègues étaient arc-boutés sur l'ancien système et que l'idée de changer le mécanisme leur faisait peur. Mais, au-delà, c'est carrément la spécificité française qui compte. Aussi, j'aurais aimé que le Gouvernement nous donne d'autres pistes de réflexion plutôt que de parler d'une prochaine révision de la fiscalité.

Tel est l'objet de cet amendement, qui traduit un ras-le-bol : le ras-le-bol des usagers, des entrepreneurs et de ceux qui veulent travailler sans subir de nouvelles taxes.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Paccaud, pour présenter l'amendement n° 837 rectifié *quinquies*.

M. Olivier Paccaud. Mon amendement étant identique à celui de mon collègue Philippe Dominati, je ne répéterai pas ce qu'il a excellemment dit, ni ce que d'autres ont indiqué, notamment notre collègue Laurent Duplomb.

Néanmoins, permettez-moi d'ajouter deux ou trois éléments.

Dans ce même hémicycle, voilà plus d'un siècle, l'un nos éminents prédécesseurs qui siégeait juste derrière la place qu'occupe en ce moment le rapporteur Didier Mandelli, Clemenceau, avait prononcé une phrase célèbre, que je ne citerai pas dans son intégralité : la France est un pays extrêmement fertile où il pousse des impôts – il parlait aussi des fonctionnaires.

Toujours est-il que l'on ne peut pas aujourd'hui nier la problématique du ras-le-bol fiscal (*Mme Marie-Noëlle Liemann s'exclame.*), tant pour les contribuables que pour les entreprises.

Alourdir le coût du travail, alourdir la fiscalité des entreprises, notamment dans les zones périphériques ou rurales, c'est évidemment minorer, éroder leur attractivité et leur compétitivité.

Pour autant, la question soulevée par Didier Mandelli, celle de l'enclavement, de l'isolement, de la mobilité dans ces zones, est bien réelle, et il faut la prendre en considération. Le problème, c'est donc le financement.

Vous choisissez de financer, mon très cher collègue, par l'impôt. Or, Mme le ministre l'a évoqué, il y a bien d'autres pistes, notamment celle des impôts peu ou mal utilisés. Vous avez parlé, madame le ministre, de la TICPE, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

Je me souviens du collectif budgétaire du mois de novembre dernier, au cours duquel avait été évoquée la fameuse cagnotte des 577 millions d'euros issus de la TICPE qui avaient justement été fléchés sur la transition énergétique. Eh bien, on est là en plein dans le sujet, avec l'aménagement du territoire et la transition énergétique : ces 577 millions d'euros n'ont pas été utilisés et ont été reversés au budget général. Or cette cagnotte est récurrente. L'année précédente, c'était 860 millions d'euros qui n'avaient pas été utilisés, et l'année d'avant 360 millions, ce qui fait 1,8 milliard d'euros en trois ans !

Dans ces conditions, est-il pertinent de créer un nouvel impôt ? Non ! Faut-il bien utiliser les ressources fiscales qui existent et qui sont directement fléchables en ces domaines ? Oui ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 403 rectifié, présenté par Mme Vullien, est ainsi libellé :

Alinéa 13

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les dispositions du treizième alinéa du présent I ne sont alors pas applicables.

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Il ne faut pas toujours raisonner en termes d'impôts et de charges ; il faut aussi raisonner en termes d'organisation des transports pour les salariés, afin de faciliter la vie de ceux qui vont au travail.

L'objet de cet amendement est de maintenir la possibilité offerte aux AOM, les autorités organisatrices de mobilité, qui ne souhaitent pas organiser de services réguliers de transport de personnes d'instaurer un versement mobilité à taux réduit de 0,3 % pour financer des services de mobilités actives ou relatifs aux usages partagés de véhicules terrestres à moteur.

Il est cependant important – sur ce point, nous allons, me semble-t-il, tous nous rejoindre – de veiller à ce que le taux réduit ne puisse pas être supérieur à 0,3 %.

Or l'article 2 prévoit, dans ses alinéas 12 et 13, que les communautés de communes qui n'organisent pas de services réguliers de transport public de personnes peuvent instaurer ce versement. Mais, tel que placé dans le texte, il leur serait également possible de bénéficier du bonus « communes touristiques », lequel permet de majorer de 0,2 % le taux applicable. Elles pourraient donc, sans organiser de services réguliers, instaurer un taux de versement mobilité de 0,5 %, beaucoup trop proche de celui d'une AOM de moins de 100 000 habitants, qui organiserait, elle, un service régulier de transport public de personnes.

C'est pourquoi nous demandons, par cet amendement, que le taux de versement ne puisse pas excéder 0,3 % et que les autorités organisatrices ne puissent pas bénéficier d'un bonus quelconque.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. De façon générale, avant d'aborder dans le détail chacun des amendements, permettez-moi de rappeler la philosophie de la commission ou, à tous le moins, les orientations que nous avons prises très en amont de l'examen de ce projet de loi. Nous ne voulions pas créer, dans la mesure du possible, de taxe supplémentaire qui pèserait sur les ménages ou sur les entreprises.

Cela étant dit, les propos tenus par les uns ou les autres traduisent avant tout les lacunes de ce texte à son arrivée, ici, au Sénat. On peut vouloir décréter la fin des zones blanches de la mobilité, mais, si l'on n'a pas de financements pour la mise en œuvre des moyens nécessaires pour le faire et si l'on délègue ces décisions aux intercommunalités ou aux régions, cela paraît un peu compliqué.

C'est pourquoi nous avons essayé de trouver les ressources permettant aux collectivités qui le souhaiteraient d'exercer ces compétences. À cet égard, je reviendrai dans le détail sur l'amendement concernant les régions, mais j'indique d'ores et déjà que celles-ci n'ont pas demandé à bénéficier du versement. C'est pour cette raison que nous n'avons pas prévu de versement mobilité au bénéfice des régions.

Nous avons maintenu le caractère facultatif. Certaines collectivités – je pense à l'une d'entre elles située dans la région rennaise où je me suis rendu à l'invitation de Françoise Gatel – n'ont pas mis en place le versement transport. C'est un choix des collectivités : ce n'est donc pas obligatoire.

Nous avons prévu un taux minoré. Effectivement, à Paris, le taux est de 3 %, mais on parle ici d'un taux minoré à 0,3 % ; ce n'est pas la même chose. Philippe Dominati l'a évoqué, en citant quelques exemples de pays étrangers où le taux de 0,3 % est appliqué.

De plus, nous maintenons le verrou des onze salariés, alors que certains amendements avaient pour objet d'abaisser le seuil et de faire cotiser les entreprises à partir du premier salarié.

Surtout, nous considérons qu'il n'est pas de la responsabilité ou, en tout cas, de la seule responsabilité des entreprises de financer toutes ces actions en matière de mobilité. Nous avons donc intégré un mécanisme supplémentaire pour ce qui concerne l'affectation de la TICPE dans les territoires peu denses notamment, y compris sur le plan économique, ce qui permettra à chaque collectivité de mettre éventuellement en œuvre des actions de mobilité. Si une collectivité n'a pas de financements, l'intercommunalité pourra se saisir de la compétence, au détriment d'autres actions publiques. De la même façon, si les régions voulaient l'exercer, ce serait *a priori* moins problématique, car les budgets consacrés à la mobilité y sont beaucoup plus importants. Mais, je le répète, les régions n'ont pas exprimé cette demande.

Nous avons essayé de trouver un équilibre subtil ; ce n'est pas parfait, je le reconnais, mais j'aurais préféré que les financements existent à l'origine, quand le texte nous est parvenu, ce qui ne fut pas le cas. Nous avons donc essayé, je le répète, de trouver un équilibre, en concertation avec les différents acteurs concernés, et en liaison d'ailleurs avec les entreprises et leurs représentants, afin d'intégrer des finance-

ments, en les limitant, en les encadrant et en les canalisant. Ce n'est pas forcément parfait, je le redis, mais tel est le projet que nous vous proposons.

Concernant l'amendement n° 140, comme je l'ai indiqué, les régions n'ont pas exprimé la demande de bénéficier du versement transport. Un prélèvement additionnel entraînerait une hausse importante de la pression fiscale puisqu'il affecterait toutes les entreprises sur l'ensemble des territoires. Il est illusoire de considérer qu'une entreprise installée dans un secteur peu dense finance une mobilité à l'autre bout de la France.

En conséquence, l'avis est défavorable.

Concernant l'amendement n° 925 présenté par le Gouvernement, je suis prêt à entendre toutes les propositions de financement des services d'où qu'elles viennent, notamment si elles émanent du Gouvernement. Mais, en l'occurrence, ce n'est pas le cas.

S'agissant des services non réguliers, nous avons considéré que ce sont les territoires peu denses, les collectivités les moins dotées sur le plan économique et en termes de services publics qui ont le plus besoin de mobilité. Dans ces cas-là, les distances ont une dimension beaucoup plus contraignante pour nos concitoyens. C'est pour cette raison que nous avons fait sauter le verrou du versement régulier. On ne va pas mettre des autocars et des trains dans les territoires que nous avons évoqués hier, des territoires insulaires, de montagne, etc. Il faut être au plus près des besoins de chacun de nos concitoyens. De fait, le verrou du service non régulier était un frein à la mise en œuvre de ces dispositions.

En conséquence, l'avis est défavorable.

Concernant l'amendement n° 632 rectifié, il n'est pas opportun de rétablir à cet article une condition relative aux catégories de services organisés par l'AOM. L'avis est donc également défavorable.

J'ai eu l'occasion de répondre sur l'amendement de notre collègue Philippe Dominati au travers de mon propos liminaire. Pour les mêmes raisons que pour l'amendement n° 925 du Gouvernement, l'avis est également défavorable, même si je peux partager l'esprit de l'amendement et l'objectif visé.

Toujours pour les mêmes raisons que pour l'amendement n° 925 du Gouvernement, l'avis est défavorable sur l'amendement n° 837 rectifié *quinquies*.

Enfin, l'avis est favorable sur l'amendement n° 403 rectifié de Mme Vullien visant à préciser qu'il ne faut pas créer d'écart excessif au regard des services à organiser. Il s'agit d'une remarque pertinente.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je veux dire aux auteurs de l'amendement n° 140 qu'ils se trompent de quinquennat : il n'y a pas de baisse des dotations aux collectivités ! (*Exclamations sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, du groupe socialiste et républicain et du groupe Les Républicains.*)

Mme Éliane Assassi. Vous allez mettre tout le monde en colère ! Il ne faut pas mentir, ce n'est pas vrai, madame la ministre !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Mais si, c'est vrai ! C'est tout simplement factuel.

Il faut effectivement se préoccuper de trouver des ressources pour financer les services de mobilité, mais il faut aussi prendre en compte l'impact sur nos entreprises. Les régions n'ayant rien demandé, ce n'est donc pas la peine de créer une taxe sur les entreprises.

Je veux vous donner quelques ordres de grandeur : les régions dépensent aujourd'hui quelque 6 milliards d'euros par an pour les services ferroviaires ou routiers, auxquels s'ajoutent 1 à 2 milliards d'euros pour les investissements. Or il s'agit de quelques dizaines de millions d'euros pour les ressources dont nous parlons, sachant que nous sommes, par ailleurs, en train de régler avec les régions des problèmes de remboursement de la TVA. Cela explique que les régions n'aient rien demandé. Prévoir des taxes sur les entreprises pour des régions qui n'ont rien demandé ne me semble pas une bonne idée.

En conséquence, l'avis est défavorable.

Pour ce qui concerne les autres amendements, je propose leur retrait au profit de l'amendement du Gouvernement.

Mme la présidente. La parole est à M. Laurent Duplomb, pour explication de vote.

M. Laurent Duplomb. Pour ma part, je pense qu'il faut soutenir l'amendement de M. Paccaud, qui va dans le sens de la suppression de la taxe de 0,3 % pour les zones économiquement peu denses. Pourquoi ?

C'est, me semble-t-il, la double peine. Il s'agit de territoires qui rencontrent les plus grandes difficultés à maintenir une activité économique et industrielle. Cet argent n'accroîtra pas leur capacité à investir pour maintenir leur activité dans ces territoires. Qui plus est, 0,3 % de la masse salariale des entreprises n'apportera pas suffisamment d'argent aux collectivités pour organiser la mobilité des territoires où les habitants sont hyperdispersés, où le temps et la distance de trajet sont relativement longs. C'est donc, à mon avis, la double peine pour ces territoires.

On ferait mieux de réfléchir à la possibilité de mettre en place une péréquation entre les territoires où il est très facile de se mouvoir et les autres, plutôt que d'appliquer encore une pénalité supplémentaire à des territoires qui n'en ont absolument pas besoin.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Je soutiens l'amendement de Mme Vullien et, bien sûr, celui de mon groupe.

Il est important de donner aux collectivités où il y a de petites structures et où se posent justement des problèmes de mobilité les moyens d'y répondre.

Je suis bien sûr sensible aux difficultés rencontrées par les entreprises dans ces territoires. Mais l'une d'entre elles tient justement au fait d'avoir des infrastructures qui consolident leur présence ; sinon, c'est une spirale sans fin. Ce n'est pas le taux de 0,3 % ou je ne sais quel chiffre qui sera déterminant pour leur activité ! Sans infrastructures, qu'elles concernent le transport ou qu'il s'agisse d'infrastructures technologiques, les activités ne pourront être maintenues dans ces territoires.

Par ailleurs, quant au ras-le-bol fiscal évoqué par nos collègues, il est presque, dirai-je, chromosomique.

Dès Philippe le Bel, qui a créé l'impôt pour transformer la contribution croisade en impôt, les trésoriers-payeurs généraux avaient fait remonter du terrain que les gens

estimaient que c'était trop cher, qu'il y avait trop d'impôts. Philippe le Bel, non sans sagesse, leur avait alors répondu par édit : je vous autorise à négocier le niveau, mais pas le principe ; quand le principe sera installé, nous reverrons le niveau.

Depuis le début, les Français sont allergiques à l'impôt et, pour autant, cela n'a pas empêché la France d'être un grand pays ! (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste et du groupe socialiste et républicain.*)

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

M. Claude Bérît-Débat. Je veux dire, à mon tour, que notre groupe votera contre les amendements proposés, à l'exception de celui de Mme Vullien. Nous sommes particulièrement opposés à l'amendement de suppression du Gouvernement, qui souhaite rallier à sa cause l'ensemble des sénatrices et des sénateurs.

Notre rapporteur a bien posé le problème. Il existe des zones blanches de mobilité, auxquelles nous voulons répondre, ce qui est très bien, et c'est inscrit dans la loi. Mais le péché originel de ce projet de loi, c'est que ce dernier ne prévoit pas de financement pour aider les collectivités qui le souhaitent à se saisir de cette problématique, notamment en milieu rural. C'est aussi vrai ailleurs, mais cela l'est surtout en milieu rural.

Demain, des communautés de communes se verront confier l'autorité organisatrice de mobilité, ex-autorité organisatrice de transport, sans moyens. Il est donc normal de leur donner un minimum – 0,3 % du versement transport. Cela a été indiqué par ailleurs, ce pourcentage peut s'élever à 2 % dans l'ensemble du territoire, sauf à Paris où le taux est de 3 %. Ce versement de 0,3 % à celles qui mettront en place des dispositifs, qui ne seront pas forcément complets, leur permettra de répondre aux besoins des citoyens.

Les manifestations successives des « gilets jaunes » – les premières, surtout – montraient bien que les territoires ruraux subissent une double peine. Sur le plan de la mobilité, l'absence de transports collectifs rend obligatoire l'utilisation de la voiture et un certain nombre de conséquences en découlent, dont celles qui sont liées à l'augmentation du prix de l'essence et du gasoil.

Je soutiens donc, tout comme les autres membres du groupe socialiste et républicain, les propositions avancées par M. le rapporteur, qui, pourtant, ne partage pas du tout nos convictions. Ces propositions sont de bon sens et je m'oppose à la suppression du dispositif envisagé. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Madame la ministre, je voudrais tout de même répéter, d'une manière assez simple et respectueuse, ce que j'ai dit l'autre jour.

Je salue votre intention : vous promettez, à chaque citoyen, à chaque habitant de n'importe quelle partie du territoire, que ce texte réglera, demain, la question de son déclassement. J'y souscris, et je reconnais que certaines mesures sont extrêmement intelligentes.

Sauf que, madame la ministre, votre projet est aussi intelligent qu'indigent !

Si nous sommes rendus à user d'« imagination fiscale », c'est parce que – je vous le dis avec sincérité et respect – le texte que vous nous proposez est un rêve. C'est le père Noël, cette affaire ! On ne sait pas qui va payer, ni comment tout cela sera financé !

Je ne suis pas spontanément favorable à l'idée de prélever de la fiscalité sur des entreprises implantées dans des territoires où elles ne sont pas forcément très nombreuses et au titre d'un service qui ne bénéficie pas forcément à leurs salariés. Prenez donc notre interpellation comme une provocation intelligente, pour vous obliger à revenir vers nous, ou à vous présenter à nos collègues de l'Assemblée nationale, avec la réponse à la question que vous posez.

Vous nous expliquez, madame la ministre, que le grand débat apportera des solutions. C'est très bien le grand débat, mais, franchement, cela relèverait du miracle si une seule personne, à l'occasion de l'une de ces réunions, pouvait proposer la solution à la problématique abordée aujourd'hui !

C'est au Gouvernement qu'il revient de nous proposer des solutions, reposant sur la solidarité nationale et en lien avec les objectifs en matière d'écologie.

Au titre de la commission des lois, je ferai cette observation concernant les propositions de nos collègues, qui sont, d'une certaine manière, le fruit de ce que vous ne nous apportez pas : ce qui nous sauve, si je puis dire, c'est l'absence de toute obligation pour les collectivités. Nous parlons effectivement d'une liberté qui leur est accordée, même si cette dernière peut être conditionnelle.

Pardonnez-moi de le dire, madame la ministre, mais c'est votre faute si nous en arrivons à ce genre de discussion ! (*Applaudissements sur des travées du groupe Union Centriste et du groupe Les Républicains.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Raynal, pour explication de vote.

M. Claude Raynal. La comparaison internationale qui nous a été livrée entre New York et la France m'a paru extrêmement intéressante. Je trouve ça génial ! Il faut retourner à New York, monsieur Dominati, parce que, si quelque chose est indigent dans cette ville, c'est bien les transports publics, en particulier le métro ! Ce dernier est dans un tel état que les New-Yorkais craignent de le prendre !

La question – et elle se pose de manière très forte aujourd'hui aux États-Unis –, c'est effectivement de savoir comment l'on va refinancer les transports publics.

Ainsi, au travers de la comparaison internationale que vous avez bien voulu nous livrer, vous avez finalement démontré, à votre corps défendant, que le système français fonctionnait plutôt bien.

S'agissant maintenant de la comparaison entre les territoires, il me semble toujours important de s'interroger sur ce point : pourquoi certains territoires ont-ils des avantages compétitifs par rapport à d'autres ?

Je voudrais notamment évoquer le cas des territoires ruraux des aires urbaines rattachées aux métropoles – ce n'est pas vrai pour les grands territoires ruraux.

On trouve, dans le périmètre des métropoles, des territoires assujettis au versement transport, à des niveaux élevés – 1,8 % ou 2 % selon les cas –, et d'autres dans lesquels

les employeurs n'ont rien à payer. Cette taxe est donc parfois mentionnée par les cabinets conseillant les entreprises dans leur choix d'installation. On leur signalera qu'à tel endroit, en s'installant un peu en dehors des territoires concernés par le versement transport, elles paieront moins. Cela dessert la politique de transports et, en ce sens, n'est pas souhaitable.

Par ailleurs, toujours dans ces territoires ruraux des aires urbaines – j'ai bien précisé que je ne parlais pas des territoires ruraux en général –, il y a un intérêt majeur à ce que les structures portées par les métropoles ou les régions soient améliorées, par exemple avec un meilleur cadencement des trains. Pour ce faire, il faut des recettes!

Je ne trouve pas anormal de travailler sur ces possibilités de transports publics supplémentaires au niveau régional. Dans notre agglomération de Toulouse – une collègue élue du même territoire ici présente pourrait aussi le dire –, de nombreuses personnes se déplacent en voiture et viennent s'agréger à la circulation dans la métropole, alors qu'avec un meilleur cadencement des trains elles pourraient utiliser le rail.

C'est dans ce cadre que le versement de 0,3 % pourrait s'avérer utile, et tout à fait normal pour les entreprises de ces territoires.

Mme la présidente. La parole est à M. Patrick Chaize, pour explication de vote.

M. Patrick Chaize. En fait, nous sommes face à un dilemme – pour ma part, en tout cas, je me sens très partagé entre la proposition du rapporteur et les considérations évoquées par mes collègues ici présents. Il s'agit de savoir si l'on se donne des moyens pour assumer la politique en termes de mobilité, alors que le financement nécessaire ne figure pas dans le présent texte, ce que, évidemment, nous regrettons tous collectivement.

Ce double aspect nous pose problème, et nous place dans une vraie difficulté.

Néanmoins, si j'entends les arguments des uns et des autres, je suis particulièrement sensible à ceux du rapporteur, qui s'arrête sur les moyens nécessaires pour permettre aux collectivités d'assumer leur rôle dans la politique de mobilité, notamment dans les territoires ruraux.

Il faut se donner les moyens de ses ambitions, et c'est le choix que notre rapporteur fait aujourd'hui! J'insiste également sur le caractère facultatif de la mesure, en l'état actuel de la rédaction du projet de loi.

Entre deux maux, mes chers collègues, il faut choisir le moindre! Je vous invite donc à suivre les positions de la commission et de nos rapporteurs, leurs travaux étant cohérents avec l'ensemble de ce texte.

M. Jean-Marc Boyer. Très bien!

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. Si, madame la ministre, il y a eu une réaction de mon groupe et de sa présidente quand vous avez évoqué les relations entre l'État et les collectivités territoriales – la bronca, d'ailleurs, a dépassé nos rangs –, c'est parce que l'on ne peut pas dire ça!

En même temps, vous avez raison, il faut faire preuve de rigueur politique. Je n'ai pas décidé, ni d'autres sur ces travées, la trajectoire visant à réduire la dépense publique

de 3 points de PIB d'ici à 2022 et à prendre, sur les 60 milliards d'euros d'économies envisagées, 13 milliards d'euros sur le dos des collectivités territoriales.

Ce sont des faits, madame la ministre, et ils ne peuvent pas nous diviser dans cette enceinte. C'est une réalité, un choix politique qui affecte tous les niveaux de collectivités, de la commune à la région.

Par ailleurs, vous avez aussi raison, il faut être exact. Je reconnais que cette difficulté dans les rapports entre l'État et les collectivités territoriales n'est pas nouvelle. Il ne s'agit évidemment pas de se lancer dans des polémiques sur ce qui dépend, ou non, de ce quinquennat. Dans mon département du Val-de-Marne, je peux vous dire que nous avons perdu, au cours du précédent quinquennat, de 2013 à 2017, 299 millions d'euros de dotation globale de fonctionnement.

Nous devons avoir cette rigueur politique dans les décisions que nous prenons.

D'autres représentants départementaux sont présents ici... Dans mon département, les allocations d'insertion et de solidarité sont passées de 144 à 152 millions d'euros. Une augmentation de près de 9 millions d'euros!

Cette question des relations entre l'État et les collectivités territoriales doit donc être traitée avec attention.

Par ailleurs, 9 500 réunions ont été organisées en France, sur l'initiative de votre gouvernement, madame la ministre, et d'un parti politique qui s'appelle La République En Marche. Or il me semble que, depuis le début de l'examen de ce projet de loi d'orientation des mobilités et, en particulier, dans la discussion que nous venons d'avoir sur nos amendements, nous sommes assez éloignés de ce qui émane de ce grand débat. Mme Françoise Gatel l'a dit à sa façon, et je partage ses propos.

On ne peut pas s'inventer des débats ici, alors que 9 500 réunions, qu'on le veuille ou non, ont été organisées dans tout le pays, rassemblant un grand nombre de citoyennes et de citoyens. D'ailleurs, madame la ministre, je ne sais pas si, quand vous avez participé à ces débats, vous avez avancé les mêmes propositions que celles que vous nous faites aujourd'hui – cette observation vaut autant pour les membres de la majorité que pour ceux qui se disent dans l'opposition.

Enfin, nous allons maintenir notre amendement n° 140, mais il y a débat et nous avons pu voir qu'un autre amendement, défendu par Mme Michèle Vullien, permet aussi aux régions de disposer d'une dotation transport.

Mme la présidente. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Pascal Savoldelli. Nous ferons les comptes ultérieurement, nous verrons quelles sont les conséquences de l'exonération du télétravail et si cela ne crée pas une inégalité entre territoires ruraux et territoires denses. Cela étant, nous voterons l'amendement n° 403 rectifié de Mme Vullien.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour explication de vote.

M. Jean-Michel Houllégatte. En milieu rural, la performance des entreprises est souvent en adéquation avec celle du territoire sur lequel elles sont implantées.

Par ailleurs, on le sait bien, les entreprises vont puiser, dans leur environnement, les ressources qui sont, parfois, indispensables à leur fonctionnement. Parmi ces ressources, on trouve, bien évidemment, les ressources humaines. C'est une

bonne nouvelle, mais il y a un revers à la médaille : il est parfois difficile de recruter des salariés dans nos territoires ruraux.

D'où la nécessité d'un dialogue avec les élus locaux pour renforcer l'attractivité des territoires. Pour cela, il existe un certain nombre de leviers : les services publics, l'habitat et le logement, la formation – je pense notamment à la formation professionnelle de proximité, avec les centres de formation d'apprentis. S'y ajoutent logiquement l'accessibilité du territoire et, au-delà, l'organisation des déplacements sur ces petits bassins de mobilité.

Le versement transport de 0,3 % donne aux autorités organisatrices de mobilité de taille réduite la possibilité de mettre en place des services indispensables, notamment au bon fonctionnement des entreprises.

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

M. Ronan Dantec. Une des grandes forces de votre projet de loi, madame la ministre, et nous le soutenons très résolument sur ce point, c'est l'idée que tous les territoires doivent se saisir de la question de la mobilité, avec ce couple formé de la région et de l'intercommunalité, en écho aux dispositifs de la loi NOTRe et de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte qui orientent ce couple vers les questions climatiques. Demain, ces deux niveaux devront travailler en synergie.

Le travail mené par le rapporteur pour essayer de trouver un équilibre, difficile, conforte l'esprit de votre projet de loi, et même très largement. En effet, pour que des territoires puissent se saisir de la question de la mobilité, y compris en imaginant des solutions souples, adaptées à leur taille réduite, il leur faut une capacité en termes de recettes. Et un versement de 0,3 %, c'est une petite capacité de recettes...

La proposition du rapporteur va tout à fait dans le sens du texte. Je dirai même que c'est une des mesures qui soutient le plus son esprit, d'où mon incompréhension face à l'amendement du Gouvernement.

Je crois, au contraire, qu'il faut maintenir cette capacité de recettes. C'est aussi par les projets, y compris les petits projets, que l'on créera une culture de mobilité dans un certain nombre de territoires. Pour ces petits projets, il faut un petit financement : c'est le versement de 0,3 %, qui, j'y insiste, conforte l'esprit de ce projet de loi !

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

M. Jean Louis Masson. On peut difficilement dire que l'on souhaite aider les territoires ruraux et, dans le même temps, leur enlever les faibles avantages qu'ils peuvent avoir par rapport aux zones denses. Toutes choses égales par ailleurs, une entreprise choisira de s'implanter dans une zone dense, car elle y trouvera un bassin d'emploi et bien d'autres services.

Je le vois dans mon département, le seul petit atout dont disposent les zones rurales, c'est leur fiscalité relativement basse, et donc attractive pour les entreprises. Nous avons une métropole en Moselle et, en limite de cette métropole, nous voyons de temps en temps des entreprises choisir de s'installer de l'autre côté de la limite. Certes, l'implantation en zone rurale est moins bonne, du fait, notamment, de la moindre présence de services publics, mais les entreprises échappent ainsi au versement transport.

J'admets tout à fait que l'on puisse choisir d'instaurer un versement transport dans les zones rurales profondes. Mais alors, qu'on ne prétende pas aider les zones rurales !

À un moment donné, il faut faire un choix ! Pour ma part, j'estime que les zones urbaines – ce que certains ici appellent les « zones denses » – sont très avantagées par rapport aux zones rurales et qu'il ne faut pas enlever à ces dernières le faible avantage qui leur reste encore en termes d'attractivité.

En outre, mes chers collègues, vous savez très bien que le versement transport de 0,3 % que l'on instaurerait aujourd'hui deviendrait, dans cinq ans, un versement de 1 % ou 1,5 %. Dès lors qu'on le crée, on ouvre la pompe et, automatiquement, le système a tendance à s'aggraver. C'est pourquoi je suis radicalement opposé à ce versement de 0,3 %.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Longeot, pour explication de vote.

M. Jean-François Longeot. Notre groupe soutiendra l'amendement n° 403 rectifié, pour plusieurs raisons.

Oui, mes chers collègues, à un moment donné il faut faire des choix et ce dont ont besoin nos secteurs ruraux, nos collectivités territoriales, notamment les communautés de communes, c'est de services !

Ainsi, pour rebondir sur certaines remarques, comment voulez-vous maintenir une activité dans nos secteurs ruraux si, sur un bassin d'emploi relativement large, vous n'avez aucun moyen de transport ? Il faut mettre en place les services !

L'amendement n° 403 rectifié de Michèle Vullien répond, certes partiellement, à l'attente de nos concitoyens. C'est pourquoi nous le voterons.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Après avoir entendu l'ensemble de mes collègues, je voudrais simplement attirer leur attention sur un point : la suppression des dispositions prévues dans le texte laisserait les collectivités les moins denses et les moins bien dotées sur le plan économique dans la même situation qu'aujourd'hui, sans aucune amélioration, de quelque nature que ce soit.

M. Olivier Jacquin. Eh oui !

M. Didier Mandelli, rapporteur. Si vous examinez bien la proposition qui vous est faite, mes chers collègues, nous avons effectivement mis en place un versement mobilité facultatif, laissé à l'initiative de la collectivité, à hauteur de 0,3 %, mais nous y avons adjoint un mécanisme supplémentaire – l'affectation aux collectivités et aux zones rurales les moins denses et les moins bien dotées sur le plan économique d'une fraction de la TICPE –, et c'est lui qui est déterminant.

Imaginons une collectivité dans laquelle aucune entreprise n'est implantée. Nous prévoyons un complément, par ce mécanisme, à concurrence d'un niveau moyen de versement mobilité calculé sur les zones plus denses et mieux dotées sur le plan économique.

Je n'entre pas dans le détail de ce calcul, mais, pour vous donner un exemple, si ce niveau moyen s'élève à 10 euros par habitant – avec, d'ailleurs, une pondération en fonction, à la fois, du nombre d'habitants et de la densité de population, introduite par le groupe Union Centriste – et que la petite

intercommunalité dont je parlais au début ne perçoit pas plus de 50 centimes de contribution, la fraction de TICPE viendra compléter le dispositif, à concurrence des 10 euros.

Ce mécanisme permet, justement, d'aller au plus près des zones ayant le plus besoin d'accompagnement et de mobilité. Voilà ce que nous avons voulu faire avec ces dispositions !

J'attire de nouveau votre attention, mes chers collègues : supprimons ces dispositions et rien ne changera sur les territoires, notamment pour les moins denses et les moins dotés sur le plan économique.

Je vous demande simplement de me faire confiance, de faire confiance à la commission et de nous soutenir. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains, du groupe Union Centriste et du groupe socialiste et républicain.*)

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

M. Olivier Jacquin. J'en appelle aussi à la responsabilité. On ne peut pas avoir tout pour rien !

Si l'équilibre trouvé en commission n'est pas satisfaisant, il est plutôt responsable.

Lorsque j'étais président d'une intercommunalité en zone peu dense – la densité était inférieure à 30 habitants par kilomètre carré –, nous avons renoncé à lever un versement transport au taux réduit de 0,55 %, car nous aurions été contraints de mettre en place des services réguliers, qui, compte tenu de la surface de notre territoire, auraient été de piètre qualité.

Ces nouvelles dispositions nous offrent des possibilités d'accompagner mieux – même si, c'est certain, ce n'est pas encore de manière satisfaisante – les collectivités des territoires peu denses. À l'époque, nous avons trouvé des solutions en nous regroupant, et c'est tout le sens des bassins de mobilité proposés ici, véritable ouverture vers une possible organisation nouvelle.

Par ailleurs, s'il a bien des défauts, le versement transport – on le constate depuis des décennies – a une qualité importante : on a, en face, un service plutôt apprécié.

Quand j'avais réuni les chefs d'entreprise de ma communauté de communes pour discuter de l'impact sur leur implantation de la mise en place d'un versement transport de 0,55 %, tout ce qu'ils nous demandaient en contrepartie, c'était une vraie qualité de service. C'est ainsi, mes chers collègues, une entreprise ne s'implante pas dans un territoire pour un différentiel de taux de 0,3 % ; elle s'y installe si on y trouve un ensemble d'aménités et de services de qualité proposés à la population et aux salariés. (*Exclamations ironiques sur des travées du groupe Les Républicains.*)

Enfin, pour ceux qui s'intéressent véritablement aux questions de transport, je précise que depuis le temps que l'on discute de ce projet de loi, depuis les assises de la mobilité, une sorte d'équilibre s'est créée entre le groupement des autorités responsables de transport, le GART, et les organisations patronales, une sorte de *statu quo* – si j'ai bien compris – qui, actuellement, est à peu près respecté. Certes, l'instauration de ce versement transport de 0,3 % suscite quelques questions, mais on ne peut pas sortir de l'examen de ce texte avec des mobilités à deux vitesses, et une contrainte d'organisation sur les territoires les moins densément peuplés sans aucun moyen. L'équilibre est à préserver.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Dominati, pour explication de vote.

M. Philippe Dominati. Afin de participer à la clarification du débat faisant suite aux avis du rapporteur et du Gouvernement, je vais retirer mon amendement, au profit de celui du Gouvernement.

Effectivement – le mot a été prononcé par l'un de mes collègues – nous faisons face à un véritable dilemme, soulevé par le rapporteur qui, avec talent et conviction, défend sa ligne de conduite. Pour autant, il s'agit ici d'étendre un impôt, d'appliquer une taxe nouvelle à des entreprises qui, jusqu'à présent, ne la payaient pas. Nous sommes donc à contre-emploi.

En réalité, monsieur le rapporteur, vous facilitez le travail de l'exécutif, qui n'apporte aucune solution ! Je ne peux pas voter une taxe nouvelle sur les entreprises, au motif que le Gouvernement ne fait pas ce qu'il a à faire !

La majorité de cette assemblée est donc confrontée à une alternative, l'un des choix possibles étant de créer une nouvelle taxe que le Gouvernement ne veut pas créer.

M. Laurent Duplomb. Exactement !

M. Philippe Dominati. Pour ma part – avec regret parce qu'il ne répond pas au même exposé des motifs –, je ne peux que suivre l'amendement du Gouvernement et être défavorable, malgré votre conviction, malgré votre entraînement, monsieur le rapporteur, à cette extension et à cette nouvelle taxe. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 557 rectifié *bis* est retiré.

La parole est à M. Olivier Paccaud, pour explication de vote.

M. Olivier Paccaud. Comme mon collègue Philippe Dominati, je vais retirer mon amendement au profit de celui du Gouvernement. Je partage son argumentation, à savoir que la création d'un impôt nouveau, qu'on le veuille ou non, n'est en rien positive pour les entreprises de ces zones rurales – de petites entreprises, la plupart du temps, ayant bien du mal à joindre les deux bouts.

J'ajouterai néanmoins une réflexion supplémentaire. Dans l'exposé des motifs de l'amendement du Gouvernement, il est précisé que celui-ci fera des propositions.

M. Jean-François Husson. Après les vacances !

M. Olivier Paccaud. Nous les attendons avec impatience, car le développement de la mobilité, qui est plus que souhaitable, ne sera pas forcément suffisant.

Dans certains cas, il peut même se révéler pervers. Dans mon département de l'Oise, par exemple – mon collègue Jérôme Bascher pourrait en parler –, nous avons, à l'ouest, une zone très rurale que l'on nomme la Picardie verte. Juste en dessous, se trouve Beauvais. Or Beauvais dispose d'une zone franche urbaine vers laquelle une bonne partie des entreprises de la Picardie verte ont migré !

Par conséquent, développer la mobilité des habitants de la Picardie verte vers Beauvais ne créera en rien les conditions du développement économique de ce territoire. Qui plus est, cela coûtera de l'argent aux entreprises du secteur.

Ce que je veux dire, c'est que le texte de loi est hémiplogique. Il faut le compléter, et nous comptons sur vous, madame le ministre !

Mme la présidente. L'amendement n° 837 rectifié *quinquies* est retiré.

La parole est à M. Benoît Huré, pour explication de vote.

M. Benoît Huré. Nous sommes en train de faire du cousu main, comme c'est souvent le cas en matière d'aménagement du territoire. En même temps, il faut un peu de courage et d'esprit d'innovation : le mot « impôt » n'est pas forcément un gros mot ; tout dépend ce que l'on en fait ! C'est comme le cholestérol, il y a le bon et le mauvais !

M. Michel Dagbert. Exactement !

M. Benoît Huré. Je suis élu local de la partie la plus pauvre du département des Ardennes, qui, lui-même, est déjà un département pauvre. Très franchement, nous avons compris depuis fort longtemps, dans ces territoires, qu'il fallait tout de même que nous fassions un minimum d'effort pour avoir accès à la solidarité nationale, c'est-à-dire la solidarité des autres. Ce « minimum d'effort », c'est la contribution envisagée !

Nous avons discuté avec les entreprises locales, qui, certes, ne sont pas florissantes, mais dont la situation n'est pas forcément pire que celles d'autres entreprises. Lorsque l'on envisage les choses dans leur ensemble, en mettant face à face la part de TICPE qui permettra, enfin, d'améliorer la mobilité et la contribution qui sera sollicitée auprès des entreprises, on se dit que, comme sur les marchés, on peut « toper ».

Le plus important, selon moi, c'est donc l'ouverture que représente l'attribution d'une part de TICPE aux territoires n'ayant pas un gros potentiel en termes de versement transport. Mais encore faut-il que le dispositif soit mis en œuvre...

M. Michel Dagbert. Exactement !

M. Benoît Huré. Ainsi, monsieur le rapporteur, je souhaite soutenir votre proposition. C'est un dispositif équilibré, qui apporte une réponse réelle et concrète à une problématique majeure de l'aménagement du territoire. (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste, ainsi que sur des travées du groupe socialiste et républicain.*)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais de nouveau affirmer l'absence de toute ambiguïté quant à la nécessité d'accorder des ressources aux nouvelles autorités organisatrices, y compris celles qui n'organiseront pas de services de transport réguliers.

D'ailleurs, il ne faut pas non plus penser que les territoires concernés accueillent seulement de petites entreprises. J'ai en tête une communauté de communes d'Eure-et-Loir qui souhaite se saisir de la compétence mobilité et sur laquelle de très grosses entreprises du secteur logistique sont implantées.

Certaines de ces autorités organisatrices seront donc en mesure de prélever des ressources sur leur territoire. Mais il faut également un mécanisme de solidarité, car d'autres territoires ne disposeront pas d'entreprises en nombre suffisant.

Je n'ai pas renvoyé au grand débat, madame le rapporteur pour avis. J'ai renvoyé à un texte à venir sur la fiscalité locale, qui aurait, dans un autre contexte, dû être examiné ou déposé plus rapidement. Je prends donc bien le vote de certaines dispositions comme une invitation adressée au Gouvernement afin qu'il propose un dispositif dans ce cadre.

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Nous examinons ici, je veux vraiment le souligner, un dispositif très important de ce projet de loi d'orientation des mobilités. Tout le monde l'a compris, y compris ceux de nos collègues qui ne sont pas membres de la commission que j'ai l'honneur de présider, le Gouvernement a la volonté d'instituer une couverture du territoire en termes de mobilité, soit, selon ses propres dires, de supprimer les zones blanches de la mobilité et de faire en sorte qu'il n'y ait plus d'assignés à résidence.

Pour ce faire, il propose de donner aux intercommunalités la compétence en matière de mobilité. Très bien ! Mais, cela a aussi été souligné et je tiens à le confirmer, absolument aucun financement n'est prévu pour les collectivités locales concernées.

Nous sommes tous des élus locaux ou d'anciens élus locaux dans cet hémicycle. Cette expérience nous permet de mesurer à quel point cette compétence, importante, est onéreuse. La confier aux collectivités locales sans prévoir un centime de ressources, ce n'est pas sérieux, c'est totalement irresponsable !

Vous nous dites partager l'objectif, madame la ministre. Très bien ! Vous nous annoncez une réflexion en cours. Honnêtement, comme j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer, ce texte est prétendument bouclé depuis un an, il attend d'être inscrit à l'ordre du jour depuis un an et, aujourd'hui, on ne nous propose toujours rien !

C'est pourquoi la commission a dû élaborer des propositions et je voudrais, de nouveau, saluer le travail remarquable du rapporteur et de l'ensemble des commissaires. En effet, mes chers collègues, ce n'est pas une proposition de Didier Mandelli qui est avancée, ni de la majorité sénatoriale – vous l'avez bien compris puisque, sur toutes les travées, des voix viennent de s'élever pour la soutenir – ; c'est un dispositif construit collectivement au sein de la commission.

J'attire votre attention sur le fait que ce dispositif repose sur deux piliers – depuis plus d'une heure, et peut-être même deux, il est question uniquement du premier pilier, le second étant prévu à l'article 2 *bis*.

Le premier pilier, c'est la possibilité – je dis bien la possibilité – pour les intercommunalités d'instituer un versement mobilité à taux réduit en l'absence de service régulier de transports. Je le répète, c'est une possibilité et il n'y a aucune obligation en la matière. On dit assez souvent dans cet hémicycle qu'il faut faire confiance à l'intelligence des territoires pour ne pas imaginer que toutes les intercommunalités vont forcément instituer ce versement mobilité.

Aux termes du second pilier, que nous examinerons tout à l'heure, il est prévu d'attribuer annuellement une fraction du produit de la TICPE aux communautés de communes qui organisent un service de mobilité et qui ont institué un versement mobilité en cas de rendement insuffisant de celui-ci rapporté, comme l'a précisé le rapporteur, à la population du territoire, mais également – c'est l'objet d'un amendement déposé par les sénateurs centristes, sur lequel la commission s'est déclarée favorable, afin de prendre en compte les zones rurales – à sa densité. L'objectif est que ce versement atteigne un niveau minimal. J'y insiste, ce complément de TICPE ne sera attribué que si le versement mobilité a été voté.

M. Olivier Jacquin. Bien sûr !

M. Hervé Maurey, *président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.* Comme le disait très justement M. Huré, il faut aussi que les territoires fassent un effort. « Aide-toi, le ciel t'aidera », pourrait-on dire.

Si ce second pilier devait ne pas être adopté, les territoires ruraux se trouveraient alors privés de la possibilité de disposer de ce complément de TICPE.

Je comprends très bien les préoccupations qui ont été exprimées au regard de la fiscalité pesant sur les entreprises, mais qui, ici, peut, à cet instant, proposer un dispositif de financement de la compétence mobilité ? J'adresse cette question à ceux de nos collègues qui ont déposé les deux amendements qu'ils ont eu la sagesse de retirer : comment envisagent-ils de financer cette importante compétence mobilité dans leur département ? Il faut quand même assurer un financement aux petites intercommunalités de l'Oise, de la Haute-Loire, qui, demain, exerceraient cette compétence. Pour l'instant, nous n'avons que de vaines promesses du Gouvernement, il n'existe même pas de calendrier. Nous sommes donc bien obligés de proposer ce dispositif à deux piliers, dont M. Huré a fort bien expliqué combien il est indispensable pour nos territoires.

Madame la ministre, vous seriez bien inspirée de suivre l'exemple de nos collègues Paccaud et Duplomb en retirant votre amendement ; vous enverriez alors un signal fort aux territoires. Encore une fois, on ne peut pas imposer aux communautés de communes une nouvelle compétence aussi importante et aussi onéreuse sans rien prévoir. Ce n'est pas sérieux ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains, du groupe socialiste et républicain et du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 140. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 925. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 632 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 403 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 437 rectifié, présenté par MM. Léonhardt et Artano, Mme M. Carrère et MM. Arnell, Corbisez, Collin, Castelli, Guérini, Menonville, Requier et Gabouty, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 3

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

... Le même article L. 2333-64 est complété par un paragraphe ainsi rédigé :

« – En Île-de-France, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, sont assujetties à un versement destiné au financement des transports en commun lorsqu'elles emploient au moins onze salariés.

« Dans les départements franciliens d'une densité supérieure à 7 000 habitants/km², le versement transport est majoré de 5 %.

« Dans les départements franciliens d'une densité inférieure à 2 500 habitants/km², un abattement de 5 % est appliqué sur le versement transport. » ;

La parole est à M. Olivier Léonhardt.

M. Olivier Léonhardt. Cet amendement concerne le versement transport.

Comme je le disais déjà hier, en Île-de-France, les départements à forte densité démographique bénéficient d'un maillage fort en transports en commun pour desservir les zones d'emploi.

Au regard des déséquilibres croissants entre les zones très denses et le reste de l'Île-de-France, au regard des disparités importantes en matière de dessertes ou de répartition des investissements, un effort supplémentaire doit être demandé aux entreprises du cœur de l'agglomération. Il est normal que ceux qui bénéficient de la grande majorité des infrastructures de transport soient davantage mis à contribution. *A contrario*, dans les départements à faible densité démographique, les entreprises sont bien trop souvent pénalisées par le manque de dessertes et les difficultés liées à la régularité des transports en commun.

Par cet amendement, je propose de majorer le versement transport de 5 % dans les départements franciliens d'une densité supérieure à 7 000 habitants au kilomètre carré et d'appliquer un abattement de 5 % dans les départements franciliens d'une densité inférieure à 2 500 habitants au kilomètre carré.

En clair, la majoration concernerait Paris et les Hauts-de-Seine, qui concentrent l'essentiel des richesses régionales. En petite couronne, les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ne seraient pas concernés au regard des autres difficultés auxquelles ils sont confrontés. L'abattement de 5 % concernerait quant à lui l'ensemble des départements de la grande couronne, là où les difficultés de transport sont les plus importantes.

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

M. Didier Mandelli, *rapporteur.* Laissons les autorités organisatrices s'administrer et fixer librement leurs taux et évitons toute ingérence. J'ajoute que le droit en vigueur encadre déjà les taux applicables en distinguant entre départements ainsi qu'entre communes selon qu'elles appartiennent ou non à l'aire urbaine de Paris, telle qu'identifiée par l'Insee.

La commission sollicite donc le retrait de cet amendement, sinon l'avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* Cet amendement vise à différencier les taux en fonction de la densité des différents départements d'Île-de-France. Il me semble déjà satisfait, puisque ces taux varient de 1,6 % en grande couronne à 2,95 % pour Paris et les Hauts-de-Seine, avec un rattrapage, comme vous le savez, pour les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Je vous invite donc à le retirer. À défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Léonhardt, l'amendement n° 437 rectifié est-il maintenu ?

M. Olivier Léonhardt. Je veux juste rappeler ce que subissent les entreprises qui s'installent en grande banlieue, en particulier en matière de transport.

Si les investissements étaient plus équitables entre Paris et la grande banlieue, nous n'aurions pas besoin de demander cette modification du taux du versement transport ni l'élargissement de son assiette. Cette simple péréquation ne vise qu'à inciter les entreprises à s'installer en banlieue, ce qui me semble aujourd'hui un enjeu majeur. Je maintiens donc mon amendement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Christine Lavarde, pour explication de vote.

Mme Christine Lavarde. Je rappelle que la loi de finances pour 2019 a déjà prévu l'augmentation d'un certain nombre de taxes pesant sur les entreprises situées à Paris et dans les Hauts-de-Seine. Il n'est donc peut-être pas utile de leur ajouter une énième contribution.

Bien évidemment, je voterai contre l'amendement de M. Léonhardt.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 437 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 139, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 9

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...) Au même deuxième alinéa, le taux : « 0,55 % » est remplacé par le taux : « 2 % » ;

...) Au troisième alinéa, le taux : « 0,85 % » est remplacé par le taux : « 2 % » ;

II. – Après l'alinéa 10

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...) Au quatrième alinéa, le taux : « 1 % » est remplacé par le taux : « 2 % » ;

...) Au cinquième alinéa, le taux : « 1,75 % » est remplacé par le taux : « 2,5 % » ;

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Dans la suite des débats que nous venons d'avoir, nous souhaitons, par cet amendement, donner aux plus de trois cents autorités organisatrices de la mobilité des ressources nouvelles pour financer les besoins croissants en matière de mobilité, ainsi que les compétences nouvelles confiées par le présent projet de loi en matière de mobilité propre et partagée.

Nous prenons bien sûr acte des efforts du rapporteur pour donner des ressources nouvelles limitées aux autorités organisatrices qui n'ont pas encore de transports collectifs. Nous prenons également acte, comme l'a rappelé Hervé Maurey, du principe, énoncé à l'article 2 *bis*, de l'affectation d'une partie du produit de la TICPE aux collectivités dans le cadre de leur compétence en matière de mobilité. Il s'agit d'une avancée significative et d'un signe fort. Pour autant, nous considérons que les employeurs doivent aussi participer à ce bond significatif en termes de développement de l'offre de mobilité.

Actuellement, la principale ressource des autorités organisatrices de transport collectif est le versement transport des entreprises, mais leur capacité d'en fixer le taux est limitée par des taux plafonds particulièrement bas, en particulier pour les petites et moyennes agglomérations, où la part modale de l'automobile est la plus importante. Le taux du versement transport a augmenté de façon importante durant les dernières années en Île-de-France, mais cela n'a pas été le cas en province. Nous préconisons ainsi de relever les plafonds des taux de versement transport, devenu versement mobilité, pour l'ensemble des autorités organisatrices qui développent déjà des offres de transport collectif.

Il s'agit également de garantir, dans un cadre de ressources contraintes qui se conjugue avec la baisse des dotations, que les crédits actuels servant au financement des transports collectifs ne soient pas détournés au profit du développement d'autres offres de mobilité, notamment celles dont le support serait la route.

En augmentant les plafonds, nous laissons le choix – j'insiste sur ce mot – aux collectivités de déterminer le niveau soutenable de financement des transports par les entreprises, dans des proportions qui restent très faibles. Il s'agit bien d'un outil supplémentaire que nous mettons à disposition des collectivités – et non d'une obligation – pour développer leur offre de service public de transports.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je regrette que certains de nos collègues qui défendaient la même position soient partis et ne puissent par conséquent pas entendre mon argumentaire.

Nous ne souhaitons pas augmenter la pression fiscale sur les entreprises. J'ajoute que, lors de leurs auditions, les AOM n'ont pas exprimé le souhait d'une majoration des taux.

En vertu de cette position de principe que nous avons adoptée, nous émettons un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Effectivement, il n'y a pas de demande de la part des autorités organisatrices, qui sont conscientes, me semble-t-il, de l'enjeu d'acceptabilité lié au versement transport – et, demain, au versement mobilité – des entreprises. Je rappelais qu'en dix ans son montant est passé de 6 milliards d'euros à 9 milliards d'euros, autant de charges qui pèsent sur nos entreprises. L'avis est donc défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 139.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 582 rectifié, présenté par MM. Bérut-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquin et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Rétablir le *d* dans la rédaction suivante :

d) Après le cinquième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Toutefois, si l'infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé a fait l'objet d'un débat public, décidé par une commission nationale, en raison de son caractère national au regard de ses enjeux, ce taux pourra être majoré de 0,3 % pendant la durée de financement du projet. Cette majoration devra faire l'objet d'une consultation préalable du comité des partenaires prévu à l'article L. 1231-5 du code des transports. Cette majoration ne saurait avoir pour finalité de compenser la gratuité totale des transports. » ;

La parole est à M. Claude Bérit-Débat.

M. Claude Bérit-Débat. Cet amendement est un peu particulier, puisqu'il vise à permettre à des autorités organisatrices de transport de dépasser de 0,3 % le taux plafond du versement mobilité pour la réalisation d'opérations structurantes. Ce dépassement ne serait autorisé que pendant la durée d'amortissement de l'investissement.

Un certain nombre d'autorités organisatrices de transport, notamment dans les métropoles, souhaitant lancer d'importants travaux en sont empêchées, les financements nécessaires à travers le versement transport ou les contributions des usagers étant absorbés pour assurer le fonctionnement de l'existant.

Nous prévoyons un certain nombre de conditions à ce dépassement temporaire, notamment que celui-ci fasse l'objet d'une consultation préalable du comité des partenaires prévu à l'article L. 1231-5 du code des transports. En outre, cette majoration ne saurait avoir pour finalité de compenser la gratuité totale des transports, et l'infrastructure devra avoir fait l'objet d'un débat public.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'avis est défavorable. Manifestement, cet amendement si précis vise un cas particulier, existant ou à venir, et il ne nous semble pas pertinent de légiférer de la sorte.

Puisqu'il est fait référence à la gratuité totale des transports, j'indique qu'on ne peut pas imaginer en effet qu'une majoration du versement mobilité puisse servir à financer celle-ci.

M. Claude Bérit-Débat. C'est bien ce qui est indiqué dans l'amendement !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il faut être attentif à ne pas alourdir le versement transport ; il y va de son acceptabilité. Comme je l'ai indiqué, celui-ci a augmenté de 50 % en dix ans, alors que la part payée par les usagers a baissé de 1 % par an. L'avis est donc défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 582 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à quinze heures.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à treize heures quinze, est reprise à quinze heures, sous la présidence de M. Gérard Larcher.)

PRÉSIDENTIE DE M. GÉRARD LARCHER

M. le président. La séance est reprise.

3

CÉLÉBRATION DE LA FRANCOPHONIE

M. le président. Mesdames, messieurs les ministres, mes chers collègues – je vous prie d'excuser M. le Premier ministre, que je viens d'avoir au téléphone –, nous célébrons cette semaine la francophonie, dont la Journée internationale se tenait hier. C'est la raison de la présence dans notre hémicycle du drapeau de la francophonie et de celui de l'Assemblée parlementaire de la francophonie.

À l'invitation de François Paradis, président de l'Assemblée nationale du Québec et président de l'Assemblée parlementaire de la francophonie, nous procédons à cette célébration de concert avec les parlements des pays de la grande famille francophone. Car la francophonie, c'est l'appartenance à une communauté humaine de plus de 200 millions de personnes à travers le monde, c'est un trait d'union entre des cultures et des sociétés très diverses, mais qui ont en partage non seulement une langue, mais aussi les valeurs et les idéaux qu'elle porte : la tolérance, le dialogue, le respect de la diversité et des droits de l'homme. Un mot les résume peut-être tous : la démocratie !

Je tiens à saluer l'Assemblée parlementaire de la francophonie et tous nos collègues qui y siègent et qui en défendent les valeurs. Je remercie plus particulièrement le vice-président délégué de la section française, notre collègue Philippe Mouiller, Christophe-André Frassa, président de la commission politique, et notre collègue Claudine Lepage, vice-présidente de la commission des affaires parlementaires, pour leur engagement dans ce combat. *(Applaudissements.)*

Mes chers collègues, la langue française est la seconde langue des organisations internationales – il faut parfois combattre pour qu'elle conserve ce rang –, la troisième langue des affaires, la quatrième langue de l'internet. Ne sous-estimons pas les réalisations et les promesses dont elle est riche. Ne sous-estimons pas l'atout que représente pour nous la francophonie, que nous devons défendre et promouvoir. C'est un combat de tous les instants. Dans les relations entre parlements du monde, les parlementaires de langue francophone ont une responsabilité particulière.

4

QUESTIONS D'ACTUALITÉ AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses à des questions d'actualité au Gouvernement.

Je vous rappelle que la séance est retransmise en direct sur Public Sénat et sur notre site internet.

Au nom du Bureau du Sénat, j'appelle chacun à observer le temps de parole imparti et au respect des uns et des autres.

INTERDICTION DES PESTICIDES

M. le président. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour le groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

M. Guillaume Gontard. Ma question s'adressait à M. le Premier ministre.

Vendredi dernier, les secrétaires d'État Attal et Poirson manifestaient avec les lycéens pour la sauvegarde du climat. Je me félicite que la France, par le biais de votre gouvernement, soit ainsi à la pointe du combat pour la préservation de l'environnement. Malheureusement, le ministère de l'économie et des finances n'a pas été informé à temps de l'initiative. En effet, dans la nuit de vendredi à samedi, juste avant l'ouverture de la semaine sans pesticide, la majorité parlementaire, avec la bénédiction de Bercy, a adopté un amendement au projet de loi Pacte pour repousser de trois ans, à 2025, l'interdiction de la production en France de pesticides, pourtant interdits d'usage dans l'Union européenne. Vous me rétorquerez que le Sénat avait purement et simplement supprimé cette interdiction, et vous aurez raison. Mais je note que le Gouvernement ne s'était alors pas opposé à ces amendements rétrogrades.

Bilan des opérations : la France va continuer à produire pendant six ans des pesticides tellement dangereux pour l'être humain, tellement nocifs pour nos sols, que l'Union européenne les a interdits sur son territoire. La même Union européenne qui tergiverse toujours sur le glyphosate, pourtant reconnu pour la deuxième fois comme cancérigène par la justice américaine. C'est dire le niveau de dangerosité des produits en question.

Mais ce qui est dangereux pour les Européens ne l'est visiblement pas pour le reste de l'humanité : la France va pouvoir continuer à empoisonner pendant six ans les agriculteurs des autres continents.

Alors que le Président est revenu sur sa promesse de sortie du glyphosate en trois ans, le ministre de l'agriculture confirmait pourtant dans le même temps la dangerosité du produit. Conséquence : la politique du Gouvernement est parfaitement illisible.

Monsieur le Premier ministre, allez-vous enfin proposer une politique ambitieuse de sortie des pesticides ou bien confier cette mission à la FNSEA et aux industriels phytopharmaceutiques, comme le laisse à penser la signature par le Gouvernement du véritable contrat de dupes qu'est le « contrat de solutions ». (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, ainsi que sur des travées du groupe socialiste et républicain.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur le sénateur Gontard, je vous remercie de cette question, qui va me permettre de revenir sur notre ambition en matière de produits phytosanitaires.

Cette ambition est forte : nous nous sommes engagés à diminuer l'utilisation de ces produits de 50 % d'ici à 2025, nous avons avancé sur la séparation de la vente et du conseil, qui sera opérationnelle en 2019, et nous avons procédé à l'augmentation de la redevance pour pollutions diffuses, également opérationnelle au 1^{er} janvier 2019.

En matière de glyphosate, et vous le savez, la France est le pays qui a poussé l'Union européenne à ne réautoriser cette substance que pour cinq ans et non pour quinze ans, et elle a pris l'engagement de sortir du glyphosate en trois ans. Cet engagement est aussi un engagement d'accompagnement de toutes les filières pour ne laisser aucune d'entre elles sur le bord de la route et pour trouver des solutions permettant une

production durable en France sans glyphosate. Ces solutions sont travaillées dans le contrat de solutions avec la FNSEA, mais aussi avec le secteur de la recherche, avec l'APCA, avec tous les acteurs du monde de l'agriculture.

En ce qui concerne l'exportation, le récent vote de la loi Pacte à l'Assemblée nationale a décalé à 2025 l'interdiction de production, d'utilisation et de stockage de tous les produits, y compris ceux qui ne sont pas autorisés dans l'Union européenne. Nous sommes le seul pays de l'Union européenne à avoir pris cette décision d'interdiction. Nous souhaitons que celle-ci soit partagée au niveau européen. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons accepté le décalage jusqu'à 2025, pour pouvoir porter ce sujet à Bruxelles et avoir une politique communautaire offensive en la matière.

Nous souhaitons aussi accompagner la filière : au lieu d'aller vers une simple interdiction, nous allons accompagner les producteurs pour qu'eux-mêmes changent leurs pratiques et pour qu'ils puissent proposer aux agriculteurs en dehors de l'Europe des solutions qui n'utilisent plus ces produits.

La politique que nous menons est bien une politique ambitieuse de sortie, mais c'est aussi une politique de transformation, et nous accompagnons les filières en ce sens. (*M. Éric Bocquet applaudit, puis se ravise aussitôt, ce qui suscite rires et applaudissements sur de nombreuses travées.*)

M. le président. Quelle gloire, monsieur Bocquet ! (*Sourires.*)

VIOLENCES SUR LES CHAMPS-ÉLYSÉES

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Todeschini, pour le groupe socialiste et républicain. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

M. Jean-Marc Todeschini. Ma question s'adressait aussi à M. le Premier ministre.

Depuis le début de la crise sociale, le 17 novembre dernier, vous avez géré dans l'improvisation absolue les réponses au mouvement de contestation ainsi que la sécurisation de ces manifestations.

M. Gérard Longuet. Ça, c'est vrai !

M. Jean-Marc Todeschini. Tout le monde a en tête les déclarations du Président de la République le 10 décembre venant contredire les propos de ses ministres, y compris ceux du Premier ministre, tenus quelques jours auparavant. Le 10 décembre n'a été en fait que le début d'une ère de contradictions et d'improvisation, qui trouve son paroxysme avec l'annonce en conseil des ministres du recours à l'armée pour les manifestations de samedi prochain.

Le groupe socialiste avait déposé dès le 3 décembre ses propositions pour sortir de la crise. Cela passait par l'écoute et par un dialogue sincère avec les Français et les élus nationaux et locaux. Nous avons également condamné les violences du 1^{er} décembre, comme les violences dans toutes les manifestations.

Mais, enfermés dans vos certitudes, vous n'avez toujours pas trouvé les chemins pour sortir de la crise en quatre mois. En laissant pourrir la situation, en jouant sur l'affaiblissement progressif de la contestation, vous avez offert aux casseurs un terrain propice pour leur violence. Vous êtes les seuls responsables de la situation actuelle.

En décidant d'appeler les militaires, vous prenez une très grande responsabilité.

Mme Sylvie Goy-Chavent. C'est vrai !

M. Jean-Marc Todeschini. Vous devez expliquer aux Français dans quel cadre vous comptez les employer, quelles consignes leur ont été données. Seront-ils autorisés à faire usage de leur arme en cas de débordements ? Quelle distinction est faite entre délinquant et ennemi ?

Nous avons besoin d'éclaircissements à la suite des déclarations contradictoires de vos ministres.

Retirer des militaires de l'opération Sentinelle pour les mettre sur le maintien de l'ordre, c'est aussi affaiblir la sécurité des Français dans les gares, dans les aéroports, sur les marchés face à la menace terroriste.

En exposant nos militaires, vous prenez le risque de déstabiliser une institution qui est mobilisée – et y est dédiée – depuis 2015 dans la lutte contre le terrorisme. Voulez-vous réellement prendre le risque d'affaiblir les militaires en les embarquant dans une polémique s'il devait y avoir des blessés par balles, voire pire ? (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain, ainsi que sur des travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, du groupe Union Centriste et du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur. (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Christophe Castaner, ministre de l'intérieur. Monsieur le sénateur, je vais tout de suite vous rassurer : comme j'ai eu l'occasion de le dire ce matin à la préfecture de police, il n'est bien évidemment pas question que les militaires de Sentinelle soient détournés de leur fonction, qui est de protéger les Français du risque terroriste, de protéger les Français face à des tueries de masse, partout en France, à Paris en particulier. Il n'est donc pas question d'utiliser les forces armées pour gérer l'ordre public. Vous qui avez eu une expérience ministérielle auprès des armées le savez, et vous l'avez dit dans votre question, les militaires, bien qu'ils aient de très grandes qualités, ne sont ni formés ni équipés pour gérer l'ordre public.

Samedi prochain, comme tous les samedis passés depuis le début du mouvement des gilets jaunes, comme depuis 2015, les militaires de Sentinelle seront là pour épauler nos forces de sécurité, mais pas pour gérer l'ordre public. À certains endroits, ils se substitueront aux forces de police ou de gendarmerie, qui seront mobilisées pour assurer la gestion de l'ordre public, pour garder des bâtiments qui ne seront pas exposés à un risque de manifestation.

Mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai vu la polémique qui a suivi l'information donnée par le porte-parole du Gouvernement (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe Les Républicains.*), qui indiquait juste que les militaires de Sentinelle seraient mobilisés samedi prochain, comme ils l'ont été systématiquement depuis le 17 novembre. Il y a eu un emballement qui peut cesser immédiatement. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche, ainsi que sur des travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

EMPRISONNEMENT DE MME NASRIN SOTOUDEH

M. le président. La parole est à M. Emmanuel Capus, pour le groupe Les Indépendants – République et Territoires. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Indépendants – République et Territoires.*)

M. Emmanuel Capus. Monsieur le ministre, 148 coups de fouet, trente-trois ans de prison... non pas pour avoir tabassé un policier sur les Champs-Élysées, non pas pour avoir tenté de brûler vifs une femme et son bébé... Non, n'en déplaise aux révolutionnaires de plateaux télé qui, samedi après samedi, proclament avec des trémolos dans la voix que nous vivons dans une dictature, je ne parle pas de la France !

Mes chers collègues, 148 coups de fouet et trente-trois ans de prison, c'est la peine à laquelle a été condamnée, le 8 mars dernier, Nasrin Sotoudeh, avocate iranienne, par un tribunal de Téhéran. Son crime ? Avoir défendu ses clientes, des femmes qui retiraient leur voile en public. Pis, avoir contesté publiquement le port obligatoire du voile !

Nasrin Sotoudeh, défenseur des droits des femmes, a été lauréate du prix Sakharov décerné par le Parlement européen.

La France doit défendre et soutenir, où qu'ils se trouvent, celles et ceux qui, comme elle, mettent en jeu leur propre sécurité pour défendre les libertés fondamentales, pour défendre les valeurs universelles qui fondent notre République, au premier rang desquelles la liberté religieuse, l'égalité entre les hommes et les femmes et les droits de la défense.

Nasrin Sotoudeh a renoncé à faire appel, car elle croit sa cause perdue ; mais de très nombreux soutiens, de par le monde, refusent de s'y résoudre, comme en témoignent en France les pétitions qui se multiplient.

Monsieur le ministre, ma question est très simple : croyez-vous également sa cause perdue ? La France va-t-elle intensifier son action afin d'obtenir la libération immédiate et inconditionnelle de Nasrin Sotoudeh ? (*Vifs applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères.

M. Jean-Yves Le Drian, ministre de l'Europe et des affaires étrangères. Monsieur le sénateur, le cas de Mme Sotoudeh suscite, à travers le monde, une indignation dont vous venez de vous faire le porte-parole. Cette indignation, le Gouvernement l'éprouve pleinement, tout d'abord, parce que Mme Sotoudeh a été condamnée dans des conditions ahurissantes ; ensuite, parce qu'elle a subi les peines lourdes que vous avez évoquées, y compris des coups de fouet ; parce qu'il s'agit d'une avocate, condamnée en tant que telle ; d'une femme condamnée pour avoir défendu les droits des femmes, en particulier celles qui contestent, en Iran, l'obligation de porter le voile islamique ; enfin, parce que Mme Sotoudeh est un symbole. Son engagement lui a valu, en 2012, le prix Sakharov du Parlement européen. Il lui a également valu des arrestations, des peines d'emprisonnement et de multiples pressions.

C'est pourquoi, comme vous le savez, le Président de la République a publiquement appelé, à l'occasion de la remise du premier prix Simone-Veil, à la libération de Mme Sotoudeh. C'est pourquoi le Président de la République a souhaité, dans le cadre du G7, la faire, symboliquement, membre du conseil consultatif pour l'égalité entre les femmes et les hommes.

Je répéterai cela la semaine prochaine à la tribune des Nations unies, puisque la France préside en ce moment le Conseil de sécurité.

Ces derniers mois, nous avons fait des efforts considérables avec l'Iran pour préserver l'accord nucléaire, en dépit du retrait américain. Nous l'avons fait, parce que nous honorons notre signature; mais l'Iran doit aussi respecter ses engagements, en particulier ceux du pacte international relatif aux droits civils et politiques.

Si nous sommes soucieux de préserver l'accord de Vienne, nous n'accordons aucun blanc-seing à l'Iran, et nous n'en accorderons certainement pas quant aux droits de l'homme. C'est pourquoi nous ferons tout pour obtenir la libération de Mme Sotoudeh. (*Applaudissements.*)

M. le président. Merci beaucoup, monsieur le ministre!

SÉCURITÉ À PARIS

M. le président. La parole est à M. Philippe Dominati, pour le groupe Les Républicains. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Philippe Dominati. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur.

Le limogeage, justifié, du préfet de police est un événement sans précédent dans l'histoire de la V^e République. Le Sénat n'a pas manqué d'alerter le Gouvernement: il y a eu la commission d'enquête menée par mon collègue François Grosdidier; la loi anticasseurs du président Retailleau; à deux reprises, le budget, pourtant régalién, du ministère de l'intérieur a été rejeté par cette assemblée. Il y a eu une demande de la Cour des comptes; j'ai moi-même proposé à la commission des finances un rapport relatif au renseignement intérieur et à la préfecture de police.

Malgré cela, quatre mois après le saccage de l'Arc de Triomphe, les Champs-Élysées sont en ruine. La France veut propager l'image de la paix en Afrique, en Syrie, mais elle est incapable de l'assurer aux Parisiens, à quelques encablures de l'Élysée! (*M. Gérard Longuet applaudit.*)

Alors, monsieur le ministre, ma question est simple: dans quel délai vous engagez-vous, envers vos hommes, envers les Parisiens et envers les Français, à rétablir l'ordre? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur. (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Gérard Longuet. Le ministre de l'intérieur pourrait répondre, il n'est pas en boîte de nuit!

M. Laurent Nunez, secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur. Monsieur le sénateur, vous avez évoqué le limogeage du préfet de police et les incidents graves, très graves, survenus samedi dernier sur les Champs-Élysées. Vous avez également évoqué les quatre mois de tensions extrêmes.

Vous avez eu raison de rappeler les incidents très graves qui ont eu lieu le 1^{er} décembre dernier sur les Champs-Élysées. Immédiatement, de manière totalement inédite, ils nous ont conduits, avec Christophe Castaner, à revoir de fond en comble la doctrine de gestion de l'ordre public. (*Exclamations sur des travées du groupe Les Républicains.*) Comme nous le demandaient les organisations syndicales de policiers, nous avons donné à nos forces de l'ordre plus de mobilité, de réactivité, de capacité d'interpellation et de déconcentration des pouvoirs de décision.

Monsieur Dominati, vous ne pouvez pas parler de chaos samedi après samedi. (*Protestations sur les mêmes travées.*)

M. Gérard Longuet. Ah bon? Vous n'étiez pas à Paris?

M. Laurent Nunez, secrétaire d'État. Il y a eu le 8 décembre; il y a eu des samedis où nous avons évité nombre d'exactions, nombre de pillages, peut-être même des morts: vous savez que c'est un critère important en matière de maintien de l'ordre public. Ce constat vaut partout, à Paris comme en province.

Oui, samedi dernier, un vrai dysfonctionnement a eu lieu, car cette doctrine réactive d'interpellation n'a pas été mise en œuvre, alors même que nous avons donné des instructions extrêmement précises en ce sens, avec Christophe Castaner. C'est ce qui nous a conduits à renforcer encore plus cette doctrine. Comme vous le savez – le Premier ministre l'a annoncé –, désormais, tout attroupement qui risque de présenter un caractère violent sera immédiatement dispersé. À l'appui de ces mesures, des arrêtés d'interdiction seront pris en lien avec chacun des maires concernés. Ils permettront d'appuyer les dispersions d'attroupements.

Vous le savez très bien, à Paris, il y a eu beaucoup d'autres débordements en matière d'ordre public, et sous d'autres quinquennats!

M. François Grosdidier. Même sous Hollande, ça n'était pas pire!

M. Laurent Nunez, secrétaire d'État. C'est l'ancien haut fonctionnaire spécialiste des questions de sécurité qui vous le dit: il faut toujours apprécier les questions d'ordre public avec beaucoup de modestie et d'humilité. Entre 2007 et 2012, il y a eu, aussi, beaucoup d'incidents en la matière! (*Applaudissements sur des travées du groupe La République En Marche et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Dominati, pour la réplique.

M. Philippe Dominati. Monsieur Nunez, le fait que ce soit vous qui me répondiez attire la sympathie de cet hémicycle: nous avons tous compris que vous étiez le prochain fusible! (*Rires sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe socialiste et républicain et du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

Ma question s'adressait au ministre de l'intérieur, qui, il y a peu, était le chef d'un parti politique disposant, dans dix-huit circonscriptions parisiennes, de quatorze parlementaires. Pourtant, on dirait que le Gouvernement est sourd. Il n'entend pas l'exaspération des Parisiens. Il n'entend pas le désespoir de ceux qui ne peuvent plus travailler. Il n'entend pas que, même en périphérie, le tourisme et l'activité économique souffrent. Il n'entend pas que la justice recule, que la délinquance...

Mme Éliane Assassi. Pas d'amalgame!

M. Philippe Dominati. ... et l'antisémitisme explosent, parce qu'il n'arrive pas à résoudre les problèmes.

M. le président. Il faut conclure!

M. Philippe Dominati. Les Parisiens souffrent déjà des difficultés provoquées par la mairie et, en définitive, ils sont victimes de la double peine: l'absence de considération de la part du Gouvernement et l'incompétence de la mairie! (*Vives exclamations sur les travées du groupe socialiste et républicain.*) C'est ce que je voulais exprimer au ministre de l'inté-

rieur – mais encore faudrait-il qu’il écoute... (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste.*)

GRÈVE DU ZÈLE DES DOUANIERS

M. le président. La parole est à Mme Catherine Fournier, pour le groupe Union Centriste. (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste.*)

Mme Catherine Fournier. Ma question s’adressait à M. le ministre de l’action et des comptes publics.

Plusieurs sénateurs du groupe Les Républicains. Il n’est pas là!

Mme Catherine Fournier. Mon propos porte sur la grève des douaniers déclenchée le 4 mars dernier sur fond de Brexit. Ses effets se sont vite fait sentir : des perturbations importantes en gare du Nord sur les Eurostar et un blocage complet de Calais – Calais pris en otage, une fois de plus, une fois de trop!

Ce mouvement de contestation dure depuis près de trois semaines. Des contrôles zélés, sporadiques, effectués au port et au tunnel sous la Manche bloquent de manière insupportable tout déplacement normal sur les principaux axes de circulation.

Les conséquences pour le territoire sont désastreuses. Je vous les énumère : des camions bloqués sur les bandes d’arrêt d’urgence, parfois neuf heures durant ; des chauffeurs sans information, sans ravitaillement, sans sanitaires ; des résidents qui se voient bloqués à des entrées ou des sorties d’autoroute fermées et non pré-signalées, sans information, sans indication de déviation, sans filtrage. Les salariés accusent des retards sur leur lieu de travail, les artisans ont des difficultés pour atteindre leur chantier, les commerces sont désertés, les sociétés sont en attente de leurs livraisons et les transporteurs locaux sont exsangues et excédés. C’est une perturbation de trop qui sème la colère.

Monsieur le ministre, nous l’avons appris au travers de la crise des « gilets jaunes » : laisser pourrir une situation, c’est semer et accentuer le mécontentement.

Calais est un point de convergence routier qui fonctionne à flux tendu : on doit le gérer dans son exception. Or l’activité économique du Calais et le trafic transmanche sont suspendus au piétinement des négociations entre l’État et ses agents.

Nous avons besoin d’un signal fort : pouvez-vous présenter les moyens que vous comptez mettre en œuvre pour arrêter ce mouvement de grève? (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d’État auprès du ministre de l’action et des comptes publics.

M. Olivier Dussopt, secrétaire d’État auprès du ministre de l’action et des comptes publics. Madame la sénatrice Fournier, vous nous interrogez à propos du mouvement de grève des douaniers. À ce titre, deux points concentrent les difficultés : la gare du Nord à Paris, que vous avez évoquée, et la région de Calais, qui subit les conséquences économiques que vous avez rappelées et qui, dès lors, est pénalisée.

Nous avons apporté des réponses aux douaniers dans le cadre de la préparation du Brexit, avant ce mouvement, avec la programmation et, dès 2019, la création de plusieurs

centaines de postes de douaniers pour faire face au Brexit dans des conditions correctes, sans avoir à retirer des forces douanières en d’autres points du territoire.

Depuis le début de ce mouvement, les organisations syndicales représentant les douaniers ont été reçues par le ministre de l’action et des comptes publics, Gérald Darmanin et, à plusieurs reprises, par le directeur général des douanes. Nous leur avons proposé deux types de mesure.

Une mesure immédiate consiste en une revalorisation salariale de plus de 50 euros nets à compter du 1^{er} juillet prochain pour les 17 000 douaniers, ce qui représente un engagement de 14 millions d’euros.

De plus, nous avons proposé aux douaniers d’ouvrir des chantiers complémentaires au sujet des conditions de travail.

Les discussions se poursuivent sur la base des propositions que nous avons formulées. Mais je tiens à le dire devant vous : dans l’attente de leur aboutissement, il est impératif que le trafic reprenne dans de bonnes conditions. Nous avons donné des consignes et des instructions – Gérald Darmanin y a veillé tout particulièrement –, afin que les actions contrevenant au bon fonctionnement des infrastructures, de l’économie et de la libre circulation des marchandises comme des personnes fassent l’objet de sanctions.

Enfin, votre question me permet d’apporter deux précisions.

Premièrement, les perturbations qui sont le fruit de ce mouvement de grève n’ont absolument rien à voir avec la réalité projetée du fait du Brexit, pour une raison toute simple : les contrôles sporadiques et les mouvements que vous évoquez concernent des sorties du territoire, alors que, dans le cadre du Brexit, nous aurons à contrôler les entrées.

Deuxièmement, le Premier ministre a demandé à l’ensemble des membres du Gouvernement de préparer toutes les hypothèses de Brexit, y compris un Brexit sans accord. C’est dans ce cadre que nous travaillons. Nous comptons sur les douaniers,...

M. le président. Il faut conclure!

M. Olivier Dussopt, secrétaire d’État. ... sur leur engagement pour mettre fin à ces perturbations. (*Applaudissements sur des travées du groupe La République En Marche.*)

Mme Catherine Fournier. Le Brexit n’est qu’un prétexte!

POLÉMIQUE SUR L’IVG

M. le président. La parole est à M. Bernard Buis, pour le groupe La République En Marche. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche.*)

M. Bernard Buis. Ma question s’adresse à Mme la secrétaire d’État auprès du ministre des solidarités et de la santé.

Il y a quelques jours à peine, le 8 mars, dans une communion quasiment unanime, nous célébrions la Journée internationale des droits des femmes. À cette occasion, nombre d’entre nous ont rendu hommage à ces femmes qui ont mené des combats pour que leurs droits avancent au fil des années. Je pense plus particulièrement à celle qui était à votre place, madame la ministre, Simone Veil. Je pense à elle et au combat courageux qu’elle a mené en 1976, à contrecourant de sa famille politique à l’époque,...

Mme Sophie Primas. Pas toute!

M. Bernard Buis. ... pour que les femmes puissent disposer de leur corps et choisir de donner la vie, ou pas, lorsqu'enfanter n'était pas leur choix.

Mme Sophie Primas. Et la question ?

M. Bernard Buis. Grâce à Simone Veil, le droit à l'avortement est enfin devenu légal en France. Mais ce droit fondamental des femmes de disposer de leur corps est en danger, et pas uniquement aux États-Unis, où des intégristes anti-avortement s'enchaînent aux grilles des cliniques pratiquant cet acte médical. Ce danger est aussi présent ici, en France, et il est de surcroît agité par des médecins.

Comment est-il possible que le syndicat national des gynécologues et obstétriciens de France, par la voix de son président, puisse menacer le droit à l'interruption volontaire de grossesse ? Pour faire pression sur vous et sur votre gouvernement, ce syndicat a menacé d'ouvrir une grève des IVG s'il n'obtenait pas satisfaction quant aux dédommagements demandés dans des affaires d'erreurs médicales manifestes. Quelle idée se font-ils donc de la déontologie médicale pour oser brandir une telle menace ?

Le président du syndicat national des gynécologues et obstétriciens de France n'en est malheureusement pas à son premier acte anti-IVG. Il y a quelques mois, en septembre dernier, il déclarait publiquement qu'il considérait l'avortement comme un crime, se défendant peu après d'afficher là une conviction personnelle.

Aujourd'hui je suis et nous sommes tous partagés entre la colère et la honte face à de tels comportements de la part de représentants d'une corporation médicale. Aussi, je vous remercie de nous expliquer quelle est votre position face à de tels agissements, comment vous pouvez nous assurer que vous serez la garante d'un droit fondamental des femmes : le droit à l'IVG, leur permettant de choisir d'avoir ou non un enfant ! (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche, ainsi que sur des travées du groupe socialiste et républicain, du groupe communiste républicain citoyen et écologiste et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. Monsieur le sénateur, au préalable, je vous prie d'excuser Mme Buzyn, qui est retenue à l'Assemblée nationale par l'examen du projet de loi Santé.

Comme vous, nous jugeons ce communiqué du syndicat national des gynécologues et obstétriciens de France totalement scandaleux. Il agit comme menace le refus spécifique d'un acte, et pas n'importe lequel. Le refus de l'interruption volontaire de grossesse est un acte militant, un acte signifiant. Ce n'est pas digne d'un syndicat.

Dès que la ministre des solidarités et de la santé a eu connaissance du communiqué dont il s'agit, elle a dénoncé le caractère inadmissible de ces menaces destinées à se faire entendre. Vous l'avez dit, elles vont à l'encontre du respect inconditionnel du droit à l'IVG, garanti dans notre pays.

Ces nouvelles déclarations sont inacceptables de la part d'un syndicat qui entend représenter les gynécologues-obstétriciens. Cette profession doit être au plus près des souffrances des femmes et accompagner ces dernières, notamment dans ce moment très difficile et très douloureux qu'est l'interruption volontaire de grossesse.

Sachez qu'en aucun cas une telle prise en otage des femmes ne servira de levier de négociation au sein de notre ministère ; en aucun cas une telle prise en otage des femmes ne peut non plus servir à la médiation d'un dossier. Et, si médiation il y a eu, elle ne met à l'honneur ni ce syndicat ni les professionnels qu'il représente. Je le regrette et nous le regrettons vivement ! (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche, ainsi que sur des travées du groupe socialiste et républicain.*)

INÉGALITÉS D'ACCÈS AUX SERVICES PUBLICS

M. le président. La parole est à M. Éric Gold, pour le groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.

M. Éric Gold. Ma question s'adresse à Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Dans son rapport annuel publié la semaine dernière, le Défenseur des droits met en garde l'État contre le risque de rupture entre les services publics et les usagers. En 2018, 94 % des réclamations qui lui ont été adressées portaient en effet sur cette relation des usagers avec les services publics.

Parmi les premiers sujets de préoccupation figure la dématérialisation des procédures administratives, que le Gouvernement souhaite achever en 2022.

D'une part, cette dématérialisation soulève de nombreuses difficultés d'ordre technique et organisationnel : il suffit de se pencher sur la délivrance des titres sécurisés dans les transports pour voir que les exemples de défaillances sont nombreux.

D'autre part, comme l'a très justement rappelé mon collègue Jean-Yves Roux au mois de janvier dernier, la dématérialisation des services publics nécessite une large couverture internet, un bon équipement des ménages et une maîtrise de l'outil informatique. Or plusieurs centaines de communes n'ont toujours pas accès à internet et 13 millions de Français sont encore en difficulté avec le numérique, sans compter le coût de l'équipement informatique, que l'on fait bien sûr peser sur les ménages.

Le numérique est un facilitateur indéniable dans de nombreux domaines : il n'est pas question de remettre en cause un tel progrès. Mais, dans cette phase de transition, il est essentiel de renforcer l'accompagnement et l'inclusion numérique, car une absence de l'État dans les territoires peut amplifier les difficultés d'accès aux droits et le sentiment d'injustice et d'abandon, notamment en zone rurale, où les services de proximité sont en déshérence.

Il existe une fracture territoriale de plus en plus profonde entre la France des métropoles et la France des territoires, qui cumule toutes les difficultés : déserts médicaux, suppression de services dans les hôpitaux et la justice, fermeture d'écoles et de commerces, hausse du coût de la vie, transports en commun inexistant, etc. Ajoutez à cela la disparition des services publics et vous obtenez un terreau fertile pour les extrêmes.

Aussi, je souhaite savoir quelles actions le Gouvernement compte mettre en œuvre pour reconnecter les territoires et rendre effective la promesse républicaine d'égalité d'accès aux droits. (*Applaudissements sur les travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. Monsieur le sénateur Éric Gold, je partage votre diagnostic : si la dématérialisation de certains services est indispensable pour répondre aux besoins de nos concitoyens, nous devons être très attentifs à la situation des 13 millions de personnes qui ressentent des difficultés dans l'usage du numérique. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement agit dans trois directions.

Premièrement, il s'agit de renforcer la présence du numérique sur le territoire. À cette fin, le Gouvernement s'est engagé à mobiliser plus de 3 milliards d'euros. Il est aidé en cela par les collectivités territoriales, qui agissent aussi dans les territoires pour développer l'accès au très haut débit d'ici à 2022. Je pourrais également parler du réseau mobile, qui, grâce à l'accord historique conclu par Julien Denormandie avec les opérateurs, doit connaître un très bon développement territorial.

Deuxièmement, il faut accompagner. À ce titre, la mise en place de mesures fortes d'inclusion numérique, avec le guichet « cohésion numérique des territoires », se traduit par un soutien financier pouvant atteindre 150 euros pour l'installation d'équipements. Il y a également le « pass numérique »,...

M. Pierre-Yves Collombat. Encore une invention formidable !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. ... grâce auquel les personnes les moins à l'aise avec le numérique, qui ont besoin d'être formées, pourront gagner en compétence.

Troisièmement, pour nos concitoyens qui sont très éloignés du numérique, il est nécessaire de garantir un accompagnement humain, notamment au sein des maisons de services au public – il y en a 1 400 sur le territoire. S'y ajoute la présence, dans les sous-préfectures et les préfectures, de médiateurs numériques pour aider les usagers.

M. Pierre-Yves Collombat. Mais bien sûr...

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Monsieur le sénateur, vous pouvez être assuré de la détermination du Gouvernement, non seulement pour améliorer la présence numérique sur le territoire, mais aussi pour favoriser l'accompagnement des personnes qui sont loin du numérique.

DÉCLARATIONS DU GOUVERNEMENT SUR LES RETRAITES

M. le président. La parole est à Mme Monique Lubin, pour le groupe socialiste et républicain. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

Mme Monique Lubin. Ma question s'adressait initialement à M. le Premier ministre.

Depuis quelques jours, nous assistons à une véritable cacophonie de la part de ce gouvernement, sur fond de réforme des retraites.

Alors que la concertation préalable à cette réforme touche à sa fin, alors que depuis le début il a toujours été établi que le recul de l'âge de la retraite n'était pas à l'ordre du jour, voilà que les ministres jouent des partitions différentes. Mme la ministre des solidarités et de la santé ouvre le débat, en affirmant que le sujet n'est pas tabou. S'ensuit, de manière

fort légitime, l'étonnement du Haut-Commissaire, pour qui cette question ne faisait pas partie du cahier des charges, si j'ose m'exprimer ainsi.

Après un rétropédalage de Mme la ministre des solidarités et de la santé, c'est au tour du porte-parole du Gouvernement d'affirmer que le recul de l'âge de départ à la retraite fait partie intégrante de la concertation... Finalement, s'agit-il d'une cacophonie ou bien d'un jeu de rôles savamment orchestré ?

M. le Premier ministre a affirmé hier qu'il ne reviendrait pas sur l'âge de départ à la retraite, tout en précisant qu'il faudrait néanmoins s'interroger sur un allongement de la durée du travail, propos repris, peu ou prou, ce matin même par le Haut-Commissaire. Quelle confusion !

Ma question est simple : existe-t-il, dans votre gouvernement, une volonté clairement établie et partagée de maintenir ce droit, à nos yeux non négociable, notamment pour ceux qui sont entrés tôt dans le monde du travail et qui exercent le plus souvent des métiers pénibles ? Bien entendu, ce droit doit être assorti d'un niveau de pension suffisant ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

M. le président. Je signale simplement que, sur l'initiative de la commission des affaires sociales, un débat entre les partenaires sociaux et le Haut-Commissaire se déroule en ce moment même au Sénat, en salle Clemenceau.

La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement. (*Protestations sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

M. Rachid Temal. Où est Édouard Philippe ?

M. Patrick Kanner. Il boycotte la Haute Assemblée !

M. Marc Fesneau, ministre auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement. Madame la sénatrice, cette question me permet de rappeler les propos tenus... (*Exclamations sur les mêmes travées.*)

M. Rachid Temal. Appelez Édouard Philippe !

M. Marc Fesneau, ministre. J'aimerais pouvoir répondre à votre collègue, si cela ne vous dérange pas...

Cette question me permet de rappeler les propos tenus par le Premier ministre...

Plusieurs sénateurs du groupe socialiste et républicain. Il est où ?

M. Rachid Temal. Scandaleux !

M. Marc Fesneau, ministre. ... hier, devant l'Assemblée nationale, à l'issue du conseil des ministres. L'objectif de la réforme des retraites (*Les membres du groupe socialiste et républicain martèlent leur pupitre.*)...

M. le président. Mes chers collègues, s'il vous plaît, écoutez M. le ministre !

M. Marc Fesneau, ministre. ... c'est de construire un système de retraites plus lisible, plus juste, plus solidaire, qui donne les mêmes droits à tous. (*L'agitation persiste.*)

M. Rachid Temal. Édouard Philippe !

M. Marc Fesneau, ministre. Monsieur le sénateur, vous ne voulez pas écouter, c'est votre choix, mais je pense que d'autres peuvent être intéressés par la réponse.

C'est le mandat qui a été donné à Jean-Paul Delevoye. Comme l'a rappelé le Premier ministre hier,...

M. Rachid Temal. Où est Édouard Philippe ?

M. Marc Fesneau, ministre. ... ce mandat n'a pas changé et ne porte pas sur la question paramétrique de l'âge minimal de départ à la retraite.

Dans le même temps, examinons les faits : l'allongement de l'espérance de vie est une réalité...

M. Rachid Temal. Édouard Philippe avec nous !

M. Marc Fesneau, ministre. ... que nous devons regarder en face. Aujourd'hui, en France, les personnes de plus de quatre-vingt-cinq ans sont 1,5 million ; elles seront 5 millions en 2050. Il s'agit là d'un changement démographique comme il y en a peu dans l'histoire des sociétés. Le vieillissement de la population qu'il induit représente un défi majeur pour notre protection sociale et son financement, notamment pour notre système de santé et de prise en charge des personnes âgées dépendantes.

Il nous faudra déployer des moyens financiers considérables pour la prise en charge de la dépendance, baisser le reste à charge des familles, améliorer les conditions de travail dans les Ehpad, mieux tenir compte de la prise en charge à domicile : ce sont là des objectifs que nous pouvons tous viser ensemble. Pour financer ces besoins nouveaux, nous n'augmenterons pas les impôts.

La prise en compte de l'espérance de vie est une condition majeure de la pérennité de notre système de protection sociale. Cette question a été ouverte dans le cadre du grand débat national,...

M. Fabien Gay. Personne n'y croit !

M. Marc Fesneau, ministre. ... et elle n'est pas fermée, madame la sénatrice. Il me semble qu'il ne faut pas la trancher avant de l'avoir posée.

M. le président. La parole est à Mme Monique Lubin, pour la réplique.

Mme Monique Lubin. Décidément, la situation me paraît claire : nous sommes toujours dans la confusion. Nous ne pourrions pas faire payer la solidarité pour la dépendance par des gens qui ont travaillé longtemps, dans des métiers pénibles et qui ont commencé jeunes. Ce ne sera pas possible ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain et du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

MAINTIEN DE L'ORDRE LORS DES MANIFESTATIONS

M. le président. La parole est à Mme Christine Bonfanti-Dossat, pour le groupe Les Républicains. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme Christine Bonfanti-Dossat. Ma question s'adressait au Premier ministre. (*Il est où ? sur des travées du groupe socialiste et républicain.*)

M. Rachid Temal. C'est honteux !

M. le président. Madame Bonfanti-Dossat est là, elle ! Poursuivez, ma chère collègue.

Mme Christine Bonfanti-Dossat. Aurait-on pu éviter les scènes de violence, les scènes de pillage provoquées par les casseurs ce samedi, lors du dix-huitième acte de mobilisation des « gilets jaunes » ? Y a-t-il eu des défaillances et un manque d'anticipation ? Faut-il appeler cela de l'amateurisme ?

Toutes ces questions, les Français se les posent. Ils ne veulent plus débattre, ils ne veulent plus de discours, plus de formules médiatiques : ils veulent des actes !

Nous ne sommes plus dans le cadre d'un maintien de l'ordre classique. À la suite des événements survenus, le 1^{er} décembre dernier, à l'Arc de Triomphe, nous attendions déjà, de votre part, des actes forts. Or vous n'avez rien fait de plus, et ne rien faire de plus, c'est laisser faire.

Aujourd'hui, aucune mesure politique ne pourra apaiser durablement la situation. Ce ne sont pas vos incantations qui calmeront le pays, encore moins le recours à l'armée.

Votre « en même temps » dans le domaine régalién est un véritable échec. Il faut adopter la seule politique qui vaille : celle de la fermeté à la hauteur de la violence, celle que le Sénat vous propose depuis le mois de juin dernier.

Pouvez-vous me dire à combien se chiffrent les dégâts ? Qui va les payer ? Les Français, qui verront leurs cotisations d'assurance augmenter ? Êtes-vous enfin prêt à faire payer les casseurs ?

Je vous le rappelle, ma question s'adressait au Premier ministre... (*Il est où ? sur des travées du groupe socialiste et républicain.*)

M. Rachid Temal. Il se cache !

Mme Christine Bonfanti-Dossat. Êtes-vous sûr qu'avec un tel discrédit le ministre de l'intérieur est encore en mesure d'assumer sa mission place Beauvau ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur. (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe socialiste et républicain.*)

M. Rachid Temal. Le fusible est de retour !

M. Laurent Nunez, secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur. Madame la sénatrice Bonfanti-Dossat, désormais, vous estimez que la situation à laquelle nous faisons face depuis le 17 novembre dernier ne relève pas du maintien de l'ordre classique... Je suis très heureux de constater cette évolution. Ce n'est pas toujours ce qui a été dit sur ces travées, je le rappelle.

Depuis le début, nous disons que ce mouvement est empreint d'une très grande violence, qu'il cherche à remettre en cause nos institutions. Nous avons souvent parlé de sédition. Je suis heureux que vous nous rejoignez sur ces thématiques, même si c'est depuis quelques semaines seulement. (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme Dominique Estrosi Sassone. Pas du tout !

M. Laurent Nunez, secrétaire d'État. Cela étant, nous n'avons pas attendu que vous évoluiez dans l'analyse des faits. C'est d'ailleurs pour cela que nous sommes ici et que nous gérons, nous, ce problème. C'est ce que les Français ont souhaité.

M. Rachid Temal. Bien sûr, quand vous êtes là, ça change tout...

M. Laurent Nunez, secrétaire d'État. Dès après le 1^{er} décembre, nous avons fait évoluer la doctrine.

M. Rachid Temal. Pas avec succès !

M. Laurent Nunez, secrétaire d'État. Nous ne sommes pas restés sans rien faire. Les organisations syndicales, que nous rencontrons régulièrement avec Christophe Castaner, nous ont remerciés de cette évolution de doctrine. (*Vives exclamations sur des travées du groupe Les Républicains et du groupe*

socialiste et républicain.) Ils nous ont remerciés de la latitude qui leur a été laissée pour les interpellations, de cette possibilité d'agir.

M. Vincent Éblé. Quel succès!

M. Laurent Nunez, secrétaire d'État. Au total, 10 000 personnes ont été interpellées, 1 800 personnes ont été jugées et 40 % de peines de prison ferme ont été prononcées. Comment osez-vous dire que nous ne faisons rien?

M. Vincent Éblé. Voyez vous-même le résultat!

M. Laurent Nunez, secrétaire d'État. Nous allons continuer, et nous serons de nouveau présents samedi.

Samedi dernier, nos instructions n'ont pas été appliquées. (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*) C'est très grave, c'est un dysfonctionnement majeur. Ce sont les policiers eux-mêmes qui se sont adressés à nous pour se plaindre de n'avoir pas reçu les bonnes instructions.

Samedi, nous continuerons à assurer l'ordre républicain, nous continuerons à protéger la République, parce que c'est cela que nous faisons.

M. Jean-François Husson. C'est la chienlit!

M. Laurent Nunez, secrétaire d'État. Je vous demande simplement de vous interroger : que feriez-vous à notre place? Que s'est-il passé entre 2007 et 2012? (*Vives exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*) Que s'est-il passé entre 2012 et 2017? Il y a eu beaucoup d'incidents d'ordre public!

Nous, nous avons pris des mesures législatives et des mesures opérationnelles qui visent à y mettre un terme. Dès samedi, tous les attroupements qui comporteront des casseurs seront immédiatement dispersés, comme nous l'avons annoncé. (*Applaudissements sur des travées du groupe La République En Marche et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

HARCÈLEMENT DES FAMILLES DE POLICIERS ET DE GENDARMES

M. le président. La parole est à Mme Évelyne Perrot, pour le groupe Union Centriste. (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste.*)

Mme Évelyne Perrot. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur. (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe socialiste et républicain.*)

À l'heure où les Français sont indignés de voir leur pays exsangue, d'autres victimes, oubliées de tous, subissent les dommages collatéraux de cette crise, je veux parler ici des familles des membres des forces de l'ordre, de leurs épouses, de leurs époux, de leurs enfants.

Depuis le début de l'année, on dénombre vingt-quatre suicides, dont dix-neuf au sein de la police nationale, des femmes et des hommes qui s'étaient engagés pour protéger les Français.

Depuis des mois, la police essaie de maintenir l'ordre dans des manifestations chaque fois plus violentes. Les familles de ses agents subissent au quotidien, *via* les réseaux sociaux, une agressivité telle qu'elles demandent à leurs enfants de ne plus dire que leur parent est policier ou gendarme. Dans les cours d'école, on rejoue les scènes vues sur les écrans entre forces de l'ordre et manifestants. Dès lors, comment expliquer à un enfant qu'il n'est pas honteux d'avoir un parent qui a choisi cet engagement?

Les membres d'une association de ma région, Femmes des forces de l'ordre en colère, avaient alerté le Président de la République sur les conditions de travail de leurs époux, bien avant les manifestations des « gilets jaunes ». Celui-ci leur avait répondu, en août 2017, qu'elles seraient reçues par le ministre de l'intérieur. Or, depuis le remaniement ministériel, rien n'a été mis en œuvre pour entendre leur voix. Que comptez-vous faire, monsieur le ministre, pour protéger ces familles? Pourriez-vous honorer la promesse de notre Président et prendre le temps de recevoir et d'écouter ces femmes? (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur. (*Marques de satisfaction sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Christophe Castaner, ministre de l'intérieur. C'est la deuxième question à laquelle je réponds, et je rappelle à quelques-uns d'entre vous que nous avons passé trois heures au sein de la commission des lois à aborder le sujet global de l'ordre public, qui implique effectivement de prendre le temps de l'action.

Il y a les situations humaines vécues. Vous avez évoqué les suicides, madame la sénatrice. Ce métier est extrêmement difficile, il impose des pressions fortes et se pratique armé. Nous connaissons très régulièrement des drames épouvantables.

Je peux vous dire qu'il n'y a pas eu une rencontre avec les syndicats, avec l'ensemble des partenaires sociaux, avec les états-majors, au cours de laquelle je n'ai pas abordé la question de la prévention du suicide. Cette question, nous la connaissons tous, elle est particulièrement forte, inhumaine, difficile à traiter au sein des effectifs de police comme de gendarmerie. Nous devons être très mobilisés, car les membres des forces de l'ordre subissent cette violence du quotidien, cette mise en cause permanente.

Il y a également les familles, vous avez raison d'aborder ce sujet. Sachez que nous mettons en place de façon systématique un accompagnement psychologique, médical et social pour les proches à chaque fois qu'il y a des attaques ou des drames. La gendarmerie nationale, par exemple, offre à ce titre un modèle reproduit dans beaucoup d'entreprises privées.

Nous mobilisons également des moyens financiers pour sécuriser la vie et le quotidien de nos forces, en particulier de nos gendarmes, qui vivent, vous le savez, regroupés dans des lieux spécifiques.

Il est évident que nous devons aussi respecter leur anonymat, notamment lors des procédures judiciaires, non pas pour dissimuler ce qu'ils pourraient faire, mais tout simplement pour les protéger. C'est la raison pour laquelle j'ai signé un arrêté le 12 février dernier qui étend la liste des services dont les agents ne peuvent voir leur identité dévoilée dans les médias.

Enfin, vous m'invitez à rencontrer une association territoriale que je ne connais pas. Je peux vous dire, en tout état de cause, que le dialogue avec les organisations sociales est permanent. À dix-sept heures, je recevrai, avec Laurent Nunez, la totalité des organisations syndicales. Nous ne cessons de le faire, et les conditions de travail de nos gardiens de la paix se sont fortement améliorées, notamment

grâce à l'accord que nous avons signé au mois de décembre. C'est nécessaire et juste. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche.*)

M. le président. La parole est à Mme Évelyne Perrot, pour la réplique.

Mme Évelyne Perrot. Monsieur le ministre, vous nous avez dit cette semaine que vous envisagiez de lancer un plan de recrutement dans la police. Changez l'image négative que cette fonction inspire à certains et redonnez respect et dignité à ces femmes et à ces hommes engagés ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains.*)

MARÉE NOIRE DU GRANDE AMERICA

M. le président. La parole est à M. Arnaud de Belenet, pour le groupe La République En Marche. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche.*)

M. Arnaud de Belenet. J'aurais aimé poser une question au Premier ministre (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe socialiste et républicain.*) pour le plaisir d'entendre pour la troisième fois son nom scandé sur les travées socialistes.

M. Rachid Temal. Il faut dire pourquoi il est absent !

M. Arnaud de Belenet. Néanmoins, ma question s'adresse à Mme Emmanuelle Wargon.

La jeunesse a manifesté pour le climat, donnant aux générations qui la précèdent, à la nôtre en particulier, une leçon de sagesse et de clairvoyance. Au même moment, un incendie se déclarait sur le *Grande America*, un cargo battant pavillon italien avec à son bord des milliers de tonnes de fioul de propulsion et des conteneurs de matières dangereuses.

L'Europe nous accompagne, notamment avec des bâtiments de sa flotte pour intervenir de manière curative sur la pollution. En lien avec Françoise Cartron, ma question porte, bien sûr, sur les mesures prises en réaction à la pollution pour protéger nos côtes et nos eaux.

Certes – c'est l'occasion de le saluer –, depuis la catastrophe de l'*Erika*, l'Union européenne a accru la sécurité maritime par des mesures et des règles de prévention. L'adoption des paquets Erika 1, 2 et 3 et l'Agence européenne sont des outils efficaces. Ainsi, le *Grande America* avait fait l'objet d'un contrôle en 2010, qui avait relevé trente-cinq déficiences techniques, dont quatorze en relation avec la sécurité incendie. En octobre dernier, à Hambourg, les contrôles n'ont plus révélé que trois défauts de règlement, dont un concernant la « rétention du fioul à bord ».

Les principaux risques liés au transport maritime sont endigués grâce à l'Europe, qui nous a protégés. Néanmoins, une partie du chemin reste à faire.

Madame la secrétaire d'État, le *Grande America* montre que, dans ce domaine aussi, nous avons besoin d'Europe, nous avons besoin de régulation. Comment la France entend-elle plaider auprès de ses partenaires pour un renforcement de la réglementation relative au transport maritime de marchandises ? (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur le sénateur Arnaud de Belenet, vous l'avez dit, le naufrage du *Grande America* est une catastrophe environnementale à laquelle le ministère de la transition écologique et solidaire a réagi immédiatement. Il s'agit d'un navire italien en provenance de Hambourg et à destination de Casablanca qui a coulé à 320 kilomètres des côtes et est actuellement à 4 500 mètres de profondeur.

Le ministre d'État, François de Rugy, s'est rendu sur les lieux dès jeudi dernier pour assurer, heure par heure, le suivi de l'incident, pour mettre en place les opérations de secours, pour saluer le sauvetage des vingt-sept personnes qui se trouvaient à bord et pour renforcer la lutte contre l'incendie ainsi que la sécurisation de la zone.

Vous l'avez rappelé, une directive européenne organise les contrôles et, en vingt-deux ans d'exploitation sous pavillon italien, ce navire en a subi 35 dans différents ports européens, dont un à Dunkerque en 2010. À chaque fois, une autorisation de naviguer a été accordée. Le dernier contrôle date du 26 octobre 2018 à Hambourg ; en France, nous effectuons 1 600 contrôles de ce type. Si l'enquête démontrait une erreur manifeste, il faudrait bien entendu sévir.

Nous en sommes maintenant à contenir au maximum cette catastrophe, avec actuellement huit navires sur zone. La mobilisation est internationale : deux des navires ont été affrétés sous l'égide de l'Agence européenne de sécurité maritime, un bateau espagnol est également présent, grâce à la coopération bilatérale, et des moyens ont été mobilisés par l'armateur. Nous suivons également la pollution avec un système satellitaire communautaire appelé CleanSeaNet.

Une mise en demeure a été adressée à l'armateur pour qu'il mette fin aux pollutions par hydrocarbures et à la pollution par les conteneurs, et nous avons lancé une enquête administrative, judiciaire et technique pour faire la lumière sur les circonstances de l'accident et en appeler à sa responsabilité. En fonction de ses résultats, nous ferons les propositions nécessaires au niveau européen pour améliorer toujours plus la sécurité et les réglementations. (*Applaudissements sur des travées du groupe La République En Marche.*)

FRANCOPHONIE

M. le président. La parole est à M. Philippe Mouiller, pour le groupe Les Républicains. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Philippe Mouiller. Pour respecter la thématique de la semaine, ma question concerne la francophonie. En préambule, je souhaite dire que je suis troublé par l'absence volontaire du Premier ministre aujourd'hui. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

M. Rachid Temal. Bravo !

M. Philippe Mouiller. Voilà un an, sous la coupole de l'Institut de France, le Président de la République prononçait un discours relatif à la francophonie. Après avoir partagé la conception de ce qu'est aujourd'hui la francophonie, c'est-à-dire cette langue française « devenue le centre de toutes les nations et de tous les peuples où elle fait souche dans sa variété », le chef de l'État a fixé un cap : apprendre, échanger et créer en français. En outre, il s'est projeté au-delà de nos frontières. Il a souhaité que la France puisse, à travers son aide publique au développement, « réaffirmer son engagement fort pour l'éducation ».

Le Président de la République a également annoncé des mesures concrètes. Il a proposé un volontariat international pour le français et un doublement des missions du service civique dans ce domaine, il a annoncé un nouvel élan pour les lycées français et un doublement du nombre d'élèves inscrits dans le réseau scolaire d'ici à 2025 et il a demandé à nos établissements du supérieur de s'implanter hors de nos frontières et de se regrouper en campus. L'ambition est importante. Il a également fixé de nouvelles missions aux acteurs de l'audiovisuel francophone et à nombre d'institutions qui font aujourd'hui vivre la francophonie partout dans le monde.

Or, à ce jour, le volontariat international n'est toujours pas mis en place; les budgets alloués aux alliances françaises comme aux lycées sont en diminution; l'audiovisuel consacré à la francophonie est en plein doute. Alors, monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous dire, un an après ce grand discours, quelles actions le Gouvernement conduit pour traduire les nombreux engagements annoncés? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste. – Mmes Maryvonne Blondin et Claudine Lepage applaudissent également.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères.

M. Jean-Baptiste Lemoyne, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères. Monsieur le sénateur Mouiller, je salue en vous le vice-président délégué de la section française de l'Assemblée parlementaire de la francophonie, dont nous avons fêté, en 2017, les cinquante ans. Je le signale, ce sont les parlements qui ont été pionniers dans ce domaine, avant les gouvernements.

Un an après le discours fondateur prononcé par le Président de la République sous la coupole de l'Institut de France, c'est un foisonnement d'initiatives et d'actions qui a vu le jour.

S'agissant des moyens budgétaires, nous sommes passés, tout simplement, de 97 millions d'euros à 208 millions d'euros en 2018 pour le soutien aux systèmes éducatifs dans les pays en développement, parce que nous avons besoin de les accompagner afin que le français soit une réalité et pas seulement une potentialité. Nous allons accroître ce budget pour passer à 300 millions d'euros.

Par ailleurs, nous sommes en synergie avec les actions conduites par l'Organisation internationale de la francophonie, dont le Président de la République a rencontré hier la nouvelle secrétaire générale, Mme Louise Mushikiwabo. Il a ainsi pu évoquer ces sujets avec elle. Tout cela sera décliné au sein des institutions européennes, afin que le français soit toujours plus et mieux enseigné aux fonctionnaires internationaux. Il est en effet essentiel, pour que l'Europe soit une réalité, que le multilinguisme y existe concrètement et que l'on puisse s'y exprimer en français.

S'agissant des volontaires internationaux – une idée qui avait été mise sur la table par Mme Joëlle Garriaud-Maylam –, nous en sommes au stade de l'expérimentation, mais nous entendons bien passer au stade de l'industrialisation, si je puis m'exprimer ainsi.

Hier, avec Frédérique Vidal, nous posons la première pierre d'une maison des étudiants de la francophonie au sein de la Cité internationale universitaire, laquelle pourra accueillir 150 étudiants francophones en 2020. Elle sera un lieu d'inspiration.

Vous avez également évoqué les campus. Les chantiers des campus franco-sénégalais et franco-tunisien avancent bien.

Je sais que ce sujet rassemble largement. J'ai d'ailleurs une pensée pour Jacques Legendre et Michèle André, qui ont porté haut cette flamme que nous nous attachons à perpétuer ensemble. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche, ainsi que sur des travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen, du groupe Union Centriste et du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Mouiller, pour la réplique.

M. Philippe Mouiller. J'entends la liste des actions engagées, mais je reste témoin, sur le terrain, d'un décalage réel entre les discours et leur concrétisation. Nous attendrons de savoir, dans les mois qui viennent, comment ces annonces seront traduites.

À mon sens, même sous la coupole de l'Institut de France, il faudrait parfois avoir un discours plus modeste, mais prendre des engagements qui soient tenus! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste. – Mmes Maryvonne Blondin et Claudine Lepage applaudissent également.*)

Mme Françoise Gatel. Très bien!

MARCHE POUR LE CLIMAT

M. le président. La parole est à M. Jean-François Husson, pour le groupe Les Républicains. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Jean-François Husson. Ma question s'adresse à Mme Emmanuelle Wargon.

Madame la secrétaire d'État, samedi dernier, avec calme et bonne humeur et dans une ambiance festive, près de 400 000 Français, d'âges, de conditions, d'engagements associatifs ou politiques très divers, ont manifesté pour que soit revue à la hausse l'ambition de la France en matière d'écologie, au lendemain de la grève de la jeunesse pour le climat. Dans les deux cas, l'inaction du Gouvernement a été fustigée. Je note que cela vous a laissé sans voix et sans réaction lorsque, hier, Nicolas Hulot claquait la porte en regrettant la politique des petits pas, autrement dit l'immobilisme.

Les Français vous exhortent aujourd'hui à agir. Pouvez-vous nous indiquer quelle est l'ambition du Gouvernement en matière de politique en faveur du climat et de promotion d'une écologie positive plutôt que punitive? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur le sénateur Husson, vous avez cité la mobilisation des jeunes et de nos concitoyens pour le climat. Vous avez bien fait, parce que ces mobilisations sont salutaires et importantes. Nous avons besoin d'une prise de conscience et d'une

volonté commune pour agir et pousser au maximum la transformation écologique et solidaire nécessaire à notre pays comme au monde entier.

Ces marches sont importantes, les débats le sont également. J'ai à l'esprit celui qui s'est tenu à Gréoux-les-Bains avec le Président de la République et de nombreux jeunes, qui l'ont interpellé à ce sujet.

Demain, avec Jean-Michel Blanquer, François de Rugy, Brune Poirson et Gabriel Attal, nous rencontrerons des lycéens qui ont également participé à des débats dans leurs établissements.

Il ne s'agit pas d'être opposé les uns aux autres, mais d'agir ensemble pour cette transformation écologique. Au ministère de la transition écologique, nous sommes à la tâche tous les jours, nous n'avons pas attendu ces mobilisations pour travailler. Nous sommes déterminés.

Nous avançons en matière énergétique : la programmation pluriannuelle de l'énergie a été présentée récemment. En 2020 fermeront les deux premiers réacteurs nucléaires en France, à Fessenheim ; nous avons signé le projet de territoire.

M. Gérard Longuet. Ce n'est pas intelligent !

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. D'ici à 2022 fermeront les quatre centrales à charbon qui fonctionnent encore en métropole. Cette transition est en cours, elle se fait avec les territoires, que nous accompagnons.

Nous créons l'Office français de la biodiversité, nous mettons en place le onzième parc naturel, nous partageons mieux la ressource en eau, au travers des Assises de l'eau, nous avons présenté une feuille de route de l'économie circulaire qui arrivera prochainement devant l'Assemblée nationale et le Sénat et qui va nous permettre d'être ambitieux sur ce sujet.

Comme l'a dit le Président de la République à Gréoux-les-Bains, il faut aller plus vite, plus loin, plus fort. L'enjeu de la sortie du grand débat sera aussi de proposer une feuille de route complémentaire pour être au rendez-vous de la transition écologique et solidaire. (*Applaudissements sur des travées du groupe La République En Marche.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-François Husson, pour la réplique.

M. Jean-François Husson. Madame la secrétaire d'État, votre réponse était convenue. Je le dis très simplement, le Gouvernement reste « petit bras », alors que ce dossier est pour le moins préoccupant. Il ne faudrait pas geler les ambitions en plein réchauffement climatique !

Je vais vous donner quelques exemples : la PPE a été maintes fois repoussée et on peine à en voir la ligne directrice ; la trajectoire carbone est pour le moins incertaine ; le développement des énergies alternatives est balbutiant ; la sortie du nucléaire est aussi peu sereine que le dossier de la fermeture des centrales à charbon ; la fiscalité verte est mise sous le tapis depuis la crise des « gilets jaunes » et risque de demeurer longtemps un maquis où se cachent mécontentements, injustices et colères.

L'inaction écologique, ce sont 100 milliards d'euros par an consacrés à traiter les conséquences de la pollution de l'air. Notre facture énergétique – 40 milliards d'euros – pèse pour plus des deux tiers du déficit de notre commerce extérieur.

Alors, faites confiance à vos partenaires, les collectivités territoriales, auxquelles je vous offre une belle occasion de proposer sans délai une nouvelle grande loi Pacte II, c'est-à-dire un plan d'action pour le climat et la transition écologique.

Il est temps d'agir ou Jupiter risque de devenir Éole, le dieu du vent ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste.*)

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions d'actualité au Gouvernement.

Les prochaines questions d'actualité au Gouvernement auront lieu mardi 26 mars, à seize heures quarante-cinq.

Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux quelques instants.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures cinq, est reprise à seize heures vingt-cinq, sous la présidence de Mme Catherine Troendlé.*)

PRÉSIDENCE DE MME CATHERINE TROENDLÉ vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

5

RAPPEL AU RÈGLEMENT

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Sueur, pour un rappel au règlement. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

M. Jean-Pierre Sueur. Il a été dit et écrit que l'absence de M. le Premier ministre à la séance des questions d'actualité au Gouvernement qui vient de se tenir relèverait – je parle au conditionnel – d'un boycott consécutif aux décisions prises par le Bureau du Sénat ce matin. Il serait étrange qu'il en soit ainsi, eu égard aux propos tenus naguère par le Premier ministre sur la séparation des pouvoirs.

M. Laurent Duplomb. Exactement !

M. Jean-Pierre Sueur. Nous avons également appris pendant les questions d'actualité au Gouvernement que M. le président de l'Assemblée nationale avait décidé de ne plus honorer un engagement conjoint avec M. le président du Sénat demain, en raison des décisions prises par le Bureau du Sénat ce matin. Cela est extrêmement inquiétant. Pourquoi ? Parce qu'il est étrange que le président de l'Assemblée nationale ne défende pas les pouvoirs de contrôle accordés au Parlement – fût-ce au Sénat ! – par l'article 24 et l'article 51, alinéa 2, de la Constitution.

Ce n'est pas le Sénat qui a eu les comportements de M. Benalla (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains.*), ce n'est pas le Sénat qui l'a laissé faire, ce n'est pas le Sénat qui a menti devant une commission d'enquête parlementaire. Il est en effet établi – il suffit de lire notre rapport – que la vérité a été dissimulée devant une commission d'enquête.

Notre commission a publié un rapport qui n'a donné lieu à aucune critique; aucune de nos affirmations n'a été dénoncée. Le Bureau, souverainement et en toute indépendance, a décidé d'en tirer les conséquences, conformément à la Constitution.

Il me paraîtrait souhaitable que, au plus haut niveau du Sénat, il soit rappelé à M. le Premier ministre comme à M. le président de l'Assemblée nationale qu'il convient de respecter strictement la Constitution pour ce qui est de nos pouvoirs de contrôle. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains.*)

Mme la présidente. Acte vous est donné de ce rappel au règlement, mon cher collègue.

6

ORIENTATION DES MOBILITÉS

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

Mme la présidente. Nous reprenons la discussion du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités.

Dans la suite de l'examen du texte de la commission, nous poursuivons, au sein du chapitre I^{er} du titre I^{er}, la discussion de l'article 2.

TITRE I^{ER} (SUITE)

AMÉLIORER LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES CITOYENS, DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES

Chapitre I^{er} (suite)

ORGANISATION PLUS EFFICACE DES MOBILITÉS DANS CHAQUE PARTIE DU TERRITOIRE

Article 2 (suite)

Mme la présidente. L'amendement n° 402 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub, N. Delattre et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Bonne-carrère et A. Marc et Mme C. Fournier, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 16

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

... Le II de l'article L. 2333-67 est ainsi rédigé :

« II. – Lorsque la région est autorité organisatrice de la mobilité par substitution au sens du II de l'article L. 1231-1 du code des transports, elle peut instaurer le versement mobilité au taux de 0,3 % maximum des salaires définis à l'article L. 2333-65 du présent code, dans le ressort territorial des communautés de communes et des communes non membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre auxquelles elle s'est substituée. Les seuils d'assujettissement sont calculés à l'échelle de chaque ressort territorial. Ce versement mobilité est exclusive-

ment affecté au financement des services de mobilité active ou relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteurs. La délibération énumère les services, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement.

« Les conditions d'assujettissement, de recouvrement et de remboursement de ce versement sont identiques à celles prévues aux articles L. 2333-64 à L. 2333-75.

« Toute modification de taux entre en vigueur au 1^{er} janvier ou au 1^{er} juillet de chaque année. La délibération fixant le nouveau taux est transmise, par l'autorité organisatrice de la mobilité ou la région qui s'est substituée à l'autorité organisatrice de la mobilité, aux organismes de recouvrement avant, respectivement, le 1^{er} novembre ou le 1^{er} mai de chaque année. Les organismes de recouvrement communiquent le nouveau taux aux assujettis au plus tard un mois après ces dernières dates. » ;

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Cet amendement vise à donner la possibilité à une région, lorsqu'elle intervient en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité par substitution, de lever un versement mobilité sur le ressort territorial de la collectivité à laquelle elle s'est substituée. Ce versement mobilité est plafonné à 0,3 % pour l'exercice des compétences mobilités actives et partagées, comme nous l'avons déjà voté ce matin.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Nous avons abordé un sujet très proche ce matin ; les régions ne sont pas demandeuses de ce type de disposition. L'avis est donc défavorable.

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

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

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 402 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 743 rectifié *bis*, présenté par MM. Bérut-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Jacquin, Houllégatte et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal et Tissot, Mmes G. Jourda et Artigalas, MM. Duran, Sutour, Carcenac et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 16

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

... Le même article L. 2333-67 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Le taux du versement mobilité exprimé en pourcentage des salaires définis à l'article L. 2333-65 peut être majoré par le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports sur le ressort du ou des espaces à dominante urbaine le composant dans les limites de 2,95 %.

« Ce taux peut être modulé selon les territoires de ses membres. » ;

II. – Après l’alinéa 29

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

... À la première phrase du second alinéa, le taux : « 0,5 % » est remplacé par le taux : « 0,95 % » ;

III. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - L’article L. 1231-12 du code des transports est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« Le syndicat mixte créé en application du premier alinéa peut instituer le versement mobilité défini à l’article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales dans les conditions suivantes :

« Le taux du versement mobilité exprimé en pourcentage des salaires définis à l’article L. 2333-65 du même code est fixé par le syndicat mixte dans les limites de 2,95 % dans le ressort territorial du ou des espaces à dominante urbaine le composant ; de 2 % dans le reste de son périmètre territorial de compétence.

« Ce taux peut être modulé selon les territoires de ses membres. »

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte.

M. Jean-Michel Houllégatte. La loi d’orientation des mobilités revêt un caractère crucial pour l’avenir de notre pays. Elle doit conduire à offrir aux Français un véritable service, plus efficace et plus accessible, une mobilité du « porte-à-porte », c’est-à-dire une meilleure intermodalité. L’enjeu est de rendre la vie plus simple : franchir la voie rapide qui sépare la gare des arrêts de bus, passer de sa voiture ou de son vélo au TER, ne pas être confronté à des titres de transport, des tarifs et des interlocuteurs multiples pour le car, le tram, le train... En bref, il s’agit d’éviter d’imposer un parcours du combattant à l’usager.

Pour cela, il faut mettre en œuvre une meilleure organisation des services de transports. Régions, départements, métropoles et agglomérations doivent pouvoir se réunir localement pour ne former plus qu’une seule et unique autorité organisatrice des mobilités, selon les modalités et le degré d’intégration correspondant à chaque circonstance locale. Les modes de financement de ces compétences doivent être adaptés à cette coopération renouvelée. En ce sens, l’amendement prévoit la possibilité de majorer le taux du versement mobilité, afin d’assurer une meilleure organisation des transports.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L’adoption de cet amendement aurait pour conséquence une augmentation considérable du taux du versement mobilité, sans justification claire et en contradiction avec l’objectif d’une maîtrise de la pression fiscale sur les entreprises, que nous avons largement abordée ce matin. En outre, cela doublerait quasiment le taux du VM additionnel. La commission a donc émis un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais rappeler l’esprit des syndicats mixtes SRU, auxquels je suis attachée, pour avoir, dans une vie antérieure, contribué à l’élaboration de la loi qui les a créés. Il s’agit essentiellement de syndicats de

coordination entre les autorités organisatrices, ce qui va dans le sens que nous souhaitons. Ainsi, le versement additionnel a pour but de financer des actions en matière de coordination.

Selon moi, les taux que vous proposez sont disproportionnés si l’on considère ces missions, étant entendu que ces syndicats peuvent aussi avoir pour recettes des contributions des collectivités du syndicat. Nous devons tous veiller à ne pas augmenter la pression fiscale sur les entreprises, résultat auquel on parviendrait avec l’adoption de cet amendement, sur lequel j’é mets donc un avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l’amendement n° 743 rectifié *bis*.

(L’amendement n’est pas adopté.)

Mme la présidente. L’amendement n° 387 rectifié, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann et MM. Cigolotti, L. Hervé, Janssens, Bonnacarrère, A. Marc et Capo-Canellas, est ainsi libellé :

Après l’alinéa 20

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

... Le II de l’article L. 2333-70 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « transmet », sont insérés les mots : « mensuellement et » ;

b) Le deuxième alinéa est complété par les mots : « qui est partagé entre ces derniers et les organismes de recouvrement » ;

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Le suivi du versement mobilité consiste principalement, pour les AOM, en des projections financières, comptables et statistiques indispensables pour que les élus chargés des politiques de mobilité puissent prévoir correctement les investissements à réaliser. Or ce suivi est aujourd’hui impossible à réaliser efficacement – je l’ai découvert au cours de l’examen de ce projet de loi – du fait de la non-communication, en raison du sacro-saint secret professionnel, de certaines données par les organismes de recouvrement du versement mobilité

Cet amendement a pour objet d’améliorer ce suivi par le partage du secret professionnel entre AOM et organismes de recouvrement, pour permettre un échange d’informations exhaustif, ainsi que des actions de fiabilisation des bases de versement mobilité. Cela permettrait aux élus de prendre les bonnes décisions.

Mme la présidente. L’amendement n° 388 rectifié, présenté par Mme Vullien, MM. Capo-Canellas et Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann et MM. Cigolotti, L. Hervé, Janssens, Bonnacarrère et A. Marc, est ainsi libellé :

Après l’alinéa 26

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

... Le II de l’article L. 2531-6 est ainsi modifié :

c) Au premier alinéa, après le mot : « transmet », sont insérés les mots : « mensuellement et » ;

d) Le deuxième alinéa est complété par les mots : « qui est partagé entre Île-de-France Mobilités et les organismes de recouvrement » ;

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Cet amendement est similaire au précédent, mais concerne spécifiquement Île-de-France Mobilités.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Concernant le premier point, l'Acoss et le réseau des Urssaf proposent déjà des prestations de transmission mensuelle d'informations, en complément de la transmission annuelle encadrée par décret. Par ailleurs, un travail est en cours entre les acteurs du secteur sur ces aspects d'accès aux données. Mme la ministre pourra sans doute nous apporter des précisions.

Concernant le second point, la modification proposée n'aura pas d'impact dès lors que le secret professionnel ne constitue pas un obstacle à la transmission, mais s'impose à l'AOM lorsqu'elle reçoit les données en question. Un « partage » du secret professionnel semble donc dépourvu d'effet.

La commission demande donc le retrait de ces deux amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je connais et je comprends cette préoccupation légitime des autorités organisatrices, qui, du fait de la complexité du versement transport, ont parfois du mal à comprendre les flux de données.

Nous avons engagé avec les autorités, en l'occurrence le GART et l'Acoss, un travail pour trouver les bonnes modalités de partage des informations, afin de donner plus de visibilité et de prévisibilité aux recettes du versement transport. Nous devrions parvenir à de bonnes solutions, dans l'esprit de ce qui a été mis en place par conventionnement entre les DDFIP et les collectivités. Le cas échéant, des dispositions pourront être adoptées dans le cadre du prochain projet de loi de financement de la sécurité sociale.

Il me paraît donc prématuré d'insérer de telles mesures dans le projet de loi. En conséquence, je demande le retrait de ces deux amendements.

Mme la présidente. Madame Vullien, les amendements n° 387 rectifié et 388 rectifié sont-ils maintenus ?

Mme Michèle Vullien. Non, je les retire, en faisant acte de foi. Cependant, là encore, cela mériterait un contrôle.

Mme la présidente. Les amendements n° 387 rectifié et 388 rectifié sont retirés.

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

L'amendement n° 646 rectifié, présenté par MM. Pellevat et L. Hervé, Mmes Berthet, Noël et Vullien, M. Luche, Mmes Micoulet et Vermeillet, MM. Panunzi, Le Nay et Longeot, Mme Morhet-Richaud, MM. Moga, Chaize et Sido, Mmes Puissat et Deromedi, M. Charon, Mme Joissains, MM. Genest et B. Fournier, Mme Billon et MM. Rapin et Savin, est ainsi libellé :

Alinéa 28

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

La réduction ou la suppression ne saurait toutefois être invoquée par le syndicat mixte pour réduire l'offre de transport sur les territoires qui en bénéficient.

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. L'amendement est défendu.

Mme la présidente. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 258 rectifié est présenté par MM. Gremillet et Chaize, Mmes Deromedi et Ramond, MM. Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménie, Mme Bruguière, MM. Regnard, Bonhomme, Longuet et Pierre, Mme Lamure, M. Husson et Mme Garriaud-Maylam.

L'amendement n° 322 rectifié *bis* est présenté par MM. P. Joly, Kerrouche, Jomier, Lozach, Jeansannetas et Duran, Mme Artigalas, M. Tourenne, Mmes Grelet-Certainais, G. Jourda et Jasmin et M. Joël Bigot.

L'amendement n° 465 rectifié est présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 32

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

La réduction ou la suppression ne saurait toutefois être invoquée par le syndicat mixte pour réduire l'offre de transport sur les territoires qui en bénéficient.

La parole est à M. Patrick Chaize, pour présenter l'amendement n° 258 rectifié.

M. Patrick Chaize. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Bernard Jomier, pour présenter l'amendement n° 322 rectifié *bis*.

M. Bernard Jomier. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Léonhardt, pour présenter l'amendement n° 465 rectifié.

M. Olivier Léonhardt. Il est défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Une fois encore, faisons confiance aux AOM et aux syndicats mixtes !

Si on peut comprendre la préoccupation des auteurs de ces amendements, la loi n'a pas pour vocation de déterminer la validité de tel ou tel argument utilisé lors des décisions prises par l'organe délibérant d'un syndicat mixte, au sein duquel siègent les collectivités et groupements qui souhaitent y participer de façon volontaire.

Par ailleurs, ces amendements sont dépourvus de portée opérationnelle, car il suffirait d'invoquer un autre motif pour atteindre le même objectif.

La commission demande donc le retrait de ces quatre amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est important de permettre la modulation des taux au sein d'un syndicat. Aujourd'hui, l'obligation d'un taux commun est un frein important à la mise en place de tels syndicats. En effet, au sein d'un syndicat peuvent coexister des offres de services très différentes, en fonction de la réalité des territoires. Même s'il n'y a pas forcément un lien direct entre le versement transport prélevé et le niveau de service, l'alignement de tous les taux du versement transport pourrait créer un sentiment d'injustice.

Le Gouvernement est donc défavorable à l'amendement n° 646 rectifié, qui reviendrait sur la possibilité d'une différenciation des taux, et, comme M. le rapporteur, demande le retrait des trois amendements identiques.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 646 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 258 rectifié, 322 rectifié *bis* et 465 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 406 rectifié *bis*, présenté par Mmes Vullien, Kauffmann et Sollogoub, MM. L. Hervé, Janssens, Bonnacarrère et A. Marc et Mmes Billon et C. Fournier, est ainsi libellé :

Alinéas 35 et 36

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Pour favoriser la création ou l'extension de syndicats mixtes de droit commun, l'article 2 prévoit la possibilité de moduler les taux de versement mobilité par EPCI membre. Cette mesure pourrait remettre en question les équilibres financiers des syndicats mixtes existants, puisque certains EPCI pourraient demander une révision du taux de versement mobilité appliqué sur leur territoire. Une telle mesure pourrait donc complexifier les relations entre EPCI au sein des syndicats mixtes, voire entraîner une concurrence territoriale entre EPCI du syndicat mixte selon les taux de VT appliqués.

Telles sont les raisons pour lesquelles cet amendement vise à supprimer les alinéas 35 et 36 de l'article 2.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cette modulation vise à faciliter l'adhésion à un syndicat mixte des EPCI qui y sont actuellement réticents compte tenu de l'application d'un taux uniforme de versement mobilité. Dans un certain nombre de territoires, la constitution d'un syndicat mixte permettra en effet de mieux gérer les enjeux de mobilité, mais la contrainte actuelle y fait obstacle. Les EPCI moins dynamiques sur le plan économique craignent en effet d'être pénalisés, en subissant un taux disproportionné. Ce texte lève cette contrainte, ce qui est un progrès.

Je le précise, la modulation prévue n'est ni discrétionnaire ni arbitraire : elle doit être décidée par l'organe délibérant du syndicat en fonction d'un critère objectif, fondé sur la densité de population et le potentiel fiscal.

La commission est donc défavorable à cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est important de pouvoir moduler les taux au sein d'un syndicat mixte, afin de donner plus de liberté aux collectivités qui en font partie. Bien évidemment, il n'y a pas d'obligation à le faire.

Le Gouvernement est donc défavorable à cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 406 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 526 rectifié, présenté par M. Lurel, Mme Jasmin, M. Antiste, Mme Conconne, M. Temal, Mme Ghali et MM. Raynal, Lalande, Daudigny et Montaugé, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant les mesures fiscales et budgétaires envisagées pour renforcer les moyens octroyés aux autorités organisatrices de la mobilité qui n'organisent pas des services réguliers de transport public de personnes afin d'assurer les autres services de mobilité qu'elles organisent.

La parole est à M. Victorin Lurel.

M. Victorin Lurel. Je ne l'ignore pas, notre assemblée n'aime pas les rapports. Si j'ai déposé cet amendement d'appel, c'est pour comprendre le texte du Gouvernement, qui me semble ésotérique.

L'exposé des motifs indique que le Gouvernement « s'assurera, le cas échéant dans le cadre d'une prochaine loi de finances rectificative, que les autorités organisatrices de la mobilité qui n'organisent pas des services réguliers de transport public de personnes disposent des moyens adaptés aux autres services de mobilité qu'elles organisent. » Pourriez-vous m'expliquer, madame la ministre, de quoi il s'agit ? Sinon, je demande que le Gouvernement remette au Parlement un rapport, dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, précisant les mesures budgétaires prises pour donner les moyens aux AOM d'organiser leur service de mobilité.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement se rapporte à la longue discussion que nous avons eue ce matin.

Notre commission partageait les mêmes interrogations que les auteurs de cet amendement. C'est pourquoi elle a proposé des solutions concrètes : d'une part, l'élargissement du VM aux AOM souhaitant organiser des services non réguliers ; d'autre part, l'attribution d'une part de TICPE en complément du VM pour les communautés de communes ayant un potentiel fiscal insuffisant.

La commission demande donc le retrait de cet amendement, non pas parce qu'il prévoit un rapport, mais parce que la réponse à la question posée a déjà été prise en compte.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons eu l'occasion de le dire ce matin, il est nécessaire de trouver une ressource, y compris pour les autorités organisatrices n'ayant pas de services réguliers. En outre, il est nécessaire de mettre en place une mesure de solidarité en faveur des territoires dont le potentiel fiscal serait trop faible pour financer des services réguliers et non réguliers.

La commission a adopté un mécanisme. J'ai expliqué les réserves que je pouvais avoir sur le fait d'activer un versement mobilité à 0,3 %, compte tenu de la complexité du dispositif, dont témoignent d'ailleurs certains amendements. Ils traduisent en effet les attentes des collectivités concernant la transparence du versement mobilité. J'ai également indiqué que nous sommes en train de travailler dans le cadre non pas des suites du grand débat, mais des réflexions sur la réforme de la

fiscalité locale. En effet, à la suite de la suppression de la taxe d'habitation, le Gouvernement s'est engagé à apporter une réponse à ces questions.

Je demande donc retrait de cet amendement.

Mme la présidente. Monsieur Lurel, l'amendement n° 526 rectifié est-il maintenu ?

M. Victorin Lurel. Je le reconnais, nous avons amplement abordé le sujet ce matin. Au bénéfice des clarifications que vous venez d'apporter, madame la ministre, je retire l'amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 526 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 2, modifié.

(L'article 2 est adopté.)

Article additionnel après l'article 2

Mme la présidente. L'amendement n° 441 rectifié, présenté par MM. Léonhardt, Artano, Roux et Arnell, Mme Guillotin et MM. Collin, Castelli et Gabouty, est ainsi libellé :

Après l'article 2

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le septième alinéa du I de l'article L. 2333-41 est supprimé ;

2° Après l'article L. 4331-3, il est inséré un article L. 4331-3-... ainsi rédigé :

« Art. L. 4331-3-

– I. – Une taxe de séjour ou une taxe de séjour forfaitaire, uniquement pour la catégorie d'hébergement cité au II du présent article, peut être instituée par délibération prise par le conseil régional avant le 1^{er} octobre de l'année pour être applicable à compter de l'année suivante.

« II. – Le tarif de la taxe de séjour forfaitaire est arrêté par délibération du conseil régional conformément au barème suivant :

« *(En euros)*

Catégories d'hébergement	Tarif plancher	Tarif plafond
Meublés de tourisme et hébergements assimilés en attente de classement ou sans classement	0,20	0,75

« Les limites de tarif mentionnées au tableau constituant le deuxième alinéa sont, à compter de l'année suivante, celles au titre de laquelle elles s'appliquent pour la première fois, revalorisées chaque année dans une proportion égale au taux de croissance de l'indice des prix à la consommation, hors tabac, de l'avant-dernière année. Lorsque les limites tarifaires ainsi obtenues sont exprimées par des nombres avec plus d'un chiffre après la virgule, elles sont arrondies au dixième d'euro, les fractions d'euro inférieures à 0,05 € étant négligées et celles égales ou supérieures à 0,05 € étant comptées pour 0,1 €.

« Lorsqu'en raison de cette revalorisation, le tarif adopté par la collectivité ne correspond plus à l'une des valeurs mentionnées dans le tableau constituant le troisième alinéa, le tarif applicable au titre de l'année de revalorisation du barème est celui mentionné au même tableau et dont la valeur est immédiatement inférieure ou immédiatement supérieure à celle qui résulte de cette délibération.

« Un décret en Conseil d'État détermine le contenu et fixe la date de publication des informations qui doivent être tenues à la disposition des redevables, afin de permettre à ces derniers de déterminer le tarif de la taxe de séjour forfaitaire applicable sur le territoire des régions ayant institué la taxe de séjour forfaitaire.

« III. – La taxe de séjour forfaitaire est assise sur la capacité d'accueil de l'hébergement donnant lieu au versement de la taxe et le nombre de nuitées comprises à la fois dans la période d'ouverture de l'hébergement imposable et dans la période de perception de la taxe.

« Le montant de la taxe due par chaque redevable est égal au produit des éléments suivants :

« 1° Le nombre d'unités de capacité d'accueil de l'hébergement donnant lieu au versement de la taxe ;

« 2° Le tarif de la taxe fixé par le conseil régional en application du I ;

« 3° Le nombre de nuitées comprises à la fois dans la période d'ouverture ou de mise en location de l'hébergement ou de l'établissement imposable et dans la période de perception de la taxe.

« IV. – Pour l'application du II, le nombre d'unités de capacité d'accueil de l'hébergement donnant lieu au versement de la taxe correspond au nombre de personnes que celui-ci est susceptible d'héberger. Ce nombre d'unités fait l'objet, selon les modalités délibérées par le conseil régional, d'un abattement en fonction de la durée de la période d'ouverture de l'établissement, dont le taux est compris entre 10 et 50 %.

« V. – Le produit de la taxe de séjour ou de la taxe de séjour forfaitaire est affecté aux dépenses destinées à favoriser le développement et la modernisation des lignes de transports en commun reliant notamment les bassins d'habitat aux bassins d'emploi dans les territoires les plus éloignés des grandes agglomérations. »

La parole est à M. Olivier Léonhardt.

M. Olivier Léonhardt. La taxe sur les meublés touristiques non classés appelée plus communément « taxe Airbnb » est affectée aux communes dans lesquelles sont localisés les meublés touristiques. Ce sont donc en majorité les villes les plus touristiques, déjà très bien loties en matière d'infrastructures de transports en commun, qui bénéficient des recettes de cette taxe.

Cet amendement tend à rendre l'affectation de cette taxe plus juste, avec un partage de son produit à l'échelle régionale. Ce dispositif permettra aux régions de flécher ces nouvelles recettes, pour développer et moderniser les transports du quotidien reliant les bassins d'habitat aux bassins d'emploi, mais également pour accompagner les territoires dans leur stratégie de développement économique visant à encourager l'implantation d'entreprises en périphérie des grandes villes, dans l'objectif de diminuer les parcours domicile-travail.

Ce n'est qu'en répondant à ce double objectif que nous parviendrons à désengorger la circulation, à limiter le trafic automobile et à lutter vraiment contre la pollution atmosphérique, qui atteint, vous le savez, des niveaux insoutenables dans les grandes villes de France.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il s'agit d'instaurer une taxe supplémentaire au bénéfice des régions, qui n'exercent pas complètement la compétence touristique. Je le rappelle, la taxe de séjour est mise en place soit par les communes, soit par les intercommunalités. Elle est affectée intégralement au développement touristique, en particulier à l'accueil et à l'animation des territoires.

Dans la mesure où le dispositif proposé paraît un peu complexe, la commission a émis un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je souligne que les régions ne demandent pas à ce que les recettes soient augmentées.

J'ai eu l'occasion d'évoquer les ordres de grandeur des ressources consacrées aujourd'hui aux transports ferroviaire et routier par les régions et le montant de leurs investissements. Il ne semble pas utile d'instaurer des taxes au profit de collectivités qui ne l'auraient pas demandé.

Le Gouvernement est donc défavorable à cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Je voudrais remercier M. Léonhardt, qui, par cet amendement, entend donner un peu d'argent à la région d'Île-de-France. (*Sourires.*)

En vérité, je ne comprends pas, dans la démonstration de M. Léonhardt, qu'il lie l'éventualité d'une péréquation en faveur de la région au déplacement domicile-travail. En effet, ceux qui louent des Airbnb à Paris n'habitent pas en Île-de-France, puisqu'il s'agit le plus souvent de touristes étrangers ou de provinciaux.

Nous ne sommes pas demandeurs, nous laissons à Paris ses biens !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 441 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Article 2 bis (nouveau)

- ① I. – Une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes revenant à l'État est attribuée annuellement aux communautés de communes qui organisent un ou plusieurs services de mobilité mentionnés au I de l'article L. 1231-1-1 du code des

transports et qui ont institué le versement mentionné à l'article L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales.

- ② Une communauté de communes bénéficie de l'attribution mentionnée au premier alinéa du présent I lorsque le rendement du versement rapporté à la population située sur son territoire est inférieur à un montant déterminé par voie réglementaire à partir du rendement moyen constaté pour les communautés d'agglomération, communautés urbaines, métropoles, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes ayant institué ce versement.

- ③ La fraction attribuée à chaque communauté de communes concernée est calculée de façon à permettre au rendement mentionné au deuxième alinéa ainsi complété d'être égal au montant déterminé par voie réglementaire.

- ④ II. – Les modalités d'attribution de la fraction prévue au I sont fixées dans un contrat conclu entre l'État et la communauté de communes concernée.

- ⑤ III. – Les ressources correspondant à la fraction prévue au I sont destinées exclusivement au financement des services de mobilité organisés par la communauté de communes.

- ⑥ IV. – 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.

Mme la présidente. L'amendement n° 926, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. La commission a introduit un mécanisme de solidarité en faveur des autorités organisatrices dont le potentiel fiscal ne permettrait pas de financer les services de mobilité nécessaires. Le Gouvernement partage tout à fait cette préoccupation, mais il semble prématuré d'apporter une réponse de ce type.

Comme j'ai eu l'occasion de le dire, encore à l'instant à M. Lurel, ce sujet est en cours d'examen dans le cadre de la réflexion sur la fiscalité locale. Je propose donc la suppression de cet article au bénéfice des propositions qui pourront être faites dans ce cadre.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je ne développerai pas un long argumentaire, puisque j'ai eu l'occasion de le faire ce matin. Simplement, quand nous vous avions auditionnée, madame la ministre, vous nous aviez demandé de trouver des solutions de financement. En voilà une, même si je comprends que cela ne soit pas satisfaisant à vos yeux !

La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 926.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 509, présenté par MM. Moga, Delcros et Longeot, Mme Vullien et les membres du groupe Union Centriste, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le rapport entre le rendement du versement et le nombre d'habitants de la communauté de communes est pondéré par la densité de population.

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. Cet amendement, dont l'auteur est Jean-Pierre Moga et que je défends au nom du groupe Union Centriste, est un amendement de bon sens, comme l'est son auteur. (*Sourires.*)

Il s'agit de prendre en compte la densité de population pour l'application du mécanisme de péréquation verticale mis en place par l'article 2 *bis*. En effet, cet article prévoit que, en cas de faible rendement du versement mobilité, une communauté de communes pourra bénéficier d'un complément de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques. L'éligibilité de la communauté de communes au dispositif sera calculée en fonction du nombre de ses habitants.

Le présent amendement vise également à introduire un critère de répartition, pour que les communautés de communes dont la densité de population est faible puissent aussi en bénéficier. En effet, très souvent, dans les départements ruraux ou de montagne, on doit regrouper une quarantaine de communes pour avoir une communauté de communes d'une vingtaine de milliers d'habitants.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission a émis un avis favorable.

Anticipant quelque peu l'examen de cet amendement, j'ai eu l'occasion d'aborder le sujet ce matin. J'ai déjà précisé que la disposition proposée comprenait la notion de « densité de population ».

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. En cohérence avec l'amendement déposé par le Gouvernement, je demande le retrait de cet amendement. À défaut, je me verrai contrainte d'émettre un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Bernard Delcros, pour explication de vote.

M. Bernard Delcros. Je veux apporter tout mon soutien à cet amendement, que j'ai cosigné.

Dans de nombreux domaines, on s'aperçoit que prendre en compte le nombre d'habitants pénalise fortement les territoires à faible densité de population, qui ont souvent peu de recettes, alors qu'ils ont à gérer des longueurs importantes de réseaux, notamment de voiries.

C'est peut-être la première fois qu'on arrive à introduire un critère de densité de population dans un système de péréquation. Cela me semble pourtant être une mesure d'équité, qui devrait servir de référence dans bien d'autres domaines.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 509.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 2 *bis*, modifié.

(*L'article 2 bis est adopté.*)

Article 3

① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire à :

② 1° La création d'un établissement public local associant, à titre obligatoire, la métropole de Lyon, la région Auvergne-Rhône-Alpes, les communautés d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône et de l'Ouest Rhodanien, ainsi que les communautés de communes Beaujolais Pierre Dorées, Saône Beaujolais, de l'Est Lyonnais, du Pays de l'Arbresle, de la Vallée du Garon, des Monts du Lyonnais, du Pays Mornantais, des Vallons du Lyonnais et du Pays de l'Ozon, doté d'une mission d'autorité organisatrice des services de transport public de personnes réguliers et à la demande, des services de transport scolaire définis à l'article L. 3111-7 du code des transports et, à ce titre, chargé de la gestion de la liaison express entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry, ainsi que les conditions dans lesquelles les membres de cet établissement peuvent continuer à exercer certaines compétences en tant qu'autorités organisatrices ;

③ 1° *bis (nouveau)* La définition de la gouvernance de cet établissement, en attribuant à la métropole de Lyon la majorité des sièges au sein de son organe délibérant et en prévoyant que cet établissement est présidé par le président de la métropole de Lyon ou par un élu qu'il désigne parmi les membres de l'organe délibérant ;

④ 2° La définition du périmètre d'intervention de cet établissement ;

⑤ 3° La substitution de cet établissement au syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise.

⑥ II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi nécessaire pour :

⑦ 1° Préciser les conditions dans lesquelles l'établissement public créé en vertu du I du présent article peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité et en moduler le taux, selon des règles qui peuvent lui être spécifiques ;

⑧ 2° Prévoir toutes les mesures transitoires ou de coordination requises par la création de l'établissement public prévue en vertu du même I, notamment, dans le code des transports, le code général des collectivités territoriales et la présente loi et, en particulier, pour déterminer les conditions dans lesquelles le plan de déplacements urbains approuvé par le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, en cours de validité à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, le demeure jusqu'à l'adoption, sur ce territoire, du plan de mobilité prévu à l'article L. 1214-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant du 3° du I de l'article 5 de la présente loi.

⑨ III. – Un projet de loi de ratification des ordonnances prévues au présent article est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de leur publication.

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Rambaud, sur l'article.

M. Didier Rambaud. Je salue cet article 3, qui va permettre la création d'un nouvel établissement pour clarifier et faciliter la gouvernance de la mobilité à l'intérieur et autour de la métropole de Lyon. Cela favorisera la coordination et la continuité de l'organisation des déplacements sur l'ensemble du département du Rhône.

On connaît tous le millefeuille territorial, et je ne voudrais pas voir apparaître un nouveau millefeuille des mobilités. Quand on parle de mobilité au sein d'un même bassin, les limites administratives n'ont plus de sens, nos concitoyens nous le disent.

En disant cela, vous l'avez compris, madame la ministre, je pense plus particulièrement aux communes iséroises du Nord-Isère situées sur l'aire urbaine de l'est lyonnais, qui sont à proximité immédiate de la gare et de l'aéroport Saint-Exupéry : Janneyrias, Charvieu, Tignieu ou Chamaignieu. Ces communes font donc bien partie du bassin de mobilité autour de Saint-Exupéry. Par ailleurs, elles sont bien intégrées dans le projet stratégique de la plaine de Saint-Exupéry, qui est en train de monter en puissance.

Aussi, madame la ministre, au moment où vous vous apprêtez à rédiger cette ordonnance, comment peut-on examiner la situation de ces communes nord-iséroises situées à proximité de la zone de Saint-Exupéry, afin qu'elles soient bien incluses, si elles le souhaitent, dans le périmètre de ce nouvel établissement ?

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

Chapitre II

RENFORCEMENT DE LA COORDINATION DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE MOBILITÉ AU SERVICE DE L'INTERMODALITÉ

Section 1

Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité

Article 4

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le titre I^{er} du livre II de la première partie est complété par un chapitre V ainsi rédigé :
- ③ « *CHAPITRE V*
- ④ « *Modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité*
- ⑤ « *Section 1*
- ⑥ « *Dispositions générales*
- ⑦ « *Art. L. 1215-1.* – Dans les conditions prévues aux articles L. 1111-9 et L. 1111-9-1 du code général des collectivités territoriales, et pour l'exercice des missions définies au II de l'article L. 1111-9 du même code, la région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, notamment en ce qui concerne :

- ⑧ « 1° Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil du public ;
- ⑨ « 2° La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité en milieu rural, ainsi que le système de rabattement et de diffusion associé à ces pôles ou aires ;
- ⑩ « 3° Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
- ⑪ « 4° Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- ⑫ « 5° L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.
- ⑬ « Ces actions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que la région définit et délimite, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10 du présent code, les départements et, lorsque la région intervient en application du II de l'article L. 1231-1, les communautés de communes ou communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales concernées. Le projet de cartographie des bassins de mobilité leur est soumis pour avis avant son adoption par le conseil régional. Ces bassins couvrent l'ensemble du territoire de la région.
- ⑭ « *Art. L. 1215-1-1 (nouveau).* – Pour la mise en œuvre de son rôle de chef de file mentionné à l'article L. 1215-1, la région conclut, à l'échelle de chaque bassin de mobilité mentionné au dernier alinéa du même article L. 1215-1, un contrat opérationnel de mobilité avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10, et les départements concernés. Ce contrat peut associer les établissements publics de coopération intercommunale ou tout autre partenaire.
- ⑮ « Le contrat définit les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, concernant notamment les points mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 1215-1.
- ⑯ « Il détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi. Sa mise en œuvre fait l'objet d'un bilan annuel, présenté aux comités des partenaires mentionnés à l'article L. 1231-5.
- ⑰ « Il fait l'objet d'une évaluation tous les trois ans et, le cas échéant, est révisé. »
- ⑱ 2° Après l'article L. 1231-4, tel qu'il résulte de l'article 1^{er} de la présente loi, il est inséré un article L. 1231-5 ainsi rédigé :
- ⑲ « *Art. L. 1231-5.* – Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 créent un comité des partenaires dont la composition est définie par voie réglementaire qu'elles consultent avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ou de la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place, et au moins une fois par an.

- 20 « L'autorité mentionnée à l'article L. 1231-1 le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mentionné à l'article L. 1214-1 ou de celui mentionné à l'article L. 1214-36-1.
- 21 « Lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, la région crée un comité des partenaires, associant les représentants des communes ou de leurs groupements, à l'échelle pertinente qui est au maximum celle d'un bassin de mobilité. » ;
- 22 3° L'article L. 1231-10 est ainsi modifié :
- 23 a) Les mots : « autorités organisatrices de transports » sont remplacés par les mots : « autorités organisatrices de la mobilité au sens des articles L. 1231-1 et L. 1231-3 » ;
- 24 b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- 25 « Le département peut en être membre. » ;
- 26 4° L'article L. 1231-11 est ainsi modifié :
- 27 a) Les mots : « de ses membres » sont remplacés par les mots : « d'un ou plusieurs de ses membres » ;
- 28 b) Les mots : « publics réguliers et des services à la demande » sont remplacés par les mots : « de mobilité, y compris, si la région en est membre, des services ferroviaires organisés par cette dernière, » ;
- 29 5° Le 2° du III de l'article L. 1241-1, dans sa rédaction résultant du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 30 « Selon les modalités définies à l'article L. 1231-5, Île-de-France Mobilités crée un comité des partenaires comprenant, notamment, des représentants des communes d'Île-de-France ou de leurs groupements ; »
- 31 6° Le 2° du III de l'article L. 1241-1, dans sa rédaction résultant du 5° du présent I, s'applique lors du premier renouvellement du comité des partenaires du transport public en Île-de-France intervenant à compter du lendemain de la date de publication de la présente loi.
- 32 II. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- 33 1° Le 7° du II de l'article L. 1111-9 est ainsi rédigé :
- 34 « 7° Aux mobilités, notamment à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports et à l'aménagement des gares ; »
- 35 2° Au premier alinéa de l'article L. 3232-1-1, après le mot : « voirie, », sont insérés les mots : « de la mobilité, ».

Mme la présidente. La parole est à Mme Josiane Costes, sur l'article.

Mme Josiane Costes. Avant d'entamer l'examen de l'article 4, je voudrais souligner l'excellente coopération entre les collectivités des territoires ruraux enclavés en vue d'améliorer la mobilité. Pour les lignes d'aménagement du territoire, par exemple, communautés de communes, départements et région apportent un financement, avec l'indispensable soutien de l'État. Ces collectivités ont peu de moyens, et les efforts consentis sont considérables.

Reste que la manière dont les compagnies aériennes les traitent est inacceptable. Des sous-traitances sont mises en place, sans prendre en compte leur avis, et les conventions passées ne sont pas totalement respectées, les vols pouvant s'effectuer sur des appareils beaucoup plus vétustes que

prévu, moins rapides et moins confortables. Les utilisateurs, c'est-à-dire les habitants de nos territoires, ne supportent plus de tels comportements.

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

L'amendement n° 648 rectifié *bis* est présenté par Mme Noël, MM. Bascher, Savary, Chaize, Bonne, Genest, Sido, Vogel et Pellevat, Mme Keller, MM. B. Fournier, de Nicolay et Chatillon, Mme Deromedi, MM. Morisset, Bonhomme et Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Imbert et M. Gremillet.

L'amendement n° 703 rectifié *bis* est présenté par M. Piednoir, Mmes Deroche, Garriaud-Maylam et M. Mercier, M. Husson, Mme L. Darcos, MM. H. Leroy et D. Laurent, Mme Lassarade, MM. Charon, Saury et Priou et Mmes Durantou et Billon.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... La définition et l'actualisation du schéma régional des véloroutes ainsi que la contribution à sa réalisation.

La parole est à M. Patrick Chaize, pour présenter l'amendement n° 648 rectifié *bis*.

M. Patrick Chaize. La loi entend faciliter la mobilité du quotidien et prioriser le report modal sur les modes actifs, dont le vélo. Circuler à vélo est une possibilité ouverte au plus grand nombre, dès lors que des infrastructures et des services adaptés le permettent.

Le schéma régional des véloroutes est la colonne vertébrale des aménagements cyclables au niveau régional. Sa notoriété, d'une part, et son rôle d'itinéraire magistral, notamment en entrée des agglomérations, d'autre part, en font la base des schémas locaux qui supportent la mobilité du quotidien. On l'a constaté, la pratique de loisir entraîne, par porosité, une pratique de mobilité quotidienne dans les territoires.

Si la région intervient rarement en qualité de maître d'ouvrage des infrastructures cyclables, il est important de souligner son rôle en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité.

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Piednoir, pour présenter l'amendement n° 703 rectifié *bis*.

M. Stéphane Piednoir. Je souscris pleinement à ce formidable plaidoyer pour le schéma régional des véloroutes.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces amendements identiques sont pleinement satisfaits par des ajouts adoptés en commission et prévoyant l'identification dans les Sradet d'itinéraires cyclables d'intérêt régional, ainsi qu'un volet dédié au vélo dans les plans de mobilité. La commission en demande donc le retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Permettez-moi de formuler une remarque générale. Les amendements que nous nous apprêtons à examiner ont souvent pour objet des ajouts, des consultations ou des vérifications de compatibilité. Or j'entends souvent dire que les collectivités sont soumises à trop de procédures, de normes, de règles. Nous devons traduire en acte leur souhait de se voir accorder une plus grande confiance.

Sur ces amendements en particulier, l'avis du Gouvernement est identique à celui de la commission. La disposition est d'ores et déjà prévue. Il ne me paraît pas utile de détailler l'ensemble des bonnes pratiques qui devront être mises en œuvre par les régions. Le Gouvernement en demande donc le retrait. À défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Chaize, l'amendement n° 648 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Patrick Chaize. Compte tenu des excellents arguments développés par Mme la ministre et M. le rapporteur, je le retire.

Mme la présidente. Monsieur Piednoir, l'amendement n° 703 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Stéphane Piednoir. Non, je le retire également.

Mme la présidente. Les amendements identiques n° 648 rectifié *bis* et 703 rectifié *bis* sont retirés.

L'amendement n° 287 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguère, M. de Nicolay, Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et M. Revet, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... La création et l'entretien des infrastructures végétales nécessaires au développement harmonieux des différentes formes de mobilité.

La parole est à M. Patrick Chaize.

M. Patrick Chaize. Par cet amendement, il s'agit de s'assurer que les futurs projets de mobilité mis en œuvre par les autorités organisatrices compétentes tiendront compte du végétal et que les infrastructures vertes seront envisagées comme des réponses essentielles aux défis de la mobilité de demain.

Le Gouvernement fait de la réussite de la transition écologique l'un des objectifs de ce projet de loi. Il convient donc de garantir la place des infrastructures vertes ou verdies dans les politiques de mobilité. Elles constituent un atout pour protéger la biodiversité, améliorer le cadre de vie et la santé des habitants, mais aussi pour favoriser l'attractivité des territoires.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous avons intégré mardi soir cette question dans la programmation des infrastructures. En outre, nous avons ajouté la protection de la biodiversité aux enjeux pris en compte. Il ne nous semble toutefois pas utile de confier à la région la mission de coordination en la matière.

Je rejoins les propos de Mme la ministre. Nous qui sommes les premiers défenseurs de nos collectivités et de nos territoires, cessons de prévoir des complications et des contraintes supplémentaires ! La commission demande donc le retrait de cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Chaize, l'amendement n° 287 rectifié est-il maintenu ?

M. Patrick Chaize. Je n'ai d'autre choix que de m'incliner et de suivre M. le rapporteur et Mme la ministre : je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 287 rectifié est retiré.

Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 143 rectifié est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 408 rectifié *bis* est présenté par Mmes Vullien, Kauffmann et Sollogoub, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnecarrère et A. Marc et Mme Billon.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 13, deuxième phrase

Remplacer les mots :

leur est soumis pour avis avant son adoption par le conseil régional

par les mots :

est adopté suite à un vote favorable d'au moins deux tiers des assemblées délibérantes des personnes publiques associées à la concertation

La parole est à Mme Éliane Assassi, pour présenter l'amendement n° 143 rectifié.

Mme Éliane Assassi. Initialement, l'article 4 prévoyait que les régions soient les seules autorités organisatrices responsables de l'élaboration de la carte des bassins de mobilité sur leur territoire, aucune concertation avec les autres collectivités et autorités organisatrices de la mobilité du territoire n'étant évoquée. La commission du développement durable a amendé ce texte afin de favoriser la coopération entre autorités organisatrices, d'assurer la cohérence des services déployés et de permettre une meilleure efficacité des politiques de mobilité. Ainsi propose-t-elle que ces bassins de mobilité soient définis et délimités à l'issue d'une phase de concertation pilotée par la région. Cette concertation associerait les AOM concernées et les syndicats mixtes dits « SRU », lorsqu'ils existent.

Nous saluons évidemment cette recherche par la commission d'une continuité territoriale et d'un dialogue constant entre tous les acteurs de la mobilité. C'est pourquoi, par cohérence, nous souhaitons aller plus loin, en responsabilisant toutes les parties prenantes. Ainsi proposons-nous que la carte issue de cette élaboration partenariale soit validée par le vote de deux tiers au moins des partenaires associés. En effet – ce point est souligné dans le rapport de la commission –, « les bassins de mobilité permettront de dépasser les périmètres administratifs, pour correspondre davantage aux besoins de mobilité quotidienne des habitants ». Il convient donc que les partenaires jouent pleinement leur rôle et que chaque acteur soit responsabilisé.

Tous les partenaires associés à la cartographie des bassins de mobilité doivent pouvoir contribuer à entériner ou non le projet. Si l'élaboration est commune, le pouvoir de décision doit l'être également.

Mme la présidente. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 408 rectifié *bis*.

Mme Michèle Vullien. Je partage totalement ce qui vient d'être dit par Mme Assassi. La mobilité, c'est tout sauf des silos ! Il est donc important qu'une véritable coordination soit

organisée. Il me semble tout à fait raisonnable, au nom de la nécessaire transversalité, de décider que la carte devra être validée par deux tiers des participants à la concertation.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Là encore, nous choisissons la simplicité : avec ma collègue Françoise Gatel, nous avons souhaité maintenir un certain niveau de souplesse dans la définition de cette procédure, en prévoyant une concertation préalable à l'identification des bassins de mobilité, puis une consultation pour avis sur le projet de cartographie. Un système de validation formelle risquerait de bloquer le processus, ou en tout cas de le ralentir.

Par ailleurs, il est normal que, en la matière, la région prenne ses responsabilités. Il lui incombe en effet de définir les modalités concrètes de la concertation dans l'exercice de son rôle de chef de file.

L'avis est donc défavorable sur ces deux amendements identiques.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Je m'adresse à tous nos collègues : dans cet hémicycle, nous nous voulons les représentants des territoires, des collectivités, des élus locaux. Nous nous plaignons tous de l'excès de réglementation, qui étrangle nos collectivités territoriales. Or, tout ce que nous trouvons à faire, c'est de présenter des amendements pour encadrer et réglementer leur activité.

Mme Éliane Assassi. Mais non !

M. Roger Karoutchi. Les conseils régionaux, les conseils départementaux, les communes savent faire de la concertation. Et, sauf à vouloir exploser en vol, ils en font !

Ne donnons pas le sentiment que, tout en nous plaignant constamment de l'attitude du Gouvernement à l'égard des collectivités locales, nous faisons la même chose que lui et péchons par excès de réglementation. Si nous pouvions laisser un peu respirer la démocratie locale, ce serait bien !

Mme Éliane Assassi. C'est justement ce que nous proposons !

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 143 rectifié et 408 rectifié *bis*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 575 rectifié, présenté par MM. Bérít-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 14

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le contrat opérationnel de mobilité fixe les modalités de coordination des réseaux et de continuité des services de mobilité en particulier aux différents points de connexion entre les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3.

La parole est à M. Michel Dagbert.

M. Michel Dagbert. Les dispositions de cet amendement s'inscrivent dans le droit fil des travaux de la commission, qui a souhaité renforcer la coordination et la coopération entre les autorités organisatrices de la mobilité. Nous étions d'ailleurs, en la matière, tous d'accord, car un tel renforcement est fondamental pour assurer la continuité des services de transport sans rupture de prise en charge, notamment pour les mobilités du quotidien depuis les gares et les pôles multimodaux.

C'est à cette fin d'assurer la cohérence de tous les services de mobilité qu'ont été réintégré, dans cet article, les contrats opérationnels de mobilité, qui figuraient dans l'avant-projet de loi. Ces contrats s'appliqueront à l'échelle des bassins de mobilité et devront associer toutes les parties prenantes, y compris les départements, au titre de leur compétence en matière de voirie, et les syndicats mixtes SRU, lorsqu'ils existent. Cette réintégration m'apparaît essentielle pour favoriser un dialogue constructif entre les différentes AOM.

Nous souhaitons cependant ajouter au texte quelques précisions, qui nous paraissent particulièrement utiles pour que la continuité des services de mobilité soit véritablement assurée. Ainsi, nous proposons de préciser que les contrats de mobilité auront notamment pour objectif de fixer les modalités de la coordination des services organisés par les différentes AOM dans le bassin de mobilité, en particulier aux différents points de connexion entre lesdites autorités, c'est-à-dire, notamment, au niveau des gares ferroviaires et routières et des pôles d'échanges multimodaux.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il est déjà prévu que le contrat définisse les modalités de l'action commune des AOM. Ces précisions nous semblent donc superflues. Par conséquent, je demande aux auteurs de cet amendement de bien vouloir le retirer.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces points de coordination sont précisément ceux qui sont évoqués dans la définition du rôle de chef de file de la région. En effet, c'est l'esprit même du contrat opérationnel que de permettre de formaliser cette coordination.

Votre préoccupation est donc largement satisfaite, monsieur le sénateur. Par conséquent, je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Dagbert, l'amendement n° 575 rectifié est-il maintenu ?

M. Michel Dagbert. Non, je le retire, tout en attirant l'attention de chacun sur le fait que la coordination doit être organisée non seulement sur le périmètre du bassin de mobilité, mais aussi à sa périphérie, entre les AOM et les autres opérateurs.

Mme la présidente. L'amendement n° 575 rectifié est retiré.

L'amendement n° 410, présenté par Mme Vullien, est ainsi libellé :

Alinéa 16

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Le contrat est élaboré pour une durée de six ans. Il détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi.

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Je vais faire plaisir à M. Karoutchi, puisqu'il s'agit de simplifier.

Certaines régions, en raison de leur taille, seront signataires de plus d'une quinzaine de contrats opérationnels de mobilité. L'obligation de faire un bilan annuel de l'ensemble de ces contrats ne semble pas réaliste au regard des moyens humains de ces collectivités. Aussi le présent amendement a-t-il pour objet de supprimer la référence à la notion de « bilan annuel ».

L'évaluation du contrat devant avoir lieu, aux termes de l'alinéa 17, tous les trois ans, elle se fera à mi-parcours – les contrats dureront six ans, comme les mandats des élus des collectivités locales – et pourra, si les résultats l'exigent, mener à une révision du document.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Là encore, j'en appelle à la simplicité.

Fixer dans la loi la durée de validité du contrat ne nous semble pas nécessaire. Chaque région doit pouvoir l'adapter en fonction de la date à laquelle elle aura identifié les bassins de mobilité, cette date étant susceptible de varier selon les régions. Cela vaut en particulier pour la première génération de contrats, qui ne coïncidera sans doute pas avec le mandat des conseils régionaux.

Quant au contenu du bilan annuel, il n'est nulle part précisé dans le texte. Chaque région pourra donc en décider en fonction des enjeux et de ses priorités. Il nous semble *a contrario* important de prévoir un suivi régulier et de s'appuyer, pour ce faire, sur les comités des partenaires.

Là encore, nous laissons aux AOM et notamment aux régions la souplesse nécessaire pour s'organiser. L'avis est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Madame Vullien, l'amendement n° 410 est-il maintenu ?

Mme Michèle Vullien. Non, je le retire, mais je pense que c'est une erreur.

Mme la présidente. L'amendement n° 410 est retiré.

L'amendement n° 775 rectifié, présenté par Mme Jasmin, M. Lurel, Mme Conconne, MM. Antiste, Bérît-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot et Lubin, M. Lalande, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 17

Après le mot :

ans

insérer les mots :

portée à la connaissance des usagers

La parole est à Mme Victoire Jasmin.

Mme Victoire Jasmin. L'adoption de cet amendement permettrait de favoriser l'information des usagers dans le cadre de la démocratie participative. Il y va, tout simplement, de la transparence de l'action publique.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Une nouvelle fois, laissons les AOM décider des modalités de diffusion de cette évaluation triennale.

Par ailleurs, le bilan annuel fera l'objet d'une présentation devant les comités des partenaires, ce qui assure déjà une diffusion régulière de l'évaluation auprès des parties prenantes.

L'avis est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 775 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 848 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

L'amendement n° 983 rectifié, présenté par M. Gremillet, Mme Ramond, MM. Vaspert, Bonne, Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménie, Mme Brugière, MM. Regnard, Raison, Bonhomme, Longuet et Pierre, Mme Lamure, M. Duplomb et Mme Garriaud-Maylam, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 17

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 1215-1 – La région assure au niveau régional la coordination des schémas directeurs d'aménagement des infrastructures de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables établis par les autorités organisatrices de la mobilité en application de l'article L. 1214-2 du code des transports. Cette coordination veille à assurer un niveau de service homogène au sein de la région, en évitant notamment l'apparition de zones mal desservies. Elle prend en compte les contraintes et les possibilités d'alimentation électrique à partir des réseaux publics de transport et de distribution. Elle s'exerce en y associant les gestionnaires des réseaux de transport et de distribution compétents. Elle prend la forme d'avis favorable ou à défaut de recommandations transmises aux autorités organisatrices de la mobilité à l'origine des schémas directeurs. »

La parole est à M. Marc Laménie.

M. Marc Laménie. Cet amendement, déposé sur l'initiative de notre collègue Daniel Gremillet, a pour objet d'inciter les autorités organisatrices de la mobilité à établir des schémas directeurs d'aménagement des infrastructures de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, dont la coordination pourra être mise en œuvre par la région.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement, pris isolément, n'a plus de raison d'être, ses dispositions étant suspendues à l'adoption d'amendements déposés par notre collègue à l'article 1^{er} et à l'article 5 et qui ont été déclarés irrecevables au titre de l'article 40. La commission en demande donc le retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Laménie, l'amendement n° 983 rectifié est-il maintenu ?

M. Marc Laménie. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 983 rectifié est retiré.

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

L'amendement n° 795, présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 19

remplacer les mots :

dont la composition est définie par voie réglementaire qu'elles

par les mots :

dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Il associe *a minima* des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Elles le

II. – Alinéa 20

Remplacer les mots :

du plan mentionné à l'article L. 1214-1 ou de celui mentionné à l'article L. 1214-36-1

par les mots :

du document de planification qu'elle élabore au titre du III de l'article L. 1231-1-1

III. – Alinéa 21

Compléter cet alinéa par les mots :

mentionné à l'article L. 1215-1

La parole est à M. Frédéric Marchand.

M. Frédéric Marchand. L'article 4 prévoit la mise en place d'un comité des partenaires dans chaque AOM. Ce comité sera consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, de la qualité des services et de l'information. La commission a ajouté qu'il devra être consulté au moins une fois par an, ce dont je me félicite. Mais nous souhaitons aller plus loin : notre ambition est, en présentant cet amendement, d'assurer la diversité des acteurs composant ce comité et, ainsi, de favoriser le dialogue.

Il convient d'inscrire dans la loi la possibilité pour les AOM de fixer elles-mêmes la composition du comité des partenaires. Toutefois, celui-ci devra *a minima* associer des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants, car c'est là la vocation essentielle du comité des partenaires : organiser le dialogue avec les usagers, les habitants, les employeurs. Ce sont eux les premiers concernés par les services publics mis en place, puisqu'ils en sont les bénéficiaires, les demandeurs et les financeurs. Ainsi, l'objectif est d'assurer un dialogue de proximité, à l'image de ce qui existe déjà pour les conseils de quartier, pour permettre à chacun de participer à l'évolution des mobilités du quotidien.

L'adoption de cet amendement permettrait également de donner aux AOM la latitude nécessaire à la mise en place d'un comité des partenaires adapté aux enjeux de leur territoire.

Passer par voie réglementaire retarderait une telle mise en place ; s'en affranchir, c'est faciliter le dialogue et ainsi garantir une gouvernance saine des mobilités.

Mme la présidente. Le sous-amendement n° 1040, présenté par MM. Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Amendement n° 795, alinéa 5

Remplacer le mot :

employeurs

par les mots :

partenaires sociaux représentatifs

La parole est à M. Jean-Michel Houllegatte.

M. Jean-Michel Houllegatte. Dans ce projet de loi d'orientation des mobilités, qui prévoit la création des comités des partenaires, sont notamment évoquées les mobilités du quotidien, c'est-à-dire les mobilités domicile-travail ; il est aussi question du versement mobilité, qui est assis sur la masse salariale. Il nous paraît donc important que le comité des partenaires comprenne l'ensemble des partenaires sociaux, notamment les représentants des syndicats de salariés.

Mme la présidente. L'amendement n° 806, présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

Alinéa 19

Remplacer les mots :

dont la composition est définie par voie réglementaire qu'elles

par les mots :

dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Il associe *a minima* des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants, ainsi que les acteurs de la sphère sociale et de la mobilité. Elles le

La parole est à M. Frédéric Marchand.

M. Frédéric Marchand. Cet amendement est similaire au précédent. Sans en détailler l'objet, je souhaiterais néanmoins appeler votre attention, mes chers collègues, sur sa spécificité.

Un inventaire de tous les membres de ce comité des partenaires serait inutile – j'en ai bien conscience –, mais il nous paraît important de préciser que les représentants de la sphère sociale y participeront. Ces acteurs sont confrontés chaque jour à la réalité concrète vécue par nos concitoyens. Leur expérience de la mobilité du quotidien et des trajets et services qui sont mis à leur disposition fait d'eux une force de proposition non négligeable en matière d'élaboration des politiques tarifaires et d'évolution de l'offre de mobilité. On ne saurait donc les ignorer, surtout dans un contexte, celui du grand débat, où les Français nous font part de leur éloignement, de leurs difficultés à trouver des solutions de mobilité adaptées et, plus généralement, de leurs besoins.

Mme la présidente. Le sous-amendement n° 1041, présenté par MM. Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Amendement n° 806, alinéa 5

Remplacer le mot :

employeurs

par les mots :

partenaires sociaux représentatifs

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte.

M. Jean-Michel Houllégatte. Le sous-amendement est défendu.

Mme la présidente. L'amendement n° 428 rectifié *ter*, présenté par MM. Babary et Lefèvre, Mmes Chain-Larché, Thomas et Raimond-Pavero, MM. Mouiller et Courtial, Mme Lassarade, MM. Husson et Magras, Mme Gruny, MM. Savary et Priou, Mme Deromedi, MM. Hugonet et Sido, Mme Lamure et MM. Longuet et Rapin, est ainsi libellé :

Alinéa 19

Après les mots :

définie par voie réglementaire

insérer les mots :

et selon les règles de représentativité définie en application des articles L. 2152-1 à L. 2152-6 du code du travail pour les organisations patronales et de l'article 25-1 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations pour les associations d'usagers

La parole est à M. Jean-François Husson.

M. Jean-François Husson. S'agissant toujours du comité des partenaires, dont le projet de loi prévoit la création, l'objectif – cela a été dit – est de réunir financeurs et usagers. Ce comité, qui a aussi pour vocation de garantir le dialogue avec les autorités compétentes, doit répondre à deux caractéristiques majeures : inclure les entreprises de la mobilité – les autorités organisatrices n'ont pas le monopole de l'organisation des transports – et assurer la représentativité des acteurs qui le composent.

Ce dernier point est particulièrement important pour que le dialogue puisse être sincère et, surtout, prendre en compte l'ensemble des problématiques auxquelles sont confrontés les employeurs et les pourvoyeurs de solution, lesquels, donc, ne se réduisent pas aux seules autorités organisatrices des mobilités.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. En réalité, même si je partage les objectifs recherchés, rien n'empêche aujourd'hui le niveau réglementaire de fixer un cadre *a minima* en laissant des marges de manœuvre aux AOM. C'est ce que nous souhaitons.

Par ailleurs, l'approche défendue par les auteurs de ces amendements et sous-amendements pourrait conduire mécaniquement, au fil de la navette parlementaire, à l'ajout de nouvelles parties prenantes dans la liste de celles qui sont obligatoirement associées au comité, ces parties prenantes pouvant différer d'une AOM à une autre.

Si elle est séduisante, cette idée ne simplifierait donc pas significativement le travail des AOM ni n'améliorerait la qualité du droit. Par conséquent, je demande aux auteurs de ces amendements et sous-amendements de bien vouloir les retirer ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est important, dans l'esprit que j'évoquais précédemment, de laisser beaucoup de latitude aux collectivités sur la composition des comités des partenaires. Il importe néanmoins de rappeler que les employeurs, qui participent fortement au financement de la mobilité – ils le font notamment par l'intermédiaire du versement transport, qui va devenir le versement mobilité –, nourrissent de très grandes attentes s'agissant de leur association aux décisions en matière de fixation des taux ou de définition des offres. Alors même qu'elles financent les mobilités *via* le versement transport, les entreprises déplorent bien souvent que les offres de services ne desservent pas leurs zones d'activité.

Par ailleurs, il est essentiel que les usagers soient eux aussi associés aux choix d'offre et de tarification.

Je suis favorable à ce que, sans trop contraindre les modalités de composition du comité des partenaires, donc sans entrer plus avant dans les détails, vous précisiez que ce comité associe notamment les employeurs et les usagers. Le Gouvernement émet donc un avis favorable sur l'amendement n° 795 et un avis défavorable sur le sous-amendement n° 1040. Quant à l'amendement n° 806, au sous-amendement n° 1041 et à l'amendement n° 428 rectifié *ter*, j'en demande le retrait.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour explication de vote.

M. Frédéric Marchand. J'ai bien compris que l'amendement n° 795 était à la fois séduisant et convaincant. Concernant l'amendement n° 806, qui s'avère séduisant aux yeux de M. le rapporteur mais pas forcément convaincant, j'opte pour son retrait.

Mme la présidente. L'amendement n° 806 est retiré.

En conséquence, le sous-amendement n° 1041 n'a plus d'objet.

Monsieur Husson, l'amendement n° 428 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Jean-François Husson. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 428 rectifié *ter* est retiré.

Je mets aux voix le sous-amendement n° 1040.

(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 795.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 412 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, MM. Capo-Canellas et Détraigne, Mmes Sollogoub, N. Delattre et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Bonnacarrère et A. Marc, Mmes Billon et C. Fournier et M. Delcros, est ainsi libellé :

Alinéa 19

Après les mots :

qu'elles consultent

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

au moins une fois par an pour échanger notamment sur l'offre de mobilité, la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place.

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Il s'agit cette fois de la fréquence des réunions du comité des partenaires.

Il est question que le comité se réunisse uniquement en cas d'évolution substantielle de l'offre ou de la politique tarifaire. Mais je ne sais pas, moi, ce que veut dire « substantielle ». Il apparaît quand même préférable que ce comité soit réuni au moins une fois par an, pour impliquer davantage les parties prenantes à la politique des mobilités.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il nous paraît important de maintenir l'obligation pour les AOM de réunir le comité des partenaires avant toute évolution substantielle de la politique de mobilité. Le principe de l'organisation d'au moins une réunion annuelle possède une force de rappel complémentaire : en l'absence de telles évolutions, le comité resterait réuni à un rythme régulier.

L'avis est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 412 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° 482 rectifié est présenté par MM. Dantec, Artano, Gold, Léonhardt et Labbé et Mmes Costes et N. Delattre.

L'amendement n° 1000 rectifié *bis* est présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Piednoir, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mme Lavarde, MM. Vaspart et Mayet, Mme Duranton et MM. Le Gleut, Laménie, Regnard, Poniatowski et Rapin.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. - Après l'alinéa 20

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« En matière de services de transport ferroviaire de voyageurs, l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 le consulte également sur la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, la performance énergétique et écologique et la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation des services.

II. - Après l'alinéa 31

Insérer un alinéa et un paragraphe ainsi rédigés :

... L'article L. 2121-9-1 est abrogé.

...- Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validées les délibérations, actes réglementaires, décisions, accords, contrats et marchés pris ou passés par les collectivités territoriales, en leur qualité d'autorités organisatrices de transport ferroviaire, en tant qu'ils seraient contestés par le moyen qu'ils auraient été pris ou conclus sans respecter le décret n° 2018 1364 du 28 décembre 2018 relatif aux comités de suivi des dessertes ferroviaires.

La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 482 rectifié.

M. Ronan Dantec. Nous nous plaignons souvent, dans le cadre de notre travail législatif, de l'inflation des comités et des normes. Nous vous proposons donc de supprimer un comité.

Le comité des partenaires créé par l'article 4 de la LOM répond aux objectifs des comités de desserte ferroviaire qui ont été créés par le pacte ferroviaire. Pour éviter la multiplication des échelons de structures consultatives, qui complexifie la gouvernance de la mobilité sans réelle plus-value, il est proposé de supprimer le comité de desserte ferroviaire, dont le champ d'action est plus limité que celui du comité des partenaires – le premier ne concerne que le mode ferroviaire, alors que le second est multimodal. Cette proposition de suppression s'assortit d'une précision concernant l'obligation de consulter le comité des partenaires sur la politique de desserte.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Husson, pour présenter l'amendement n° 1000 rectifié *bis*.

M. Jean-François Husson. Il s'agit en effet d'éviter les erreurs d'aiguillage entre les comités, si je puis dire. Les deux comités visent le même objectif ; or qui peut le plus peut le moins. J'espère que nous obtiendrons le soutien de M. le rapporteur afin que le Sénat, dans sa grande sagesse, procède à cette simplification par un vote unanime.

Mme la présidente. L'amendement n° 273 rectifié n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je ne vais pas laisser planer plus longtemps le suspense : la commission a émis un avis favorable sur ces deux amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne partage pas cet avis.

Je voudrais vous alerter, mesdames, messieurs les sénateurs, sur le fait que les comités de desserte ferroviaire n'ont pas du tout le même périmètre que les comités des partenaires ici créés. Les premiers ont été mis en place notamment pour répondre aux interrogations des communes, y compris les plus petites, et des départements lorsqu'ils subissent des évolutions de l'offre de services sans en avoir été informés. Ces comités associent l'ensemble des collectivités concernées par une ligne ; il arrive donc qu'ils soient transrégionaux.

La présence dans ces instances des communes et des départements garantit la bonne information de ceux-ci sur les évolutions de la desserte ferroviaire ; elle est donc très importante et très attendue.

Je ne suis vraiment pas pour la multiplication des comités, mais, en l'occurrence, les deux structures n'ont pas du tout la même fonction ni n'agissent sur le même périmètre géographique. Je demande donc aux auteurs de ces amendements de bien vouloir les retirer ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Husson, pour explication de vote.

M. Jean-François Husson. J'entends ce que vous dites, madame la ministre, mais votre argumentaire me paraît peu compatible avec l'idée de promouvoir une vision transversale embrassant tous les modes de déplacement au niveau du bassin de mobilité.

Les comités dont nous parlons sont des comités consultatifs. Or que se passe-t-il, en vérité ? Lorsqu'il n'y a pas de problème, en général, ces comités attirent peu de monde ; lorsqu'un problème est posé, de nombreuses personnes y

assistent, mais il est souvent nécessaire de dépasser le strict cadre de ces comités de desserte. Objectivement, juxtaposer les comités consultatifs les uns aux autres me semble inutile ; en l'occurrence, les calendriers respectifs du comité de desserte et du comité des partenaires risquent souvent, sur un même sujet, de se télescoper, et il se peut que certaines réunions passent pour redondantes.

J'entends votre préoccupation, s'agissant en particulier des dessertes ferroviaires. Le tracé du parcours, le choix des communes traversées doivent de plus en plus faire l'objet d'arbitrages : quels sites peut-on fermer ? Où place-t-on une halte ? Mais l'échelle retenue doit correspondre à ce que vivent nos concitoyens sur nos territoires ; elle doit être un peu différente de celle qui prévaut dans les comités de desserte ferroviaire. Surtout, je pense qu'il vaut mieux agir dans le cadre d'un comité réuni autour des mobilités en général, permettant d'appréhender l'ensemble des autres modes de déplacement.

Si l'on s'en tient à une réflexion en silos – ici le routier, là les modes dits actifs, le mode ferroviaire, la voiture individuelle ou les transports en commun –, on risque de perdre en efficacité.

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

M. Ronan Dantec. L'explication de Jean-François Husson m'a paru extrêmement complète. Peut-être faudra-t-il simplement que l'Assemblée nationale ajoute un mot pour que les questions qui étaient spécifiquement traitées par les comités de desserte ne soient pas oubliées.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. J'ai cosigné l'amendement présenté par notre collègue Jean-François Husson ; naturellement, je le voterai. Le mérite des comités des partenaires est de ne pas se limiter au domaine ferroviaire ; c'est à propos de ce dernier domaine, néanmoins, que je souhaite brièvement intervenir, en commençant par préciser que nous sommes là, avant tout, pour simplifier les choses.

Le pacte ferroviaire a été adopté, même si j'ai voté contre. Auparavant existaient les comités de ligne ; ils ont été remplacés par les Corest – j'ai participé, hier soir, à une réunion organisée dans les Ardennes, à Charleville-Mézières, où étaient présents notamment les élus régionaux et les représentants de SNCF Mobilités.

D'autres structures existent, donc, sur la question des dessertes ferroviaires, permettant la participation des élus et des usagers à la concertation. En l'occurrence, l'objet de la réunion était le cadencement de la ligne TER Reims-Charleville-Mézières – je précise que je me rends moi-même à Charleville-Mézières en empruntant cette ligne –, sachant que les TER sont pilotés par les régions en partenariat avec SNCF Mobilités et en lien avec SNCF Réseau, dont dépendent les travaux d'infrastructure ferroviaire.

Quoi qu'il en soit, je soutiendrai l'amendement de Jean-François Husson et l'élargissement des comités de desserte, au-delà du domaine ferroviaire, à tous les modes de transport.

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

M. Olivier Jacquin. Je soutiendrai moi aussi ces amendements, dont les dispositions vont dans le bon sens.

Nous avons un vrai problème de concertation en matière de mobilités, pour tout ce qui touche au dialogue avec SNCF Mobilités notamment – j'en reparlerai un peu plus tard au cours du débat. Je veux profiter de cette discussion sur la concertation pour évoquer un « vieux » dossier, celui du soutien apporté, dans notre pays, aux associations d'usagers ou, dans d'autres domaines, de consommateurs.

Il est très difficile, en tant qu'usager ou consommateur, de participer au travail d'instances, quelle que soit leur taille. Leurs associations doivent donc pouvoir disposer d'un minimum de moyens.

Madame la ministre, au cours de l'examen du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, nous avons présenté un amendement, que vous nous aviez suggéré de retirer, visant à donner un minimum de moyens aux associations représentatives d'usagers dans le domaine des transports. Saisissant l'occasion qui nous était offerte par la discussion du présent texte, nous avons de nouveau déposé cet amendement, mais nous nous sommes vus opposer l'article 40 : dès lors que nous affectons une ressource fixe au financement d'associations d'usagers, nous créons, paraît-il, de la dépense publique. Je ne peux donc faire autrement, pour évoquer cette proposition, que d'intervenir dans la discussion des articles ; or, vu leur objet, ces deux amendements me semblent appropriés.

Je souhaiterais que vous me répondiez concernant la possibilité pour les unions nationales d'associations représentatives d'usagers de bénéficier d'un peu de moyens. Ces associations sont, pour certaines d'entre elles, très efficaces. Lorsque SNCF Mobilités supprime des morceaux de lignes de TGV ou des services sur certains territoires, nous l'interpellons au niveau national, mais, dans les discussions, il est assez complexe de s'y retrouver ; et les associations accomplissent un travail remarquable au service de la transparence.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Juste une précision pour valoriser le travail de la commission : ces deux amendements ont fait l'objet d'une rectification visant à inscrire les missions des comités de desserte dans celles des comités des partenaires. Il ne sera donc pas nécessaire que l'Assemblée nationale accomplisse ce travail, puisque nous l'avons déjà fait.

M. Roger Karoutchi. C'est plus sûr !

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 482 rectifié et 1000 rectifié *bis*.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 613 rectifié, présenté par MM. Bérut-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 21

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

À sa demande, le département en est membre.

La parole est à M. Michel Dagbert.

M. Michel Dagbert. L'article 4 du projet de loi crée un comité des partenaires, qui devra être consulté par les autorités organisatrices de la mobilité avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ou de la politique tarifaire,

ainsi que sur la qualité des services et de l'information mise en place. Il prévoit que sa composition sera fixée par voie réglementaire.

Il nous semble important que les départements puissent, s'ils le souhaitent, faire partie de ce comité des partenaires. Le département, échelon territorial intermédiaire, est chef de file en matière de politiques sociales. Il est chargé des politiques d'insertion, en particulier pour les demandeurs d'emploi, les personnes éloignées de l'emploi et les populations particulièrement fragiles en situation de précarité. Les départements sont donc *a priori* particulièrement sensibles aux questions liées à l'offre de mobilité, l'insertion dans l'emploi restant pour une bonne part conditionnée aux politiques de déplacement. Enfin, force est de souligner que les départements sont également sensibilisés aux questions de politique tarifaire.

Il nous apparaît donc indispensable d'ouvrir une telle possibilité. Par cet amendement, nous proposons que le département puisse, à sa demande, être membre du comité des partenaires.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Selon nous, il appartiendra aux régions de définir la composition des comités ; c'est le choix que nous avons retenu dans le texte.

En outre, si l'objet est d'assurer la représentation du département à tous les échelons, y compris au sein des intercommunalités, pourquoi viser uniquement le comité mis en place par la région, et pas aussi les AOM locales ?

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Dagbert, pour explication de vote.

M. Michel Dagbert. Nous l'avons bien compris, le texte en discussion fait de la région le chef de file. Il nous semble cependant opportun de permettre au département de participer aux travaux et d'enrichir la réflexion du comité.

Comme je l'ai indiqué, les départements, outre qu'ils sont compétents en matière de voirie, ont aussi un rôle majeur à jouer dans l'insertion des personnes éloignées de l'emploi. En effet, nous le savons – il y a beaucoup d'anciens conseillers départementaux parmi nous –, il ne suffit pas toujours de traverser la rue pour trouver un emploi...

Mme la présidente. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. J'entends les arguments avancés en faveur de cet amendement, mais je ne les comprends pas.

Les départements sont représentés au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Au sein du comité des partenaires, ce sont les usagers, les entreprises et les chambres de commerce qui seront représentés. Si les départements, qui sont des acteurs majeurs dans la négociation face aux régions, devaient y être, ils seraient représentés dans deux instances différentes, et pas dans les mêmes conditions.

Honnêtement, le plus simple est que les départements soient représentés au sein du conseil d'administration des autorités organisatrices, et non dans les comités des partenaires.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 613 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 411 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Boncarrère et A. Marc et Mme Billon, est ainsi libellé :

Alinéa 25, au début

Insérer une phrase ainsi rédigée :

L'autorité organisatrice de la mobilité régionale en est membre.

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Il semble essentiel que la région, en sa qualité de chef de file en matière d'intermodalité, soit représentée au sein de chaque syndicat mixte de type SRU existant sur son territoire. Ces syndicats assurent la coordination des services, la mise en œuvre d'un système d'information à l'intention des usagers et la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

L'expérience démontre la nécessité que la région soit représentée dans le conseil de ces syndicats mixtes.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le projet de loi ouvre déjà la possibilité aux régions de s'associer d'un commun accord avec des AOM au sein de ces syndicats.

En outre, le principe de libre administration des collectivités territoriales implique de ne pas imposer à une collectivité qui n'en fait pas la demande d'être présente.

La coordination s'effectuera dans tous les cas entre la région, les AOM et les différents syndicats, *via* les contrats opérationnels de mobilité, que nous avons réintroduits, sans que la région soit nécessairement membre du syndicat mixte. Le contrat opérationnel associera les différents partenaires.

En commission, nous avons examiné des amendements identiques. Nous avons donné la possibilité à une région de déléguer ses services à un syndicat mixte. La palette est donc suffisamment large pour répondre à vos interrogations, peut-être légitimes.

La commission sollicite le retrait de cet amendement, faute de quoi l'avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à rendre la région membre de droit de tout syndicat mixte SRU. Aujourd'hui, on constate qu'elles y sont présentes. Cela se fait donc en pratique, et c'est sans doute l'intérêt bien compris des syndicats mixtes en question. Pour autant, je ne pense pas qu'il faille en faire une obligation législative. Je sollicite donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Madame Vullien, l'amendement n° 411 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Michèle Vullien. Oui, car je pense que cela dépend des personnes. S'il y avait moins d'hommes au sein de ces syndicats, je me dirais qu'il n'y a aucun souci ; mais il y a un petit peu trop d'hommes ! *(Rires.)*

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 411 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 580 rectifié, présenté par MM. Bérít-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 30

Compléter cet alinéa par les mots :

ainsi que des représentants des partenaires sociaux représentatifs

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. Cet amendement vise à garantir que, lors de sa création, le comité des partenaires pour l'Île-de-France comprendra des représentants de l'ensemble des partenaires sociaux, notamment des syndicats de salariés.

Il est important que les nouvelles offres de mobilité ou la politique tarifaire ne soient pas faites en dehors de toute vision sociale des travailleurs et entreprises contribuant à ces services de mobilité, en particulier en Île-de-France. Il ne serait pas acceptable, par exemple, que le dumping social puisse servir de variable d'ajustement.

La participation de partenaires sociaux à ce comité devra être confirmée par les mesures réglementaires, conformément aux dispositions de l'article L. 1231-5. Il s'agit de sécuriser la participation par la loi, au même titre que celle des communes.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le comité des partenaires d'Île-de-France Mobilités comprend déjà des représentants des partenaires sociaux considérés comme représentatifs, selon le code des transports. Le projet de loi précise qu'il comprendra des représentants des communes ou de leurs groupements par parallélisme avec le comité des partenaires institué par une région intervenant en tant qu'AOM locale. Il n'y a donc pas lieu d'ajouter des précisions législatives sur d'autres membres.

Mme la ministre pourra peut-être vous rassurer en confirmant que l'application du projet de loi ne conduira pas à bouleverser la composition du comité existant.

Je demande le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Encore une fois, je pense qu'il n'est pas indispensable de « sur-spécifier » dans la loi. L'expérience montre qu'Île-de-France Mobilités a très bien su constituer son comité des partenaires en associant des partenaires sociaux.

Le Gouvernement sollicite donc le retrait de cet amendement. À défaut, ce sera un avis défavorable.

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

M. Olivier Jacquin. Je profite du débat sur cet amendement pour réinterroger Mme la ministre sur le financement des associations représentatives d'usagers. Nous avons eu cette discussion lors de l'examen du pacte ferroviaire. Des engagements avaient été pris pour trouver une solution. Cela

m'intéresserait d'avoir aujourd'hui une réponse, de préférence dans l'hémicycle ; je sais que vous y travaillez, madame la ministre...

Mme la présidente. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 580 rectifié.

Mme Martine Filleul. Je retire l'amendement !

Mme la présidente. L'amendement n° 580 rectifié est retiré.

L'amendement n° 442 rectifié, présenté par MM. Léonhardt, Artano et Roux, Mme M. Carrère et MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Castelli, Gabouty, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 31

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

... Après le premier alinéa de l'article L. 1241-11, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le nombre de sièges de la Ville de Paris et de chaque département est établi à la proportionnelle du nombre d'habitants. »

La parole est à M. Olivier Léonhardt.

M. Olivier Léonhardt. Comme je l'ai déjà indiqué hier, la gouvernance déséquilibrée d'Île-de-France Mobilités est source de lourdes difficultés entre les départements en matière d'investissement dans les transports. À mon sens, il faut y remédier d'urgence pour permettre aux habitants des zones périurbaines d'avoir d'autres solutions viables que la voiture. C'est un enjeu social, un enjeu économique – les embouteillages sont un gâchis – et un enjeu environnemental si nous voulons réduire la pollution.

Pourtant, Paris et la petite couronne continuent à accaparer les investissements et les transports en commun. C'est déraisonnable ! Il faut donc revoir la gouvernance d'Île-de-France Mobilités, où la Ville de Paris est surreprésentée. Il n'est pas normal que Paris, qui représente seulement 18 % de la population totale de la région, dispose de cinq sièges au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités alors qu'il n'y en a qu'un seul pour chacun des autres départements franciliens. En d'autres termes, sept départements représentant 10 millions d'habitants ont sept sièges tandis que Paris en a cinq pour 2,2 millions d'habitants. Est-ce que cela ne pose de problème à personne ?

Par ailleurs, si j'en crois les propos de la présidente de la région lors de son audition devant la commission, les administrateurs parisiens semblent avoir des difficultés à se rendre disponibles pour les réunions. Peut-être faudrait-il les soulager... (M. Roger Karoutchi s'esclaffe.)

Cet amendement vise donc à faire en sorte que le nombre de sièges de la Ville de Paris et de chaque département soit établi à la proportionnelle du nombre d'habitants.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission ne souhaite pas modifier la gouvernance du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités sans une concertation préalable entre les différents acteurs. L'avis est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La logique de la composition du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités tient compte de la participation des départements. De fait, cette participation n'est pas proportionnelle à leur population.

La région finance 50 %, la Ville de Paris 30 % et les autres départements 20 %. Si l'on optait pour une représentation proportionnelle au nombre d'habitants, il faudrait alors que la contribution le soit aussi. À mon sens, ce débat est sans doute prématuré.

Je sollicite le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laure Darcos, pour explication de vote.

Mme Laure Darcos. Je soutiens l'amendement de notre collègue Olivier Léonhardt.

Certes, et vous avez raison, madame la ministre, il peut y avoir des effets pervers. Mais je voterai cet amendement, qui va dans le sens d'une région métropole et même d'un soutien à Valérie Pécresse; la grande couronne doit être plus entendue.

Nous avons de grosses difficultés pour nous faire entendre. Les associations d'usagers et les élus ne comprennent pas que les RER B et D continuent à fonctionner aussi mal.

Madame la ministre, je vous ai déjà interpellée sur ce point: en 2019, il n'est pas normal de ne pas avoir de système informant les usagers en temps réel des pannes et des retards du RER! C'est une simple question de respect de l'usager. Nous parlons d'un service au public. La grande couronne en a marre et ne se sent pas écoutée!

Je voterai donc symboliquement cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Féraud, pour explication de vote.

M. Rémi Féraud. J'interviens comme sénateur parisien. Il faut, et Mme la ministre l'a fait en partie, rétablir la réalité des choses.

D'abord, au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, il y a une majorité absolue de représentants de la région d'Île-de-France. Ils ont le pouvoir de décision, puisqu'ils sont quinze sur vingt-neuf. Le manque de développement des transports en commun en grande couronne n'est donc pas dû aux administrateurs parisiens. Les mécontentements qui s'expriment sont en fait une contestation de la politique régionale.

Mme Laure Darcos. D'il y a vingt ou trente ans!

M. Rémi Féraud. D'ailleurs, cela ne concerne pas forcément seulement l'actuelle majorité régionale: il s'agit aussi bien des politiques menées voilà longtemps que de celles qui ont été conduites au cours des dernières années.

Ensuite, il faut bien voir de quoi nous parlons. Au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, il y a cinq représentants de la Ville de Paris. D'ailleurs, ils émanent de divers groupes politiques; ce ne sont pas des représentants de la maire de Paris. Cela correspond à une contribution en 2019 de la Ville de Paris de 392 millions d'euros. La contribution du département de l'Essonne, dont M. Léonhardt est issu, est de 12 millions d'euros. Autrement dit, la Ville de Paris a cinq représentants pour 392 millions d'euros versés tandis que l'Essonne en a un pour 12 millions d'euros versés.

La « surreprésentation » de la ville de Paris au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités ne correspond donc à aucune réalité.

Mme la présidente. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. On nous fait rêver en nous proposant des amendements pour réduire le rôle de Paris, sa place au sein du conseil d'administration... Il fut un temps où j'aurais dit: « banco »! D'ailleurs, à une époque, la Ville de Paris refusait une représentation à la proportionnelle.

M. Rémi Féraud. On l'accepte!

M. Roger Karoutchi. C'était tout de même un peu difficile à vivre de l'autre côté.

Mais, chers collègues de la couronne, on ne peut pas affirmer comme cela que l'on va rééquilibrer en réduisant le poids de Paris.

Le conseil régional, chef de file en matière de transport, autorité organisatrice, mettant 50 % des moyens, est majoritaire. En l'occurrence, l'adjectif « majoritaire » ne veut rien dire. Comme la représentation est à la proportionnelle des groupes, vous avez forcément des opposants à la présidente de région, présidente de l'autorité organisatrice, au sein du conseil d'administration. Et il y a un représentant par département, en fonction des majorités de chacun.

Si nous décidions d'aller dans le sens souhaité par M. Léonhardt – pour ma part, je préférerais le retrait de son amendement –, il faudrait mettre la clé de répartition des financements sur la table, complètement et en toute clarté: combien pour le VT? Pourquoi un tel niveau à Paris, en proche couronne et en grande couronne? Quelle est la contribution des départements?

Ma chère et estimée collègue Laure Darcos, il ne suffit pas de dire qu'on ne se sent pas bien traité. C'est toujours le même principe: qui paye décide! Pour le moment, personne n'est vraiment décidé à remettre le financement à plat; peut-être sera-ce le cas à l'occasion de l'examen d'un autre texte?

Il y a un équilibre entre le comité des partenaires et le conseil d'administration. Surtout, il y a suffisamment de problèmes entre la région et la Ville de Paris; n'en créons pas de nouveaux! Nous en avons bien assez en stock!

Mme la présidente. La parole est à M. Laurent Lafon, pour explication de vote.

M. Laurent Lafon. L'amendement de notre collègue a le mérite de soulever un problème que nous avions un peu oublié. Les répartitions sont d'ailleurs souvent le fruit de lois anciennes. On ne sait plus très bien pourquoi c'est tant pour tel département et tant pour tel autre. Néanmoins, je crois qu'on ne peut pas modifier subrepticement cette répartition dans le cadre de l'examen du présent projet de loi. Comme l'ont souligné Mme la ministre et notre collègue Roger Karoutchi, cela renvoie à la question des financements. Nous ne pouvons pas prendre une telle décision sans connaître l'avis des collectivités.

Il serait, me semble-t-il, déresponsabilisant pour les collectivités, qu'il s'agisse de la région, des départements ou de la Ville de Paris, de leur imposer un changement de répartition sans savoir ce qu'elles en pensent. Il me paraîtrait beaucoup plus logique de les laisser discuter entre elles. Nous verrons bien si elles considèrent que c'est un sujet ou non. Si c'en est un, il faudra que le législateur tranche.

Je note tout de même que la répartition actuelle présente l'intérêt d'assurer une péréquation financière. Comme vous l'avez rappelé, la Ville de Paris participe un peu plus que les autres départements. Certes, ces derniers connaissent des

problèmes de transport que la Ville de Paris ne connaît pas. Il y a donc peut-être une certaine forme d'équilibre dans la situation actuelle.

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

M. Olivier Léonhardt. Il faut tout de même dire que le déséquilibre est absolument faramineux.

On me dit que Paris paye plus que les autres. Encore heureux ! Mais ça ne suffit pas ! Les Parisiens payent trois à quatre fois moins de taxe foncière ou de taxe d'habitation que les habitants de banlieue parisienne.

M. Roger Karoutchi. C'est un autre sujet !

M. Olivier Léonhardt. Compte tenu de la manière dont la taxe professionnelle a été conçue dans notre pays, ils ont l'ensemble des ressources sans en avoir les charges. Les gens qui travaillent à Paris n'y habitent pas. En revanche, ce sont les Parisiens qui encaissent les recettes fiscales. Une place en crèche à Paris coûte deux fois moins cher qu'à Sainte-Geneviève-des-Bois, la ville de l'Essonne dont j'étais maire, où ce n'était pourtant pas cher !

C'est très bien de dire qu'on va organiser des réunions et faire des concertations. Mais, pour que les choses soient claires, j'ai déposé cet amendement pour mettre les pieds dans le plat. On ne peut pas continuer à avoir un déséquilibre aussi important entre Paris et sa banlieue, en particulier sa grande couronne.

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

M. Olivier Jacquin. Monsieur Léonhardt, votre dernière intervention montre que le problème est réellement complexe ; vous reconnaissez que votre intention était de mettre les pieds dans le plat. De plus, outre la complexité de l'organisation des transports dans notre magnifique région capitale, vous évoquez les écarts de fiscalité.

Je souhaite tout de même rappeler que l'intensité du service ne peut pas être la même dans le sud de l'Essonne et au cœur de Paris. Le problème arithmétique est donc bien plus complexe que ce que vous présentez. Vous vous engagez dans une guerre picrocholine qui, pour un provincial comme moi, est toujours un peu source d'étonnement.

Je peux aussi vous donner des chiffres. Un représentant de l'Essonne pèse 1,314 million d'habitants, contre 428 000 habitants pour un représentant de Paris. Vous voyez donc qu'il y a un écart dans l'autre sens. Mais, si on commence à raisonner comme cela, on ne va pas s'en sortir.

Je salue la sagesse de M. Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. La sagesse constante !

M. Olivier Jacquin. Notre collègue a évoqué le versement transport, principale ressource d'Île-de-France Mobilités ; cela dépasse de loin les contributions des collectivités. Il aurait pu se prévaloir du fait que les entreprises de son département contribuent énormément...

M. Roger Karoutchi. Merci de le rappeler !

M. Olivier Jacquin. ... et demander que l'on augmente le nombre de représentants des Hauts-de-Seine. Là encore, on ne s'en sortirait pas.

Monsieur Léonhardt, vous avez mis les pieds dans le plat ; cela devrait vous apporter satisfaction. Je vous suggère de retirer votre amendement. Pour notre part, nous ne pourrions jamais voter une telle disposition.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 442 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 508 rectifié, présenté par MM. Léonhardt, Artano et Roux, Mme Jouve et MM. Arnell, A. Bertrand, Collin, Castelli, Gabouty, Menonville et Requier, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 31

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

... L'article L. 1241-11 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les représentants des entreprises disposent à minima de 10 % des sièges au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. »

La parole est à M. Olivier Léonhardt.

M. Olivier Léonhardt. Cet amendement s'inscrit dans la continuité du précédent.

Par leur contribution au titre du versement transport, les entreprises sont les principaux financeurs d'Île-de-France Mobilités. Pourtant, elles ne disposent, *via* la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France, que d'un siège sur vingt-neuf au sein du conseil d'administration.

Cet amendement vise tout simplement à rééquilibrer la représentation. Avec 10 % des sièges sur les vingt-neuf actuels, les entreprises disposeraient d'au moins deux sièges.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Comme vous venez de le dire, les entreprises sont déjà représentées au sein du conseil d'administration *via* la chambre de commerce et d'industrie d'Île-de-France.

En réalité, c'est au sein du comité des partenaires que les employeurs ont vocation à être représentés. Ils disposent de cinq représentants au titre des organisations professionnelles patronales et des organismes consulaires.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Encore une fois, les entreprises financent environ 50 % des dépenses d'Île-de-France Mobilités, contre 30 % pour les voyageurs et 20 % pour les collectivités. L'auteur de cet amendement propose un bouleversement des équilibres au sein du conseil d'administration qui n'a pas fait l'objet de concertations avec qui que ce soit. Par ailleurs, comme vient de le rappeler M. le rapporteur, il y a un comité des partenaires.

On ne peut pas, me semble-t-il, modifier sans concertation des équilibres aussi subtils que ceux qui existent au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

M. Olivier Léonhardt. Je retire mon amendement !

Mme la présidente. L'amendement n° 508 rectifié est retiré. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 267 rectifié est présenté par MM. Lafon, Le Nay, Delahaye, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnacarrère et Henno, Mme Billon et MM. Capocanellas et L. Hervé.

L'amendement n° 900 est présenté par M. Gontard.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 34

Rédiger ainsi cet alinéa :

« 7° À l'organisation des mobilités, notamment à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports, à l'aménagement des gares et à la mise en place d'un schéma régional des véloroutes conformément à l'article L. 228-3 du code de l'environnement ; »

La parole est à M. Laurent Lafon, pour présenter l'amendement n° 267 rectifié.

M. Laurent Lafon. La région, en tant que chef de file des autorités organisatrices de la mobilité, doit mettre en place un schéma régional des véloroutes sur son territoire. Cela permettra de compléter le dispositif qui existe déjà aux échelons national, départemental et intercommunal.

Un tel schéma régional pourra faciliter l'utilisation des vélos sur de longues distances et assurer une meilleure coordination des axes départementaux ou communaux. Un certain nombre de régions ont déjà mis en place ces schémas. Ce n'est pas précisé dans la loi ; je crois que cela relève d'une circulaire. Nous proposons de renforcer le cadre juridique.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour présenter l'amendement n° 900.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement est en lien avec l'amendement n° 956 rectifié, amendement positionné dans la discussion après l'article 22 *bis* et visant à créer un nouvel article relatif au développement des infrastructures cyclables, avec l'instauration d'un schéma régional des véloroutes, sous la responsabilité des régions.

Notre rapporteur a refusé ces amendements en commission, considérant que son amendement instaurant un schéma national des véloroutes était suffisant. Il estimait alors que les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires se chargeraient d'identifier en cohérence avec le schéma national des véloroutes et voies vertes les itinéraires d'intérêt régional à développer.

Pour notre part, nous pensons que la disposition introduite par le rapporteur doit être déclinée régionalement. En effet, les itinéraires invoqués par le rapporteur ne concernent pas spécifiquement le vélo, ce qui signifie que les Sraddet ne feront que reprendre les itinéraires inscrits dans le schéma national des véloroutes et voies vertes. Or notre philosophie est plutôt inverse : partir des territoires avec des schémas régionaux des véloroutes dont la somme constituerait le schéma national. En effet, un schéma à l'échelle nationale réduira nécessairement le nombre d'itinéraires cyclables. Un zoom à l'échelle régionale est indispensable pour irriguer le territoire de suffisamment d'itinéraires cyclables.

J'invite donc M. le rapporteur à compléter le schéma national qu'il a inscrit dans le texte par ces schémas régionaux.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je souhaite apporter une précision.

Dans le texte de la commission, nous avons effectivement intégré l'identification d'itinéraires cyclables d'intérêt régional dans les Sraddet, qui viennent en superposition avec le schéma national. Un tel ajout n'est donc pas utile.

Quoi de mieux que les Sraddet, dont c'est la vocation première, pour définir une politique et un schéma régional ? Les itinéraires seront parfaitement identifiés dans les Sraddet. Cela complète le dispositif du schéma national des véloroutes.

La commission a donc émis un avis défavorable sur ces deux amendements identiques.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'approuve l'idée de mettre en place un véritable maillage du territoire en matière de voies cyclables, mais je ne crois pas qu'il faille parler de schéma dans le cadre du chef de filât. Comme l'a souligné M. le rapporteur, cette problématique est abordée dans le cadre du Sraddet. Je demande donc le retrait de ces amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 267 rectifié et 900.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 784 rectifié, présenté par MM. Raison et Perrin, Mme Vermeillet, M. Piednoir, Mme Chain-Larché, M. Mouiller, Mme M. Mercier, M. Husson, Mme Lamure, MM. Rapin et Vogel, Mme Imbert, MM. Gremillet, Wattebled, Priou, Babary, Pointereau, Magras, Longuet et Longeot, Mme Vullien, M. Guerriau, Mme Sollogoub, MM. D. Laurent, Chasseing et de Nicolaj, Mme Chauvin, M. Laugier, Mmes Ramond et Noël, MM. Guéné et Chaize, Mme Micouveau, M. Vaspert, Mme Mélot, MM. Sol et Bascher, Mmes Estrosi Sassone, Bruguière, Deseyne et L. Darcos, MM. J.M. Boyer et Duplomb, Mmes Malet, Goy-Chavent, Férat et Lopez, MM. Chevrollier et Cuypers, Mme Raimond-Pavero, M. Luche, Mme Loisier, M. Groperrin, Mme Berthet, MM. Revet et Decool, Mmes Deroche et Deromedi, MM. A. Marc, Bonne et H. Leroy, Mmes Lassarade et Bonfanti-Dossat, MM. Brisson et B. Fournier, Mme Morhet-Richaud, MM. Dufaut, Fouché, Darnaud et Genest, Mme Billon, M. Charon, Mmes Grunty et Duranton, MM. Saury, Laménie, Mayet, Courtial et Moga, Mme de la Provôté, M. Pierre, Mme Renaud-Garabedian et M. Poniatowski, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 34

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

... Le titre II du livre III de la première partie est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Aménagement des gares

« *Art. L. 1427-* – Lorsqu'il existe un ou plusieurs locaux laissés vacants, consécutivement à la fermeture ou au déplacement d'une gare, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont est membre la commune peut proposer à l'État, à la collectivité territoriale, à l'établissement public de coopération intercommunale ou à l'organisme chargé d'une mission de service public la conclusion d'une convention de mise à disposition des locaux laissés vacants dont ils sont propriétaires. Ils disposent d'un délai de trois mois pour y répondre.

« Le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont est membre la commune peut demander toute information complémentaire au représentant de l'État dans le département ou à l'autorité exécutive de la collectivité territoriale, de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ou de l'organisme chargé d'une mission de service public, relative à l'état et à l'utilisation envisagée des locaux laissés vacants dont ils sont propriétaires. Ceux-ci disposent d'un délai d'un mois pour la communiquer. » ;

La parole est à Mme Laure Darcos.

Mme Laure Darcos. Cet amendement de mon collègue Michel Raison, cosigné par nombre d'entre nous, vise, dans l'hypothèse d'une fermeture ou du déplacement d'une gare, à favoriser la transformation du site. Il tend à obliger les propriétaires des locaux restés vacants à répondre dans un délai de trois mois à une proposition de convention de mise à disposition adressée par l'exécutif local et dans un délai d'un mois à toute demande d'information complémentaire.

Ce dispositif doit permettre de favoriser la transformation de sites restés vacants, que l'on peut assimiler à des gares « fantômes » dont l'usage se limite à l'accès aux quais, certaines d'entre elles ne disposant même plus de salle d'attente. L'objectif est, par exemple, de parvenir aux solutions mises en œuvre en Suisse, où le gérant d'un commerce, installé dans une ancienne gare, assure également la distribution des billets de train.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je partage la préoccupation de notre collègue de faciliter le réaménagement des gares pour proposer d'autres services aux habitants et contribuer à la revitalisation de ces espaces. Cet amendement traduit l'exaspération d'un certain nombre d'élus sur des projets précis. Quant au délai de réponse – quand la réponse arrive ! –, il est excessivement long.

Néanmoins, cette faculté est déjà ouverte aux collectivités territoriales sans qu'il soit indispensable de prévoir des dispositions spécifiques, lesquelles consistent essentiellement à fixer un délai. J'émettraï donc un avis de sagesse réservé.

Mme la ministre pourrait peut-être prendre des engagements par rapport à SNCF Réseau ou à d'autres acteurs ? Il n'est pas acceptable que les élus n'obtiennent pas de réponse lorsqu'ils sont prêts à intervenir sur un bien de ce type. J'ai vécu une situation similaire pour un parking, où il a fallu pratiquement quatre ans pour faire l'acquisition des terrains, après moult péripéties. Je comprends parfaitement le sens de l'amendement, mais je suis un peu plus réservé sur le plan juridique.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. En cas d'inutilisation, les bâtiments des gares peuvent faire l'objet d'une convention d'occupation avec les collectivités locales. Ce n'est donc pas un problème juridique, mais c'est un problème d'attention portée aujourd'hui par la SNCF aux collectivités voulant réutiliser ces bâtiments. Or de tels projets vont dans le bon sens, puisque les gares pourraient utilement devenir des lieux de services, de commerce et d'animation dans les villes.

Pour autant, mettre en place des délais et des procédures de notification par SNCF Gares & Connexions ne me semble pas être la bonne solution. Nous avons introduit dans le nouveau pacte ferroviaire le principe d'un contrat entre l'État et le gestionnaire des gares.

Je m'engage, dans le cadre de ce contrat, à défendre cet objectif. SNCF Gares & Connexions ne doit pas s'occuper uniquement de la valorisation des grandes gares, mais doit aussi s'intéresser à la dynamisation et à la transformation, le cas échéant, en maisons de services au public, des gares plus modestes, néanmoins importantes pour les collectivités concernées.

Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettraï un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Nous sommes nombreux à avoir cosigné cet amendement.

J'ai en mémoire un colloque sur le devenir des gares organisé il y a quelques semaines, salle Clemenceau, qui a recueilli la participation de nombreux élus des quatre coins de France, de quelques collègues sénateurs, ainsi naturellement que de SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Vous y avez également participé, madame la ministre.

Les gares, outils d'aménagement du territoire, sont des sites souvent emblématiques. Or nombre d'entre elles sont malheureusement vacantes. Les collectivités territoriales se heurtent à des blocages et sont confrontées à des délais importants pour acquérir ces espaces ou les aménager. Combien de gares et de petites gares sont-elles maintenant vacantes et inhabitées ? C'est tout un patrimoine qui se dégrade. Nous sommes tous responsables de l'argent public. C'est la raison pour laquelle je soutiendraï cet amendement.

Mme la présidente. Madame Darcos, l'amendement n° 784 rectifié est-il maintenu ?

Mme Laure Darcos. Je suis très partagée. J'entends bien l'avis du Gouvernement, et je sais que Mme la ministre tiendra son engagement. Mais je sais aussi que Michel Raison tient énormément à cet amendement. Il en avait d'ailleurs défendu un similaire dans le cadre de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. L'administration ne pourrait-elle, au moment des décrets d'application, trouver un moyen d'arranger les choses ?

Je maintiens donc symboliquement cet amendement, d'autant qu'il a reçu un avis de sagesse de la commission.

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

M. Gérard Longuet. La SNCF a donné des exemples admirables de reconversion de gares, mais, assez curieusement, dans des endroits où le foncier est le plus cher. La gare d'Orsay, par exemple, n'a pas posé de problème particulier et est devenue un très beau musée. Toutes les gares du chemin de fer de la petite ceinture dans l'Ouest parisien ont été reconverties en lieux de commerce, d'animation, en restaurants et en boutiques. Or, assez curieusement, la SNCF ne s'intéresse pas aux gares des communes secondaires et subalternes. Elle ne répond même pas aux élus qui l'interpellent !

Je partage totalement le point de vue de Mme le ministre, mais il se trouve que nous sommes ici face à une grande entreprise qui a pour habitude de ne pas répondre aux élus, ce qui est un défaut. Voilà pourquoi je soutiendrai cet amendement, tout en mesurant combien cette disposition sera complexe à mettre en œuvre. Il s'agit avant tout d'un rappel à l'ordre! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

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

M. Olivier Jacquin. Nous avons déposé des amendements similaires lors de l'examen du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Il existe vraiment une gestion à deux vitesses des gares.

J'ai visité récemment la gare du Nord. Elle fait l'objet d'un projet impressionnant et des moyens importants sont déployés. Mais qui connaît Pagny-sur-Moselle, près de chez moi, qui est la quatrième gare de Meurthe-et-Moselle avec 300 000 passagers par an?

M. Gérard Longuet. Je connais bien!

M. Olivier Jacquin. De manière assez brutale, la SNCF, qui a officiellement engagé une concertation avec la région, son partenaire, a décidé de fermer le guichet et le hall de la gare. Elle en a informé les élus dans des délais tout à fait insatisfaisants. Les politiques régionales varient certes d'une région à l'autre, la SNCF fait écran devant la région, mais nous déplorons des politiques tout à fait insatisfaisantes et de déshumanisation.

Au moment même où la SNCF lance de nouveaux dispositifs de mise à disposition de billetterie, qui seront opérationnels en cours d'année, elle décide de fermer dans ma région un certain nombre de guichets et de halls de gare!

J'appelle à un autre type de concertation et à des relations toutes différentes. Les élus locaux doivent mieux être pris en considération par la SNCF. Nous voulons plus d'humanisation dans ces endroits, qui pourraient être reconvertis de manière à assurer encore le service ferroviaire, conjointement à d'autres services. Cela a été fait dans le domaine postal grâce à des partenariats relativement intéressants. Pourquoi ne pas l'envisager ici dans les gares, qui sont des lieux entraînant des flux importants?

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Thérèse Bruguière, pour explication de vote.

Mme Marie-Thérèse Bruguière. Je soutiens également cet amendement.

Dans ma commune, qui n'est pas très grande, nous avons une gare. La SNCF a préféré la supprimer avec l'autorisation de la communauté d'agglomération et autres, parce qu'elle était squattée, ce qui posait un problème en termes de sécurité, les rails se trouvant juste au ras de la gare. Nous avons donc supprimé la gare, à regret.

Si la communauté ou l'agglomération veulent conserver, voire améliorer ces édifices, elles doivent pouvoir le faire.

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

Mme Nelly Tocqueville. Je suis d'accord avec ce que vient de dire Olivier Jacquin. Près de Rouen, dans une commune de 5 000 habitants, les usagers de la gare ont été brutalement confrontés à la fermeture des guichets. Ils ne peuvent plus

acheter leurs billets en vis-à-vis. Ils peuvent certes les acheter par internet, mais encore faut-il y avoir accès, ce qui n'est pas toujours le cas dans certains secteurs ruraux, ou au Carrefour Market.

Nous avons déjà vécu la fermeture des bureaux de poste; nous allons maintenant acheter les timbres au café ou à l'épicerie. Je tire la sonnette d'alarme: nous arrivons à un point où la multiplication des fermetures de services au public doit nous interroger!

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Schmitz, pour explication de vote.

M. Alain Schmitz. Dans le département des Yvelines, qui est proche de Paris, une commune de quelques centaines d'habitants a été confrontée à la fermeture d'une gare, charmant bâtiment de la fin du XIX^e siècle. Cet édifice aurait très bien pu être réhabilité. Malheureusement, l'estimation des Domaines était telle que la commune n'a pu en faire l'acquisition. La SNCF, dans l'attente d'un acquéreur, n'a pas procédé aux travaux. Or aucun acquéreur n'ayant été trouvé, la SNCF a dû démolir la gare qui menaçait ruine.

En bref, nul n'a trouvé son compte dans cette opération, alors que la commune était prête à engager des travaux pour conforter le bâtiment. La destruction de ce charmant exemple d'architecture ferroviaire n'a même pas pu bénéficier à la SNCF, puisque celle-ci a dû payer les travaux de démolition. Je voterai donc cet amendement.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces débats prouvent que le sujet est vaste.

Je rappelle que nous nous prononçons sur le fait de contraindre, dans un délai de trois mois, SNCF Gares & Connexions à répondre à toute collectivité porteuse de projets. En tant que rapporteur, j'ai émis un avis de sagesse. J'indique néanmoins, compte tenu des différentes prises de parole, notamment celle de mon collègue Gérard Longuet, à laquelle je m'associe, que je voterai à titre personnel cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je souhaite réagir aux propos de Mme Tocqueville sur le maintien des guichets dans les gares. Effectivement, la SNCF a de gros progrès à faire dans ses relations avec les collectivités, comme l'illustrent tous vos témoignages. (*Applaudissements.*)

Mme Marie-Thérèse Bruguière. Avec les usagers aussi!

M. Olivier Jacquin. Et les parlementaires!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cependant, s'agissant du maintien ou non des guichets, les responsabilités doivent être placées au bon endroit. Ce sont les régions qui décident de maintenir ou pas des vendeurs dans les gares, pas la SNCF.

Néanmoins, une fois qu'une décision a été prise, il est important, comme au Danemark, de pouvoir donner une vraie fonction à ces gares, endroits de flux par excellence, qui peuvent parfaitement être transformées en lieux d'animation.

Ne mélangeons pas cette question avec celle du maintien des guichets, qui ne relève pas de la décision de la SNCF, mais dépend d'un choix de la région. Je vous l'accorde, la SNCF devra faire des progrès en matière d'utilisation des bâtiments de gare. Je redis, cela figurera bien dans le contrat de l'État avec SNCF Gares & Connexions.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 784 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

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

L'amendement n° 537 rectifié *quinquies* est présenté par MM. Bazin, Gremillet et Husson, Mme Lamure, MM. Bascher, Mouiller, Longuet, Daubresse et Segouin, Mmes de Cidrac, Deromedi et Garriaud-Maylam, M. Pointereau, Mmes Chain-Larché et Eustache-Brinio et M. Rapin.

L'amendement n° 715 rectifié est présenté par M. Pellevat.

L'amendement n° 757 rectifié *quater* est présenté par MM. Chaize, Savary et Magras, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguère, M. Piednoir, Mme Lassarade, MM. Priou, Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal, MM. Revet, Poniatowski et Duplomb et Mme Bories.

L'amendement n° 759 rectifié *ter* est présenté par M. Kern, Mmes Goy-Chavent et Vullien, MM. Bonnacarrère, Laugier, Henno, Bockel et Laurey, Mmes Billon, Sollogoub, de la Provôté et C. Fournier, M. Détraigne et Mme Férat.

L'amendement n° 853 rectifié *sexies* est présenté par MM. de Nicolaÿ et de Legge, Mme Morhet-Richaud et MM. Buffet, Charon, Lefèvre, Sido et B. Fournier.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – A la première phrase de l'article 53 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, le mot : « adaptées » est remplacé par les mots : « ou de pôles d'échanges multimodaux adaptés ».

La parole est à M. Arnaud Bazin, pour présenter l'amendement n° 537 rectifié *quinquies*.

M. Arnaud Bazin. Cet amendement vise à permettre aux gestionnaires d'infrastructures routières d'être consultés par les autorités compétentes et de participer à la création ou au développement de pôles d'échanges multimodaux. C'est déjà ce que prévoit la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte pour les parkings de covoiturage. Il serait dommage de se priver d'une telle possibilité pour les pôles d'échanges multimodaux.

Cet amendement vise à autoriser notamment la couverture par le produit du péage de ces contributions financières, ce qui permettra aux gestionnaires d'infrastructures routières de participer à la réalisation et au financement de pôles d'échanges multimodaux, notamment par la création de parkings.

Mme la présidente. L'amendement n° 715 rectifié n'est pas soutenu.

La parole est à Mme Pascale Bories, pour présenter l'amendement n° 757 rectifié *quater*.

Mme Pascale Bories. Il est indispensable de pouvoir faciliter la création et le développement des pôles d'échanges multimodaux, à l'instar de ce qui est fait par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour créer des parkings de covoiturage, comme le permet l'article 53. Nous pourrions également appliquer cette disposition aux pôles d'échanges multimodaux ou aux gares routières.

Mme la présidente. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 759 rectifié *ter*.

Mme Michèle Vullien. Il vient d'être parfaitement défendu par mes collègues.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis-Jean de Nicolaÿ, pour présenter l'amendement n° 853 rectifié *sexies*.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. Il est défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission a émis un avis extrêmement favorable, puisqu'il s'agit de développer des pôles d'échanges multimodaux à l'instar des aires de covoiturage, comme cela est expliqué dans l'argumentaire de ces amendements. Il est plutôt positif de permettre aux structures qui le souhaitent de pouvoir s'investir sur ces questions.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il importe de bien mesurer de quoi il est question.

Les sociétés autoroutières peuvent participer à la réalisation d'aires de covoiturage. Au reste, dans le cadre du programme d'investissement autoroutier, de nombreux investissements de ce type sont prévus, ce qui ne pose pas de problème. En général, tout le monde s'en réjouit. Néanmoins, quand une société autoroutière engage des travaux, cela a nécessairement un impact sur les péages, ce qui est moins enthousiasmant et peut même devenir assez délicat...

Pour financer des pôles d'échanges multimodaux – cause en laquelle je crois énormément –, il est ici proposé d'augmenter le péage, ce qui n'est pas vraiment ce que les usagers des autoroutes attendent. Il convient donc de faire preuve de prudence. Voilà pourquoi je demande le retrait de ces amendements.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 537 rectifié *quinquies*, 757 rectifié *quater*, 759 rectifié *ter* et 853 rectifié *sexies*.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 394 rectifié, présenté par M. Gremillet, Mmes Deromedi et Ramond, MM. Vaspert, Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménie, Mme Bruguère, MM. Regnard, Raison, Pointereau, Bonhomme, Longuet et Pierre et Mmes Lamure et Garriaud-Maylam, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement une évaluation de l'état des infrastructures et des circulations sur les lignes catégorisées UIC 7 à 9 en vue d'établir une classification actualisée de ces lignes au regard de leur utilité socio-économique et de leur contribution à l'aménagement du territoire, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, en particulier les régions.

La parole est à M. Marc Laménie.

M. Marc Laménie. Cet amendement, déposé sur l'initiative de Daniel Gremillet, vise à réaffirmer la défense des dessertes ferroviaires et la réhabilitation des petites lignes ferroviaires durement affectées par des retards d'investissements importants. Nous en connaissons tous de nombreux exemples.

Malgré la politique mise en place par SNCF Réseau dans le cadre de son contrat de performance signé avec l'État, dans le but de réduire le déficit chronique de l'établissement public, qui a confirmé le désengagement du gestionnaire des infrastructures sur les lignes capillaires – voyageurs et fret, classées 7 à 9 –, l'exigence s'impose à l'État d'engager une réflexion pour assurer la pérennisation de ces lignes, d'identifier dans un rapport remis au Parlement les modes de financement de ces lignes et de mettre les moyens financiers nécessaires pour en assurer la réhabilitation, en particulier avant tout transfert de la propriété de ces lignes aux régions volontaires. Cet engagement pourrait utilement être pris avant l'élaboration des prochains contrats de plan État-région à l'horizon de 2020 et l'ouverture à la concurrence.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je laisserai Mme la ministre répondre, mais une évaluation a déjà été demandée par le Parlement. Pourquoi doubler une demande déjà en cours ? Je sollicite donc le retrait de cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme qu'une disposition du même ordre a déjà été votée dans la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Un rapport devra être remis avant fin juin 2019. Je demande également le retrait de cet amendement.

Mme la présidente. Monsieur Laménie, l'amendement n° 394 rectifié est-il maintenu ?

M. Marc Laménie. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 394 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 4, modifié.

(L'article 4 est adopté.)

Article additionnel après l'article 4

Mme la présidente. L'amendement n° 681 rectifié, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinez et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Il est établi sous l'autorité du Haut Comité du système de transport ferroviaire mentionné à l'article L. 2100-3 du code des transports, un schéma national de dessertes pour celles qui relèvent d'une logique de déplacement national. Ce schéma est actualisé au minimum tous les cinq ans et fait l'objet d'une présentation et d'un débat avec vote au Parlement.

S'agissant des dessertes d'intérêt régional ou local, le schéma de dessertes et de mobilités est intégré au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales. Ce schéma fait l'objet d'une présentation et d'un débat au Parlement.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement a trait aux relations entre la SNCF et les collectivités ainsi qu'entre la SNCF et les parlementaires. Ce n'est pas un amendement d'appel ; il s'agit plutôt d'un amendement de rappel, car nous avons défendu une proposition similaire au moment de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

Il s'agit de proposer au Haut Comité du système de transport ferroviaire d'établir un schéma national des dessertes ferroviaires qui serait présenté régulièrement au Parlement.

La représentation nationale doit être informée au moins une fois par mandature des évolutions de l'offre de transport ferroviaire sur l'ensemble du territoire, d'autant que l'ouverture à la concurrence du service de transport ferroviaire de voyageurs va bouleverser de nombreuses pratiques et habitudes de l'opérateur historique, des autorités organisatrices de la mobilité et des usagers pour leurs déplacements personnels comme professionnels.

Au lendemain de la promulgation de la loi au printemps dernier, alors qu'elle ne sera applicable qu'en 2020, la SNCF, en utilisant des méthodes de concertation qui posent question, a annoncé des suppressions de services ferroviaires, particulièrement sur les lignes à grande vitesse. Dans le Grand Est, par exemple, prétextant de travaux importants à la gare de Lyon, deux TGV qui roulaient pour l'essentiel sur des voies ordinaires ont été supprimés. Cela a donné lieu à une immense pétition, qui a recueilli plus de 40 000 signatures. Plus récemment, dans le nord de la France, des dispositions du même type ont été prises : des lignes et des services ont été supprimés, et des négociations peu claires ont été engagées avec les collectivités. Je rappelle que le Sénat avait amendé la loi. C'était d'ailleurs un élément de fierté de notre collègue Cornu, que je salue. Nous avons voté pour des dispositifs de conventionnement entre la SNCF et l'État sur les lignes dites « déficitaires ».

J'insiste donc sur cet amendement, qui vise à mieux informer le Parlement. Pour l'instant, le conseil d'administration de la SNCF fait ses affaires comme bon lui semble...

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement comporte deux volets.

Le premier est déjà satisfait, puisque le schéma national des services de transport est prévu par le droit en vigueur. Cela n'aurait aucun sens de créer un fondement législatif supplémentaire.

Quant au deuxième volet, l'élaboration d'un schéma supplémentaire relatif aux dessertes et mobilités, il me semble alourdir le travail des régions, qui planifieront librement leurs services. Nous ne saisissons pas l'intérêt de prévoir qu'un tel schéma ferait l'objet d'une présentation et d'un débat au Parlement.

La commission a émis un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement partage l'avis de la commission. Un schéma pour les dessertes nationales est d'ores et déjà prévu. Il ne me semble pas de bonne gouvernance de vouloir discuter au Parlement des dessertes décidées par les régions.

J'ai bien en tête les difficultés que vous avez mentionnées, monsieur le sénateur, notamment les évolutions de la desserte du Grand Est dues, en effet, à des travaux dans la gare de Lyon-Part-Dieu. Les dessertes qui existent aujourd'hui devront être revues après la fin de ces travaux.

J'ai également en tête les concertations qui avaient été engagées dans Les Hauts-de-France. J'ai d'ailleurs demandé à la SNCF de revoir sa copie. Je précise que, dans le cadre des décisions prises pour maintenir une desserte de TGV au-delà des lignes à grande vitesse, une péréquation a été prévue au travers des péages TGV. L'ordonnance sur les péages sera présentée avant l'été.

Dernier point : nous devons renouveler les conventions des trains d'équilibre du territoire. Nous présenterons également le schéma national des dessertes ferroviaires d'intérêt national, préalablement au renouvellement de la convention TET en 2020.

Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Si, comme l'a souligné le rapporteur, l'amendement est satisfait, je le suis beaucoup moins, madame la ministre. Effectivement, il n'est nul besoin d'inscrire le schéma national des dessertes ferroviaires dans ce texte, puisqu'il figure dans la loi de 2014. En revanche, nous l'attendons toujours !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous sommes en train de le préparer !

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. C'est déjà ce que vous m'avez répondu il y a un an !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Mais pas du tout !

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Nous pouvons ressortir les comptes rendus des débats si vous le souhaitez. Ils attestent que je vous ai déjà posé cette question il y a un an, lors du projet de réforme de la SNCF. Je vous avais fait remarquer alors que la loi 2014 prévoyait un schéma des dessertes ferroviaires et que nous l'attendions toujours. Vous m'aviez répondu que nous l'aurions rapidement. Or, un an après, nous ne l'avons toujours pas !

Voilà pourquoi si l'amendement est satisfait, personnellement je ne le suis pas ! Où en est ce schéma que nous attendons maintenant depuis bientôt cinq ans ?

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

M. Olivier Jacquin. L'intervention de M. Maurey m'a presque satisfait.

Madame la ministre, vous m'avez fait une réponse similaire lors du nouveau pacte ferroviaire, comme en attestent les comptes rendus. Vous m'aviez dit qu'une loi de 2014 instituait ces schémas et que vous alliez les mettre en œuvre, mais sans nous donner de date. Je reviens donc à la charge, car c'est un sujet important.

En revanche, vous m'avez donné aujourd'hui des informations sur l'avancée des ordonnances, du conventionnement et de l'évolution des péages qui me satisfont.

Monsieur le rapporteur, l'amendement que nous avons défendu lors du débat ferroviaire visait les régions. Ici, le schéma est fait dans le cadre du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Nous demandons juste que le Sraddet et les dessertes régionales soient présentés au Parlement, à titre d'information, en même temps que le fameux schéma national des dessertes, qui est une Arlésienne.

En droit, vous avez raison, l'amendement est satisfait par la loi de 2014. Cependant, ce schéma n'est pas mis en œuvre, et les relations avec SNCF Mobilités sont des plus complexes. Je propose de voter cet amendement pour témoigner de notre insatisfaction.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le schéma national ne portera pas sur les dessertes conventionnées. Il n'est en effet pas question de faire un schéma sur les dessertes librement organisées. Je ne voudrais pas qu'il y ait une ambiguïté sur ce point.

Je comprends votre impatience. Cependant, la convention sur les trains d'équilibre du territoire court jusqu'en 2020. Nous ne sommes pas en train de la modifier subrepticement. Je puis vous assurer que depuis un an les services du ministère des transports n'ont pas chômé !

En tout état de cause, le schéma sera publié avant la nouvelle convention des trains d'équilibre du territoire.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 681 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Section 2

Planification en matière de mobilité des personnes et de transport des marchandises

Article 5

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 1213-3-2 est abrogé ;
- ③ 2° L'intitulé du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est ainsi rédigé : « Les plans de mobilité » ;
- ④ 3° L'article L. 1214-1 est ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 1214-1.* – Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les territoires limitrophes. » ;
- ⑥ 4° L'article L. 1214-2 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Au premier alinéa, les mots : « déplacements urbains » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;
- ⑧ b) Le 1° est complété par les mots : « , en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain » ;

- 9) c) Au 2°, le mot : « urbaine » est remplacé par le mot : « territoriale » et après les mots : « l'amélioration de », la fin est ainsi rédigée : « l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux, des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des personnes dont la mobilité est réduite ; »
- 10) d) Après le mot : « piéton », la fin du quatrième alinéa est ainsi rédigée : « , un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ; »
- 11) d bis) (nouveau) Après le même quatrième alinéa, il est inséré un 3° bis ainsi rédigé :
- 12) « 3° bis La diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports dans le territoire, selon une trajectoire cohérente avec les engagements climatiques de la France ; »
- 13) e) Le 4° est complété par les mots : « et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur » ;
- 14) f) Au 7°, après le mot : « usagers », sont insérés les mots : « , de véhicules ou de modalités de transport » et, à la fin, les mots : « des véhicules bénéficiant du label "auto-partage" tel que défini par voie réglementaire » sont remplacés par les mots : « des véhicules de covoiturage ou bénéficiant du label "auto-partage" » ;
- 15) g) Au 8°, après le mot : « artisanales », sont insérés les mots : « et de la population » et après les mots : « la localisation des infrastructures », sont insérés les mots : « et équipements » ;
- 16) h) Le 9° est ainsi rédigé :
- 17) « 9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur, à encourager et faciliter l'usage, par leurs personnels, des transports en commun et leur recours au covoiturage et aux mobilités actives ; »
- 18) i) (nouveau) Après le dixième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 19) « 9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces derniers, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité scolaire, à encourager et faciliter l'usage, par leurs élèves et leurs personnels, des transports en commun et leur recours au covoiturage et aux mobilités actives ; »
- 20) 4° bis) (nouveau) Après l'article L. 1214-2, sont insérés des articles L. 1214-2-1 et L. 1214-2-2 ainsi rédigés :
- 21) « Art. L. 1214-2-1 (nouveau). – Le plan de mobilité comprend un schéma structurant cyclable et piéton visant la continuité et la sécurisation des itinéraires. Le plan définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial.
- 22) « Art. L. 1214-2-2 (nouveau). – Le plan de mobilité intègre, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire qui identifie, notamment, les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs. » ;
- 23) 5° L'article L. 1214-3 est ainsi rédigé :
- 24) « Art. L. 1214-3. – L'établissement d'un plan de mobilité est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité de plus de 100 000 habitants. » ;
- 25) 6° Au premier alinéa de l'article L. 1214-4, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;
- 26) 7° À l'article L. 1214-5, à la fin de l'article L. 1214-6, aux premier et dernier alinéas de l'article L. 1214-7 et à l'article L. 1248-8, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;
- 27) 7° bis) (nouveau) L'article L. 1214-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 28) « Le plan de mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux mentionnés à l'article L. 229-26 du code de l'environnement et couvrant tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. » ;
- 29) 8° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-7, les mots : « plans de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plans de mobilité » ;
- 30) 9° À la première phrase de l'article L. 1214-8-1, les mots : « périmètre de transport urbain » sont remplacés par les mots : « ressort territorial de l'autorité organisatrice compétente » et, à la fin, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » ;
- 31) 10° L'article L. 1214-8-2 est ainsi modifié :
- 32) a) Au début du premier alinéa du I, les mots : « Le plan de mobilité prévu au 9° de l'article L. 1214-2 vise » sont remplacés par les mots : « Les plans de mobilité employeur mentionnés au 9° de l'article L. 1214-2 visent » ;
- 33) b) Au début du II, les mots : « Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, » sont remplacés par les mots : « Dans le périmètre d'un plan de mobilité mentionné à l'article L. 1214-1 élaboré par une autorité organisatrice, » ;
- 34) 11° L'article L. 1214-12 est ainsi rédigé :
- 35) « Art. L. 1214-12. – Les articles L. 1214-2, L. 1214-4, L. 1214-5, L. 1214-8, L. 1214-8-1 et L. 1214-8-2 s'appliquent au plan de mobilité de la région Île-de-France. » ;
- 36) 12° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-14, après le mot : « routier », sont insérés les mots : « , les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan » ;
- 37) 13° L'article L. 1214-15 est ainsi modifié :
- 38) a) Au deuxième alinéa, après le mot : « régionaux », sont insérés les mots : « , aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes » ;
- 39) b) Le dernier alinéa est supprimé ;
- 40) 14° Au début de l'article L. 1214-16, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

- 41 « Le plan, assorti des avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par l'autorité organisatrice à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement. » ;
- 42 15° La sous-section 1 de la section 2 du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est complétée par des articles L. 1214-23-2 et L. 1214-23-3 ainsi rédigés :
- 43 « Art. L. 1214-23-2. – I. – Sans préjudice de la mise en œuvre, le cas échéant, des procédures de révision prévues aux articles L. 1214-14, L. 1214-23 et L. 1214-23-1, lorsqu'elle envisage d'apporter aux dispositions du plan prévu à l'article L. 1214-1, d'une part, relatives au stationnement, à l'exception de celles relevant de l'article L. 1214-4 et de celles régissant le stationnement des résidents hors voirie, d'autre part, relatives à la circulation et à l'usage partagé de la voirie, des modifications qui ne portent pas atteinte à l'économie générale du plan, en particulier au regard des objectifs énoncés aux 4° à 8° de l'article L. 1214-2, l'autorité organisatrice peut décider de mettre en œuvre, pour l'adoption de ces modifications, la procédure prévue au II du présent article.
- 44 « II. – Le projet de modification, élaboré en concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, est ensuite soumis pour avis à ces dernières ainsi qu'aux conseils municipaux, départementaux et régionaux. Il est, en outre, soumis à une procédure de participation du public, conformément au II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. Les modifications sont arrêtées par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité. »
- 45 « Art. L. 1214-23-3 (nouveau). – Lorsqu'elle intervient en application du II de l'article L. 1231-1, la région peut élaborer le plan prévu à l'article L. 1214-1 sur le territoire d'une ou de plusieurs communautés de communes concernées et situées au sein d'un même bassin de mobilité. » ;
- 46 16° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-24, après le mot : « État », sont insérés les mots : « et les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ;
- 47 17° La sous-section 3 de la section 2 du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est complétée par un article L. 1214-29-1 ainsi rédigé :
- 48 « Art. L. 1214-29-1. – Les autorités organisatrices de la mobilité créées après la date de publication de la loi n° ... du ... d'orientation des mobilités, et soumises à l'obligation mentionnée à l'article L. 1214-3, disposent d'un délai de vingt-quatre mois à compter de leur création pour adopter leur plan de mobilité. » ;
- 49 17° bis (nouveau) À l'article L. 1214-30, les mots : « peut être complété, en certaines de ses parties » sont remplacés par les mots : « est complété » ;
- 50 18° Au troisième alinéa de l'article L. 1214-31, les mots : « et le Syndicat des transports d'Île-de-France » sont remplacés par les mots : « , Île-de-France Mobilités ainsi que les gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan » ;
- 51 18° bis (nouveau) Le dernier alinéa de l'article L. 1214-32 est ainsi rédigé :
- 52 « Il est ensuite soumis par le président de l'établissement public mentionné à l'article L. 1214-31 à la procédure de participation du public prévue à l'article L. 123-19 du code de l'environnement. » ;
- 53 18° ter (nouveau) À l'article 1214-33, les mots : « l'enquête publique » sont remplacés par les mots : « la participation du public prévue au troisième alinéa de l'article L. 1214-32 » ;
- 54 19° Le chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est ainsi modifié :
- 55 a) La section 4 devient la section 5 ;
- 56 b) La section 4 est ainsi rétablie :
- 57 « Section 4
- 58 « **Dispositions propres aux plans de mobilité rurale**
- 59 « Sous-section 1
- 60 « Dispositions générales
- 61 « Art. L. 1214-36-1. – Le plan de mobilité rurale détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilités des personnes, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les territoires limitrophes, afin de répondre aux spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.
- 62 « Il est élaboré à l'initiative de l'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 sur le territoire qu'il couvre.
- 63 « Il prend en compte les plans de mobilité des employeurs et des établissements scolaires existant sur le territoire qu'il couvre.
- 64 « Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés, au comité de massif concerné lorsque le territoire couvert comprend une ou plusieurs communes de montagne au sens de l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne ainsi qu'aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.
- 65 « Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires, les autorités concernées mentionnées à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales qui exercent la compétence prévue au premier alinéa de cet article et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.
- 66 « Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, est ensuite soumis à une procédure de participation du public, dans les conditions prévues au II de l'article L. 123-19-1 du même code.
- 67 « Éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité.
- 68 « La compétence de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte mentionnés à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme, peut, s'il y a lieu et dans les conditions prévues par le code général des

collectivités territoriales, être élargie à l'élaboration d'un plan de mobilité rurale couvrant l'ensemble du périmètre relevant de la compétence de cet établissement public, sous réserve que ce périmètre inclue la totalité du ou des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité situées sur son territoire et que ces dernières aient donné leur accord.

69 « *Sous-section 2*

70 « *Dispositions diverses*

71 « *Art. L. 1214-36-2.* – Les dispositions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'État. » ;

72 20° (*Supprimé*)

73 II. – Les 1° à 14° et les 16° à 20° du I du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

74 Les articles du code des transports dans leur rédaction résultant des dispositions des 1° à 14° ainsi que des 16° à 20° du I du présent article s'appliquent aux plans de déplacements urbains et aux plans locaux d'urbanisme en tenant lieu mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme approuvés au 31 décembre 2020, à compter de leur prochaine révision ou de leur prochaine évaluation réalisée dans les conditions prévues à l'article L. 1214-8 du code des transports.

75 III. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

76 1° Au deuxième alinéa de l'article L. 4251-1, les mots : « et de développement des transports » sont remplacés par les mots : « , de logistique et de développement des transports de personnes et de marchandises » ;

77 2° Au 7° du I de l'article L. 4251-5, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » .

78 IV. – Le deuxième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du 1° du III du présent article, entre en vigueur lors du prochain renouvellement général des conseils régionaux. Il s'applique aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires à compter de cette même date, sauf si le conseil régional, à l'issue de la délibération prévue à l'article L. 4251-10 du code général des collectivités territoriales, décide le maintien du schéma en vigueur avant ce renouvellement général.

79 V. – Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

80 1° Au dernier alinéa de l'article L. 123-1, après le mot : « industrielles, », il est inséré le mot : « logistiques, » ;

81 1° *bis (nouveau)* Au 3° de l'article L. 131-4, les mots : « plans de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plans de mobilité » ;

82 2° L'article L. 151-16 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

83 « Il peut également délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels la réalisation d'équipements logistiques est nécessaire et définir, le cas échéant, la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif. » ;

84 3° (*nouveau*) Au premier alinéa de l'article L. 151-47, les mots : « plan de déplacements urbains » sont remplacés par les mots : « plan de mobilité » .

85 VI. – Le 1° du V du présent article entre en vigueur lors de la prochaine procédure conduisant à une évolution du schéma directeur de la région d'Île-de-France.

86 VII. – Dans les dispositions législatives du code des transports, du code général des collectivités territoriales, dans les titres III, IV et V du livre I^{er} du code de l'urbanisme, la référence à un plan ou à des plans de déplacements urbains est remplacée par la référence à un plan ou à des plans de mobilité.

87 VIII. – La section 3 du chapitre II du titre II du livre II du code de l'environnement est ainsi rédigée :

88 « *Section 3*

89 « *Plans de mobilité*

90 « *Art. L. 222-8.* – Les dispositions relatives aux plans de mobilités figurent au chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports. »

91 IX. – Les VII et VIII du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

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

M. Guillaume Gontard. Nous voulons souligner l'apport de la commission sur cet article, qui traite de l'élaboration et du contenu des plans de mobilité. Je souligne l'ouverture dont a fait preuve le rapporteur, puisque notre groupe a pu faire adopter un certain nombre d'amendements particulièrement importants à nos yeux.

Il s'agit, notamment, de permettre une réelle prise en compte des enjeux de développement des voies navigables pour le transport de marchandises. Vous le savez, nous prônons non pas la concurrence entre les modes de transport et à l'intérieur de ces modes, mais la complémentarité et la coopération, plus utiles pour répondre non seulement aux enjeux de mobilité, mais également aux enjeux environnementaux. À ce titre, la prise en compte par le plan de mobilité du plan Climat, comme nous le proposons, nous semble être une avancée concrète pour l'environnement et la préservation de la biodiversité. Nous sommes également satisfaits que plus de temps ait été accordé aux collectivités pour mettre à jour un document au regard des nouvelles obligations.

J'adresserai donc un message particulier au rapporteur, pour saluer son ouverture d'esprit et sa volonté d'enrichir la loi avec l'ensemble des groupes parlementaires.

MM. Jean-François Husson et Roger Karoutchi. Bravo !

Mme la présidente. L'amendement n°226 rectifié *bis*, présenté par M. Mouiller, Mmes Puissat, Deromedi et Thomas, M. Sol, Mme Estrosi Sassone, MM. Savary et Le Nay, Mmes Vullien, Morhet-Richaud, Lassarade et L. Darcos, MM. A. Marc et B. Fournier, Mmes Di Folco, Bruguère et Ramond, MM. D. Laurent, Bouloux, Schmitz, Cuypers et Vaspart, Mme Canayer, MM. de Legge et Hugonet, Mmes Dumas et Micouneau, M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Duranton, M. Longeot, Mme Guidez, MM. Daubresse et Charon, Mme Billon, MM. Darnaud et Dufaut, Mme Garriaud-Maylam, MM. Decool et Morisset, Mme Malet, MM. Le Gluet, Nougéin, Bonne et Segouin, Mmes Lavarde et Deseyne, M. Bonnacarrère, Mme Lopez, M. Moga, Mme Doineau, MM. Husson, Raison, Perrin, L. Hervé et Chasseing,

Mmes Lherbier, Raimond-Pavero et Boulay-Espéronnier, MM. Laménie, Pointereau et Poniatowski, Mmes Noël, Imbert, Lamure et Keller et MM. Malhuret, Gremillet, Babary et Sido, est ainsi libellé :

Alinéa 5, première phrase

Après les mots :

mobilité des personnes

insérer les mots :

, dont l'accessibilité,

La parole est à Mme Laure Darcos.

Mme Laure Darcos. L'objet du présent amendement, proposé par Philippe Mouiller, est d'intégrer l'accessibilité dans les plans de mobilité. En effet, l'accessibilité concerne une grande partie de nos concitoyens, puisque, démographiquement, nous savons que près de 25 % de la population française aura plus de soixante-cinq ans d'ici à une dizaine d'années, selon l'Insee. Il s'agit donc d'anticiper le vieillissement démographique.

Le taux de prévalence du handicap, quel que soit le type de déficience, oscille entre 10 % et 15 % de toute population, selon l'OMS.

Les familles sont également en quête d'accessibilité, notamment en raison des quelque 2,5 millions de poussettes circulant chaque jour.

Les pertes de marchés touristiques dues à l'inaccessibilité des infrastructures varient entre 15 % et 20 %, selon la Banque mondiale. Alors que le Président de la République souhaite que le nombre de visiteurs étrangers passe de 85 à 100 millions par an, il convient de percevoir l'accessibilité comme participant au développement économique de notre nation.

Parce que le droit à la mobilité s'exerce aussi par l'accessibilité des réseaux de transports publics, il appartient de l'ancrer dans les plans de mobilité, d'autant que cela relève du pilier sociétal du développement durable.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La modification proposée s'insère mal dans le cadre des transports, puisqu'elle porte sur la définition générale des plans de mobilité, à l'article L. 1214-1 du code des transports, et qu'elle ne correspond pas à des objectifs ou à des enjeux pris en compte par le plan. Ceux-ci sont définis à l'article L. 1214-2, qui prévoit déjà que le plan de mobilité vise le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

L'amendement étant pleinement satisfait par le droit en vigueur, j'en demande le retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme Laure Darcos. Je retire l'amendement !

Mme la présidente. L'amendement n° 226 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 734 rectifié *bis*, présenté par M. Lurel, Mmes Jasmin et Conconne, MM. Antiste, Bérut-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et Joël Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinez et

Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot et Lubin, M. Lalande, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 5, seconde phrase

Après le mot :

diversité

insérer les mots :

et des caractéristiques particulières, notamment topographiques et géographiques,

La parole est à Mme Victoire Jasmin.

Mme Victoire Jasmin. L'article 5 du projet de loi prévoit de substituer aux actuels plans de déplacements urbains des plans de mobilité renforcés embrassant mieux les nouvelles problématiques de déplacement et de transport. Il est ainsi précisé que ce plan est élaboré « en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population ».

Par souci de clarté, cet amendement vise à ce que ce plan prenne également en compte les caractéristiques particulières, notamment topographiques et géographiques, des territoires.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'article L. 1214-1 du code des transports tel qu'il est réécrit par l'article 5 du projet de loi prévoit déjà que le plan de mobilité est élaboré par l'AOM « en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ». Cette formulation est suffisamment englobante pour intégrer les préoccupations défendues par les auteurs de l'amendement quant aux caractéristiques particulières de certains territoires.

Je demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Madame Jasmin, l'amendement n° 734 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Victoire Jasmin. Cet amendement ayant été proposé par mon collègue Victorin Lurel, je le maintiens.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 734 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 144, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il se fixe pour objectif 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 parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Le secteur des transports étant le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France, puisqu'il représente 30 % du total des émissions, l'un des défis du projet de loi d'orientation des mobilités est de répondre à l'urgence climatique.

Madame la ministre, vous aviez même annoncé à l'occasion du débat sur les mobilités du futur, qui a eu lieu au Sénat en janvier dernier, votre volonté d'engager la transition complète de nos mobilités vers la neutralité carbone, qui est l'un des objectifs fixés par le plan Climat 2017.

La France s'est engagée dans cette trajectoire dès 2005, en concrétisant dans la loi l'engagement de diviser par quatre ou cinq les émissions de gaz à effet de serre. Ce projet de loi prévoit de supprimer cette mention et de la remplacer par l'objectif de neutralité carbone à l'horizon de 2050.

Nous nous réjouissons de cette volonté d'éradiquer les émissions de gaz à effet de serre et de ne pas se contenter de les réduire. Cependant, il nous apparaît nécessaire de traduire cet objectif non seulement au niveau national dans la loi, mais également dans les territoires.

La traduction des objectifs nationaux en termes de mobilité au niveau local passe par les plans de mobilité. Ces plans sont les documents de planification qui organisent pour dix ans la mobilité d'un territoire. Ils sont la pierre angulaire des politiques locales en matière de mobilité. Or le lien actuel entre les plans de mobilité et les objectifs climatiques à échelle nationale est insuffisant et inopérant. C'est pourquoi il nous semble nécessaire que soit inscrit dans les plans de mobilité l'objectif de diminution des émissions de gaz. Ce faisant, nous ferions des plans de mobilité des documents de planification déclinant localement la trajectoire de décarbonation des transports dans laquelle s'est engagée la France.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Comme je l'ai indiqué à propos de l'amendement n° 226 rectifié *bis* que nous venons d'examiner, la disposition proposée s'intégrerait mal dans le code des transports.

Sur le fond, l'amendement est pleinement satisfait par une modification adoptée en commission sur l'initiative de notre collègue Ronan Dantec et qui complète l'article L. 1214-2 du code des transports en prévoyant l'objectif suivant : « La diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports dans le territoire, selon une trajectoire cohérente avec les engagements climatiques de la France ».

Cet amendement étant pleinement satisfait, j'en demande de retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 144.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 517 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

L'amendement n° 583 rectifié, présenté par MM. Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquín et Joél Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillé et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 5

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Il associe dans sa préparation les départements, chefs de file des politiques sociales, et les autres collectivités territoriales concernées. » ;

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. Cet amendement est relatif au plan de déplacements urbains, devenu plan de mobilité, qui prend en compte les nouvelles formes de mobilité, active, partagée et inclusive.

L'objet de ce plan, tel qu'il est défini dans le texte, est très large, puisqu'il régit l'organisation de la mobilité des personnes, du transport de marchandises, ainsi que la circulation et le stationnement, dans le ressort de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Le plan de mobilité est élaboré en tenant compte des besoins et de la diversité de la population et des composantes du territoire. C'est pourquoi nous considérons que l'ensemble des acteurs concernés par la mobilité doit y être associé. Par conséquent, nous demandons que les départements participent, aux côtés des autres acteurs, à l'élaboration et à la préparation du plan de mobilité.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'association du département est déjà prévue explicitement par l'article L. 1214-14 du code des transports.

Cet amendement étant pleinement satisfait par le droit en vigueur, l'avis est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme Martine Filleul. Je retire l'amendement !

Mme la présidente. L'amendement n° 583 rectifié est retiré.

Je suis saisie de quatre amendements identiques.

L'amendement n° 259 rectifié est présenté par MM. Gremillet et Chaize, Mme Deromedi, MM. Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménie, Mme Bruguière, MM. Piednoir, Regnard, Pointereau, Bonhomme, Longuet et Pierre, Mme Lamure, M. Duplomb et Mme Garriaud-Maylam.

L'amendement n° 321 rectifié *bis* est présenté par MM. P. Joly, Kerrouche, Joél Bigot, Lozach, Jeansannetas et Duran, Mme Artigalas, M. Tourenne, Mmes Grelet-Certainais et G. Jourda, M. Antiste et Mme Jasmin.

L'amendement n° 466 rectifié est présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. A. Bertrand, Corbisez, Collin et Castelli, Mmes Costes et N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

L'amendement n° 647 rectifié *bis* est présenté par MM. Pellevat et L. Hervé, Mmes Noël et Vullien, MM. Luche et Panunzi, Mmes Vermeillet et Micouveau, MM. Le Nay et Longeot, Mme Morhet-Richaud, M. Moga, Mme Puissat, M. Charon, Mme Joissains, MM. Genest, B. Fournier et J.M. Boyer, Mme Billon et MM. Rapin et Savin.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par les mots :

telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux

La parole est à M. Marc Laménie, pour présenter l'amendement n° 259 rectifié.

M. Marc Laménie. Le présent amendement, déposé sur l'initiative de Daniel Gremillet et de plusieurs d'entre nous, vise à sanctuariser la nécessité pour les plans de mobilité d'assurer la limitation de l'étalement urbain, tel que défini par les PLU et les PLUI, selon les besoins et les réalités propres à chaque territoire.

Mme la présidente. La parole est à Mme Victoire Jasmin, pour présenter l'amendement n° 321 rectifié *bis*.

Mme Victoire Jasmin. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° 466 rectifié.

M. Jean-Claude Requier. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 647 rectifié *bis*.

Mme Michèle Vullien. Il est défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. À titre général, la hiérarchie des documents de planification prévoit bien que c'est le PLU qui prend en compte le plan de mobilité, et non l'inverse. La disposition proposée créerait donc de la confusion par rapport à cette hiérarchie.

S'agissant spécifiquement de l'étalement urbain, ces amendements partent d'une interprétation erronée en prêtant au plan de mobilité une portée qu'il n'a pas, puisque le projet de loi se contente de prévoir qu'il tient compte de la nécessaire maîtrise de l'étalement urbain. Le plan de mobilité n'a en particulier aucune portée sur l'ouverture à l'urbanisation.

Cette précision étant inutile, je demande le retrait de ces amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La maîtrise de l'étalement urbain est un enjeu très important. En effet, si nous laissons se développer un urbanisme de lotissements éloignés des gares et des centres commerciaux, les enjeux de mobilité deviennent très importants.

Pour autant, et compte tenu de ce que vient de rappeler M. le rapporteur sur la hiérarchie et sur l'articulation entre le plan de mobilité et le PLU, les amendements ne sont pas opérants. J'en demande donc le retrait ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. En matière d'urbanisme, l'habitat et les transports sont étroitement liés.

Compte tenu des explications données par le rapporteur puis la ministre, je retire notre amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 259 rectifié est retiré.

Je mets aux voix les amendements identiques nos 321 rectifié *bis*, 466 rectifié et 647 rectifié *bis*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 527 rectifié, présenté par M. Lurel, Mme Jasmin, M. Antiste, Mme Conconne, M. Temal, Mme Ghali, M. Raynal, Mme Prévaille et MM. Lalande, Daudigny et Montaugé, est ainsi libellé :

Alinéa 9

Après le mot :

ruraux,

insérer les mots :

des territoires enclavés ou isolés,

La parole est à Mme Victoire Jasmin.

Mme Victoire Jasmin. L'alinéa 9 renforce les anciens plans de déplacements urbains en précisant que le nouveau « plan de mobilité » vise désormais à assurer « l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux, des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des personnes dont la mobilité est réduite ».

Le présent amendement vise à prendre en compte, outre les « territoires moins denses ou ruraux », l'accessibilité des services dans les territoires enclavés ou isolés.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces territoires ne sont en effet pas inclus dans la rédaction actuelle, qui vise des territoires peu denses ou ruraux, sans considération pour leur isolement éventuel. L'avis est favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est déjà prévu que le plan de mobilité permette d'assurer le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, ce qui répond à l'objectif recherché par les auteurs de l'amendement. J'en demande donc le retrait ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 527 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 413 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, MM. Capo-Canellas et Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti et A. Marc, Mmes Billon et C. Fournier et MM. Delcros et Fouché, est ainsi libellé :

Alinéa 10

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

À cette fin, l'État fournit annuellement à toutes les autorités organisatrices de la mobilité concernées les données d'accidentologie impliquant au moins un cycliste ou un piéton de leur territoire.

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Le présent amendement vise à permettre aux AOM de mieux mettre en œuvre leur obligation de réaliser un bilan d'accidentologie dans le cadre de leurs plans de mobilité, en récupérant automatiquement de la part de l'État les données relatives à la sécurité routière sur leur territoire.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Une convention passée avec l'Observatoire national interministériel de sécurité routière prévoit que les AOM aient accès gratuitement à une base de données centralisée des accidents, afin qu'elles puissent mener des études de sécurité sur leur ressort territorial.

Cet amendement étant satisfait, j'en demande le retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour explication de vote.

Mme Michèle Vullien. Je prends acte de cette réponse, mais celle-ci m'étonne, dans la mesure où ce sont les AOM qui réclament cette mesure. Pourquoi feraient-elles cette demande si elles en bénéficient déjà ?

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme que les autorités organisatrices doivent assurer le suivi des accidents liés aux mobilités actives. L'État, *via* l'ONISR et le Cérema, apporte une aide technique en donnant accès au fichier BAAC, qui permet d'obtenir ces informations de façon fluide.

Peut-être y a-t-il un manque d'information sur le sujet ? Quoi qu'il en soit, les AOM ont accès à l'ensemble de ces données.

Mme la présidente. Madame Vullien, l'amendement n° 413 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Michèle Vullien. Je le retire, mais nous allons vérifier si l'accès à ces informations est aussi fluide que vous le dites. J'ai l'impression que non, pour tout dire...

Mme la présidente. L'amendement n° 413 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 288 rectifié n'est pas soutenu.

L'amendement n° 614 rectifié, présenté par MM. Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquín et Joél Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillé et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 17

Après le mot :

entreprises

insérer les mots :

, des services publics

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. Cet article, qui vise à généraliser la création de plans de mobilité sur notre territoire, ne saurait ignorer ni les agents des services publics présents dans les territoires, qui représentent 20 % des actifs, ni les employeurs concernés. Notre amendement vise à leur faciliter l'usage des transports en commun, du covoiturage ou des moyens de mobilité active.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement est satisfait par la rédaction de l'article 5 résultant des travaux de la commission, laquelle permet d'intégrer l'ensemble des collectivités publiques souhaitant élaborer un plan de mobilité en tant qu'employeur. Je précise qu'il s'agit d'une simple faculté et aucunement d'une obligation.

L'avis est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 614 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 23 rectifié *bis* est présenté par M. Longeot, Mme Vullien, MM. Cigolotti et Médevielle, Mme de la Provôté, MM. L. Hervé, Le Nay et Canevet, Mmes Billon et Vermeillet et MM. Henno, Laugier et Janssens.

L'amendement n° 80 rectifié *ter* est présenté par M. Vaspert, Mmes Lamure et Gruny, M. Lefèvre, Mmes Morhet-Richaud, Imbert et Canayer, M. Gremillet, Mme Ramond, MM. Rapin, Savary, Raison, Perrin, Priou, Karoutchi, Husson, Piednoir, H. Leroy, Saury, Schmitz et Moga, Mme Duranton, MM. Darnaud, Daubresse, Cuypers, Courtial et Genest, Mmes Deromedi et Lassarade, M. Laménie, Mmes Di Folco et Bruguière, MM. Bonnetcarrière et D. Laurent, Mme Renaud-Garabedian et M. Bascher.

L'amendement n° 790 rectifié est présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche.

L'amendement n° 843 rectifié *quinquies* est présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot, M. Wattedled, Mme Lherbier et M. Fouché.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 19

Compléter cet alinéa par les mots :

, ainsi qu'à mettre en place des expérimentations de décalage des horaires permettant de favoriser le réenchaînement des services de transport scolaire

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 23 rectifié *bis*.

M. Jean-François Longeot. L'article 5 tend à obliger toutes les autorités organisatrices de plus de 100 000 habitants à élaborer un plan de mobilité dès 2021, en prenant en compte les nouveaux modes de déplacement et les nouveaux services de mobilité.

Cet amendement vise à inclure le transport scolaire dans les plans de mobilité, et ce alors que près de 4 millions d'élèves sont concernés par jour. Il tend également, en cohérence avec mon amendement n° 22 rectifié *bis*, à favoriser les expérimentations de décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires, afin de permettre d'enchaîner deux circuits avec le même véhicule et le même conducteur.

La redéfinition de l'offre scolaire au sein des plans de mobilité permettrait de faire des économies en réalisant autant de circuits avec moins de véhicules, de diminuer le nombre de véhicules en circulation, ce qui réduirait d'autant les émissions polluantes, et, enfin, d'améliorer les conditions de travail des conducteurs, souvent employés à temps partiel et qui verraient leur temps de travail allongé.

L'exemple de la ville de Rennes est parlant : l'étalement des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires a permis de désengorger les transports en commun et de réaliser des économies en optimisant l'usage des véhicules existants.

Mme la présidente. La parole est à M. Antoine Lefèvre, pour présenter l'amendement n° 80 rectifié *ter*.

M. Antoine Lefèvre. Il a été excellemment défendu par Jean-François Longeot.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 790 rectifié.

M. Frédéric Marchand. Comme l'a expliqué M. Longeot, cet amendement prévoit d'ajouter dans les objectifs des plans de mobilité un alinéa dédié aux transports scolaires, afin de favoriser les expérimentations de décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires.

Ce dispositif présentera plusieurs avantages pour l'ensemble des acteurs, les collectivités territoriales pouvant réaliser des économies sur le coût du transport scolaire avec moins de véhicules nécessaires pour le service. La mesure aura aussi des bénéfices environnementaux en diminuant le nombre de véhicules en circulation.

Mme la présidente. La parole est à M. Jérôme Bignon, pour présenter l'amendement n° 843 rectifié *quinquies*.

M. Jérôme Bignon. Tout a été dit par mes collègues.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'objectif visé au travers de ces amendements est intéressant, puisqu'il s'agit d'améliorer l'organisation des transports, de réduire la congestion et de faciliter la gestion des effectifs des transporteurs, sujet sur lequel nous avons eu l'occasion d'échanger. Il faut toutefois noter que la gestion des horaires des établissements scolaires ne relève pas des AOM, lesquelles ne peuvent donc pas mettre en place seules de telles expérimentations.

Les amendements ont donc été modifiés pour faire référence à un rôle d'incitation du plan de mobilité, et donc de l'AOM, au regard de ces expérimentations. Cette précision importante ayant été ajoutée, l'avis est favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage la préoccupation des auteurs des amendements : décaler les horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires permettra de mieux lisser les besoins en termes de transport. C'était d'ailleurs le sens de l'amendement n° 510 que vous avez adopté et qui prévoit que les autorités académiques consultent les autorités organisatrices de la mobilité. Les chefs d'établissement prendront ainsi en compte cette préoccupation.

Cela étant, ce n'est pas l'autorité organisatrice qui peut avoir une capacité d'initiative sur les horaires des établissements scolaires. Le dispositif proposé ne me semblant pas opérationnel, je demande le retrait des amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 23 rectifié *bis*, 80 rectifié *ter*, 790 rectifié et 843 rectifié *quinquies*.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 414, présenté par Mme Vullien, est ainsi libellé :

Alinéa 21

1° Première phrase

a) Remplacer les mots :

schéma structurant cyclable et piéton visant

par les mots :

volet relatif à

b) Compléter cette phrase par les mots :

cyclables et piétons

2° Seconde phrase

Remplacer les mots :

Le plan

par les mots :

Ce volet

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. L'expression « schéma structurant » utilisée dans cet alinéa est inappropriée, car elle ne sied pas à la vocation planificatrice d'un plan de mobilité. Le présent amendement apporte donc une modification rédactionnelle en proposant d'utiliser plutôt la notion de « volet » du plan de mobilité.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cette nouvelle rédaction permettrait de clarifier l'insertion du dispositif dans le plan de mobilité. L'avis est donc favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 414.

(L'amendement est adopté.)

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

L'amendement n° 702 rectifié, présenté par M. Piednoir, Mmes Deroche, Deromedi, Garriaud-Maylam et M. Mercier, M. Husson, Mme L. Darcos, MM. Savin, H. Leroy, D. Laurent et Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Lassarade, MM. Charon, Saury, Priou et Gremillet et Mmes Duranton et Billon, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 21, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Ce plan prend en compte les schémas définis aux autres niveaux territoriaux.

II. – Après l'alinéa 63

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Il intègre les itinéraires d'intérêt régional et le schéma départemental vélo lorsqu'il existe.

La parole est à Mme Laure Darcos.

Mme Laure Darcos. Cet amendement a été proposé par M. Stéphane Piednoir.

Les plans de mobilité doivent assurer la meilleure cohérence territoriale possible, y compris pour la circulation à vélo du plus grand nombre. Cela suppose une planification de l'offre d'itinéraires cyclables locaux en adéquation avec l'outil de planification de référence que constituent les itinéraires cyclables d'intérêt régional inscrits au Sraddet et les schémas vélos départementaux.

Le présent amendement intègre également les schémas des véloroutes dans les plans de mobilité rurale.

Mme la présidente. L'amendement n° 649 rectifié, présenté par Mme Noël, MM. Bascher, Savary, Piednoir, Chaize, Bonne, Genest et Sido, Mme A.M. Bertrand, MM. Vogel

et Pellevat, Mme Keller, MM. B. Fournier, de Nicolaÿ et Chatillon, Mme Deromedi, MM. Morisset, Bonhomme et Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Imbert et M. Gremillet, est ainsi libellé :

I. – Après l’alinéa 25

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

... Après le même article L. 1214-4, il est inséré un article L. 1214-4... ainsi rédigé :

« *Art. L. 1214-4-...* – Le plan de mobilité définit un schéma structurant cyclable et piéton visant la continuité et la sécurisation des itinéraires et leur cohérence avec le schéma régional des véloroutes et, le cas échéant, le schéma départemental vélo. Il définit notamment la localisation des zones de stationnement à proximité des gares ou aux entrées de villes et le stationnement des vélos. » ;

II. – Après l’alinéa 63

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Il intègre le schéma régional des véloroutes et le schéma départemental vélo lorsqu’il existe.

La parole est à M. Louis-Jean de Nicolaÿ.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. Des itinéraires cyclables linéaires, continus et sécurisés sont indispensables à un maillage cyclable cohérent. Le report modal de la voiture individuelle vers le vélo pour des distances allant jusqu’à 15 kilomètres, voire au-delà, sera rendu possible grâce à ce maillage du territoire local, départemental, régional et national.

Les plans de mobilité doivent assurer la meilleure cohérence territoriale possible, y compris pour la circulation à vélo du plus grand nombre. Cela suppose une planification de l’offre d’itinéraires cyclables locaux en adéquation avec l’outil de planification de référence que constituent le schéma régional cyclable et les schémas vélos départementaux. Ces derniers sont établis en cohérence avec les schémas de niveau supra-européen ou national et en lien avec les acteurs publics du territoire.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. En commission, nous avons intégré au Sraddet – je l’ai évoqué précédemment – l’identification d’itinéraires cyclables d’intérêt régional.

Le droit en vigueur prévoit déjà que le plan de mobilité prend en compte les objectifs du Sraddet et doit être compatible avec ces règles générales. Par conséquent, les amendements sont satisfaits par la combinaison du droit en vigueur et des ajouts au projet de loi, sans qu’il soit nécessaire de préciser spécifiquement que le plan de mobilité prend en compte les itinéraires concernés. J’en demande donc le retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Les auteurs de ces deux amendements souhaitent-ils les maintenir ?

Mme Laure Darcos. Je retire notre amendement.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. Je retire également le nôtre.

Mme la présidente. Les amendements n° 702 rectifié et 649 rectifié sont retirés.

Je suis saisie de deux amendements identiques.

L’amendement n° 712 est présenté par M. Laugier, Mme Primas, M. Schmitz et Mme de Cidrac.

L’amendement n° 833 rectifié *quinquies* est présenté par MM. Lévrier, de Belenet, Mohamed Soilihi, Bonnecarrère, Guerriau, A. Marc, Théophile, Louault, Henno, Wattedled, Moga et Gattolin.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l’alinéa 22

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« *Art. L. 1214-2-* – Le plan de mobilité intègre un schéma pour le recensement des espaces publics aériens utilisables par les transports urbains de marchandises et de passagers. Le plan définit également les pôles d’échanges multimodaux des transports utilisant les espaces publics aériens et les autres types de transport situés dans le ressort territorial. » ;

La parole est à Mme Marta de Cidrac, pour présenter l’amendement n° 712.

Mme Marta de Cidrac. Je défends cet amendement au nom de Michel Laugier.

Le plan de mobilité s’arrête à la seule structuration des voies cyclables, piétonnières, ferroviaires et navigables. Il serait intéressant que le cadre réglementaire prévoie également le recensement des espaces publics aériens utilisables par les transports urbains de marchandises et de passagers. De tels projets existent dans mon département des Yvelines. Nous aimerions connaître votre avis sur ce sujet.

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Théophile, pour présenter l’amendement n° 833 rectifié *quinquies*.

M. Dominique Théophile. Il est défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le code des transports prévoit déjà que le plan de mobilité intègre l’organisation des conditions d’approvisionnement de l’agglomération, notamment en tenant compte des besoins en surface nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l’utilisation des infrastructures logistiques existantes. Il ne paraît donc pas utile d’intégrer systématiquement un volet dédié à l’intégration des espaces publics aériens, d’autant que cette notion reste relativement imprécise. Je demande donc le retrait de ces amendements ; à défaut, l’avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les auteurs de ces amendements envisagent, avec quelques longueurs d’avance – c’est parfois positif –, des livraisons par drones dans les villes denses. Bien sûr, ce sont des sujets sur lesquels nous travaillons. Nous réfléchissons ainsi à la façon d’obtenir une sécurisation des drones qui survolent les zones peuplées, ce qui n’est pas le cas aujourd’hui.

Ces réflexions en étant encore au stade exploratoire ou expérimental, il me semble compliqué de demander aux autorités organisatrices, qui ne savent pas nécessairement ce que seront les technologies d’ici à quelques années, de les intégrer dans leur plan de mobilité. Je demande donc le retrait des amendements ; à défaut, l’avis sera défavorable.

Mme Marta de Cidrac. Je retire notre amendement !

Mme la présidente. L’amendement n° 712 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 833 rectifié *quinquies*.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

L'amendement n° 552 rectifié *bis* est présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann et MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnecarrère et A. Marc.

L'amendement n° 997 rectifié *bis* est présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Piednoir, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mme Lavarde, M. Vaspert, Mmes Guillotin et Duranton, MM. Le Gleut, Laménie, Regnard, Poniatowski, Gremillet et Rapin et Mme Chauvin.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéas 23 et 24

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

5° L'article L. 1214-3 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les communautés de communes autorités organisatrices de la mobilité ne sont pas soumises à cette obligation. » ;

La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 552 rectifié *bis*.

Mme Michèle Vullien. Je serai très concrète.

Le code des transports prévoit aujourd'hui que les autorités organisatrices de la mobilité dont les ressorts territoriaux sont inclus ou recoupent une agglomération de plus de 100 000 habitants ont l'obligation d'élaborer un plan de mobilité. Une agglomération doit ici être entendue comme une unité urbaine, au sens de l'Insee.

Selon le dernier relevé du Cérema, 61 agglomérations dépassent aujourd'hui 100 000 habitants, ce qui correspond à 95 AOM soumises à l'obligation d'élaboration d'un PDU. Or les alinéas 23 et 24 de l'article 5 du projet de loi modifient cette règle pour cibler directement les AOM dont le ressort territorial comporte plus de 100 000 habitants, en supprimant la référence à la notion d'agglomération. Ce faisant, plus d'une vingtaine d'AOM, généralement de taille moyenne, se retrouveraient à basculer dans un régime d'obligation d'élaborer un plan de mobilité, car leur ressort territorial dépasse le seuil de 100 000 habitants, alors même que leur agglomération, au sens de l'Insee, comporte bien moins de 100 000 habitants.

Ces nouvelles dispositions risquent de peser fortement sur ces AOM, qui sont la plupart du temps composées de nombreuses communes rurales, où la mise en œuvre d'un plan de mobilité n'est pas pertinente. L'amendement tend donc à revenir aux critères actuellement en vigueur, tout en orientant les AOM non soumises à cette obligation vers l'élaboration d'un plan de mobilité rurale, davantage adapté aux spécificités des AOM comprises dans une agglomération de moins de 100 000 habitants.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Husson, pour présenter l'amendement n° 997 rectifié *bis*.

M. Jean-François Husson. Compte tenu de la clarté de l'exposé de Michèle Vullien, je préfère recueillir tout de suite l'avis du rapporteur et de la ministre ; j'expliquerai mon vote au besoin.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces amendements visent à résoudre la difficulté que vous évoquez en prévoyant que les communautés de communes susceptibles de devenir des AOM ne seront pas soumises à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité, tout en maintenant les conditions actuelles d'élaboration du plan de mobilité. L'avis est donc favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est important que des communautés de communes ne soient pas obligées de réaliser des plans de mobilité. La rédaction initiale permettait d'aboutir à ce résultat. Mais, compte tenu de la réécriture issue des travaux de la commission, je suis favorable à ces amendements.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 552 rectifié *bis* et 997 rectifié *bis*.

(*Les amendements sont adoptés.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 341 rectifié, présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mmes Lavarde et Duranton et MM. Le Gleut, Laménie, Regnard, Gremillet et Rapin, est ainsi libellé :

I.- Alinéa 26

Remplacer les mots :

aux premier et

par le mot :

au

II.- Après l'alinéa 26

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Le premier alinéa de l'article L. 1214-7 est ainsi rédigé :

« Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre I^{er} du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII du même code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, avec le plan climat-air-énergie territorial prévu par l'article L. 229-26 du code de l'environnement, lorsqu'il couvre la totalité du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et, si cette dernière condition n'est pas remplie, l'autorité organisatrice de la mobilité par substitution définit le plan climat-air-énergie territorial en lien avec le territoire concerné. » ;

La parole est à M. Jean-François Husson.

M. Jean-François Husson. Il s'agit d'éviter des « trous dans la raquette ».

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, dite « loi TEPCV », prévoit que les EPCI élaborent des plans climat-air-énergie territoriaux, ou PCAET. C'est une obligation pour les EPCI de plus de 20 000 habitants.

Or il n'y a pas aujourd'hui de lien juridique entre les plans de mobilité, qui sont des documents de planification organisant pour dix ans la mobilité sur un territoire, et les plans

climat-air-énergie territoriaux, qui sont pourtant des documents de référence en matière de climat, d'air et même de santé pour l'ensemble des parties prenantes d'un territoire.

Cet amendement vise simplement à rendre compatibles ces plans de mobilité, qui sont élaborés par les AOM, avec les PCAET. Il est proposé que, en l'absence de PCAET couvrant le périmètre du plan de mobilité, la région, qui est l'autorité organisatrice de la mobilité par substitution, définisse le PCAET, en lien avec les territoires concernés. L'idée est qu'il ne faut plus laisser aucun territoire de moins de 20 000 habitants non couvert par un PCAET. En confiant cette responsabilité à la région, il s'agit d'instaurer une solidarité, afin que ces territoires ne soient pas laissés pour compte.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement est en partie satisfait par un ajout que nous avons fait en commission, lequel prévoit une prise en compte par le plan de mobilité du ou des PCAET élaborés sur son ressort territorial.

Quant à prévoir l'élaboration par une AOM d'un PCAET dès lors que son ressort territorial n'est pas couvert par un tel plan, cela ne nous semble pas pertinent pour deux raisons.

D'abord, cette situation va se produire fréquemment, dès lors que la compétence AOM est exercée au niveau d'un syndicat mixte.

Ensuite et surtout, les mobilités ne constituent qu'une partie des questions traitées au travers d'un PCAET, et donc confier à une AOM l'élaboration d'un PCAET ne semble pas opportun, en termes de compétence.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage l'avis du rapporteur. Par ailleurs, il me semble que l'on perdrait la relation entre le plan de mobilité et le Sradet, pour les sujets qui ne sont pas traités dans le PCAET. Je propose le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Husson, pour explication de vote.

M. Jean-François Husson. Je vais retirer l'amendement, mais le problème est réel.

Aujourd'hui, un EPCI de moins de 20 000 habitants n'a pas l'obligation d'élaborer un PCAET. C'est, me semble-t-il, une erreur.

Certes, les AOM ne couvrent pas forcément le même périmètre et ne traitent pas des mêmes sujets que les PCAET, mais il y a des recoupements. La région étant AOM par défaut si aucun EPCI ne décide d'exercer cette compétence, nous proposons d'appliquer une sorte de parallélisme des formes, en confiant à l'AOM le soin d'élaborer le PCAET pour les intercommunalités de moins de 20 000 habitants, en liaison avec celles-ci.

Cela étant dit, je retire l'amendement, vu la complexité du sujet. Madame la ministre, avoir de grandes ambitions pour de grands territoires ne permet pas de gagner en simplicité...

Mme la présidente. L'amendement n° 341 rectifié est retiré.

L'amendement n° 1028, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 26

Remplacer la référence :

L. 1248-8

par la référence :

L. 1214-8

La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1028.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 145 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 33

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Au II, le mot : « cent » est remplacé par le mot : « cinquante » ;

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

M. Pascal Savoldelli. J'indique d'emblée que nous sommes disposés à retirer cet amendement si l'on apporte une réponse satisfaisante à notre questionnement.

Les entreprises de plus de 100 salariés ont l'obligation de mettre en place un plan de mobilité, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'Ademe, étant chargée d'en suivre la mise en œuvre. Pourquoi ne serait-il pas possible d'abaisser le seuil à 50 salariés ? Je vous remercie par avance de me répondre, monsieur le rapporteur, madame la ministre.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Introduire une telle modification nécessiterait une concertation préalable, compte tenu de son impact sur l'ensemble des entreprises et employeurs publics. Il paraît compliqué d'adopter brutalement cet amendement.

Par ailleurs, le seuil de 100 salariés a été retenu sans justification particulière.

L'avis est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. On constate aujourd'hui que, parmi les entreprises ayant l'obligation d'élaborer un plan de mobilité, seules 8 % se sont conformées à cette obligation. Le bon chemin est non pas d'ajouter des obligations aux obligations et d'abaisser les seuils, mais d'inviter les partenaires sociaux à se saisir de ce sujet. L'employeur peut faire beaucoup pour améliorer les mobilités entre domicile et travail des salariés, par exemple en travaillant sur les horaires, sur le développement du télétravail, sur l'installation d'équipements de recharge des véhicules électriques ou la mise en place de stationnements pour les vélos. Tel est le sens de la concertation que Muriel Pénicaud et moi avons engagée avec les partenaires sociaux.

Mme la présidente. Monsieur Savoldelli, l'amendement n° 145 rectifié est-il maintenu ?

M. Pascal Savoldelli. Madame la ministre, je vous remercie de cette réponse. Ainsi, seulement 8 % des entreprises de 100 salariés et plus respectent l'obligation qui s'impose à elles ! L'Ademe a été mandatée pour sanctionner les manquements, au travers notamment de l'accès aux investissements d'avenir.

Il apparaît donc que le problème tient non pas au seuil, mais au respect de la loi et au manque d'engagement des entreprises. Comment se fait-il qu'une loi ne soit appliquée que par 8 % des parties concernées ? Quand le législateur institue une obligation pour les salariés, on s'attend plutôt à ce qu'elle soit respectée à 100 %... Nous retirons l'amendement, mais il y a là un chantier à ouvrir d'urgence !

Mme la présidente. L'amendement n° 145 rectifié est retiré.

L'amendement n° 604 rectifié, présenté par M. Houllegatte, Mme M. Filleul, MM. Bérít-Débat, Dagbert, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 32

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Au troisième alinéa du I, les mots : « peut notamment comporter » sont remplacés par les mots : « comporte notamment » et les mots : « des moyens et usages de transports alternatifs » sont remplacés par les mots : « des mobilités alternatives » ;

II. – Après l'alinéa 33

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Au II, après le mot : « site », sont insérés les mots : « , ainsi que toute entreprise de plus de dix salariés située sur une zone d'activité regroupant plus de deux cents salariés au sein d'une même zone classée UX dans le plan local d'urbanisme, » ;

La parole est à Mme Angèle Prévile.

Mme Angèle Prévile. Dans l'esprit de ce projet de loi, cet amendement tend à imposer que le programme d'actions prévu par le plan de mobilité comporte certaines dispositions jusqu'à présent facultatives. Il prévoit également que les entreprises situées dans des zones classées UX dans le PLU – sont particulièrement visées les zones commerciales, qui ont nécessairement des caractéristiques communes, notamment en ce qui concerne les horaires de travail –, mettent en place un plan de mobilité dès lors qu'il s'agit d'entreprises de plus de 10 salariés relevant d'une zone d'aménagement concerté regroupant plus de 200 salariés.

Il s'agit de réaffirmer la place des entreprises dans la gouvernance locale des mobilités, en renforçant les plans de mobilité des employeurs pour répondre de manière efficace aux besoins de mobilité du quotidien de leurs salariés.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous ne souhaitons pas ajouter de contraintes ou de charges pour les employeurs. L'avis est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est important que les entreprises situées dans des zones d'activité, souvent mal desservies par les transports en commun, puissent s'emparer dans une démarche conjointe du sujet de la mobilité de leurs salariés.

Le bon chemin n'est pas d'imposer à une entreprise de 10 salariés ou plus d'élaborer un plan de déplacements d'entreprise. Il faut que l'autorité organisatrice s'implique pour accompagner les entreprises dans leur réflexion sur la mobilité. Cela fait partie des discussions en cours avec les partenaires sociaux : comment les entreprises pourraient-elles mieux s'approprier les outils du plan de mobilité, avec l'aide des autorités organisatrices ? La bonne démarche est d'en faire un sujet du dialogue social.

Je souhaite le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 604 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 607 rectifié, présenté par M. Houllegatte, Mme M. Filleul, MM. Bérít-Débat, Dagbert, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 33

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Après le mot : « obligation », la fin de la seconde phrase du II est remplacée par les mots et une phrase ainsi rédigée : « est soumise à une majoration de 10 % de son versement mobilité à partir de 2021 et de 20 % à compter de 2022. Un décret fixe les modalités d'application du présent alinéa. » ;

La parole est à Mme Nelly Tocqueville.

Mme Nelly Tocqueville. Cet amendement vise à renforcer, en majorant le versement mobilité, le dispositif de sanctions à l'encontre des entreprises ne respectant pas l'obligation qui leur est faite d'élaborer un plan de mobilité. Ce dispositif de sanctions figurait dans l'avant-projet de loi.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous ne sommes pas favorables à cette approche pour le moins punitive. L'avis est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous aurez compris que telle n'est pas la philosophie du Gouvernement. Il faut trouver, notamment dans le cadre du dialogue social, le moyen que les entreprises se saisissent davantage de ces sujets, avec l'aide des autorités organisatrices. On constate que lorsque l'autorité organisatrice anime ces démarches d'élaboration du plan de mobilité, beaucoup plus d'entreprises s'engagent. L'avis est défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 607 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 329 rectifié n'est pas soutenu.

L'amendement n° 305 rectifié *quater*, présenté par MM. Lafon, Marseille, Mizzon, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnacarrère et Henno, Mme Billon, M. Capo-Canellas, Mmes Féral et Goy-Chavent, M. Cadic, Mme Tetuanui, MM. Janssens et Canevet, Mme Guidez et MM. Laugier et Delcros, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 46

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-25, après le mot : « déplacements », sont insérés les mots : « et de la métropole du Grand Paris » ;

La parole est à M. Laurent Lafon.

M. Laurent Lafon. Il s'agit d'intégrer la métropole du Grand Paris parmi les collectivités qui seront consultées lors de l'élaboration du plan de mobilité pour la région d'Île-de-France.

En effet, la métropole du Grand Paris est compétente en matière d'élaboration du schéma de cohérence territoriale, le SCOT. À ce titre, elle devra veiller à la compatibilité de ce document avec le plan de déplacements urbains d'Île-de-France, le PDUIF, et, demain, avec le plan de mobilité.

Par cohérence, il serait souhaitable que la métropole soit également consultée lors de l'élaboration ou de la révision du plan de mobilité.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'exigence de compatibilité entre le SCOT et le plan de mobilité unique d'Île-de-France justifie que l'on consulte la métropole du Grand Paris, chargée d'élaborer le SCOT, sur le plan de mobilité de la région. L'avis est favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 305 rectifié *quater*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 330 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 415 rectifié *quater* est présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Bonnacarrère et A. Marc et Mme C. Fournier.

L'amendement n° 615 rectifié *ter* est présenté par MM. Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 62

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Il peut être élaboré par une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 non soumise à l'obligation mentionnée à l'article L. 1214-3 et qui n'a pas élaboré volontairement un plan de mobilité. Il couvre l'ensemble de son territoire.

La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 415 rectifié *quater*.

Mme Michèle Vullien. L'un des objectifs principaux du projet de loi est la couverture intégrale du territoire par des AOM, dont la compétence s'étend notamment à la planification de la politique de mobilité, aux termes de l'article 1^{er} du texte.

Dans cette optique, l'article 5 enrichit à la fois le contenu des plans de mobilité et celui des plans de mobilité rurale créés par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Afin d'améliorer la lisibilité de l'architecture des documents de planification en matière de mobilité, le présent amendement précise explicitement que les plans de mobilité rurale doivent être élaborés par les AOM qui n'ont pas l'obligation d'élaborer un plan de mobilité, à condition qu'elles n'aient pas déjà opté pour l'élaboration volontaire d'un plan de mobilité.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Dagbert, pour présenter l'amendement n° 615 rectifié *ter*.

M. Michel Dagbert. Comme on dit dans l'émission *Des chiffres et des lettres*, « pas mieux » ! (Sourires.)

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous avons estimé, en commission, qu'une telle clarification n'était pas indispensable. Mais si elle permet d'éviter toute ambiguïté sur le périmètre des obligations en matière de planification et d'articulation entre les différents plans, alors nous y sommes favorables.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est important qu'il n'y ait pas d'ambiguïté sur le fait que le plan de mobilité rurale est facultatif. La rédaction proposée au travers de ces amendements est peut-être meilleure, même si elle est à mon avis quelque peu redondante. L'avis est favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 415 rectifié *quater* et 615 rectifié *ter*.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 1029, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 65

Remplacer les mots :

de cet article

par les mots :

du même article L. 2224-37

La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1029.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 871, présenté par Mme Prévile, est ainsi libellé :

Alinéa 65

Supprimer les mots :

, à leur demande,

La parole est à Mme Angèle Prévile.

Mme Angèle Prévile. Dans notre pays, à l'heure d'une crise inédite, la demande de participation est immense. Nos concitoyens veulent s'exprimer, prendre part à la vie de la cité, être impliqués, ne pas subir sans comprendre. Il faut l'entendre. Le plan de mobilité sera d'autant mieux accepté qu'auront pu se croiser les avis les plus divers. La connaissance est aussi locale ; elle n'est pas seulement dans les bureaux d'études. La concertation doit être la plus large possible.

Cet amendement vise à rendre obligatoire la consultation des parties concernées : représentants des professions, usagers des transports, associations de personnes handicapées, gestionnaires de voiries, associations agréées de protection de l'environnement, chambres consulaires, etc.

Cette consultation riche permettra d'étoffer le plan de mobilité, de le rendre plus judicieux et plus efficace, ce qui est vertueux. Une telle démarche est non seulement logique, si on a le souci de l'efficacité, mais aussi plus démocratique. Elle ne constitue pas une perte de temps.

Les territoires ruraux souffrent cruellement de l'absence d'un plan de mobilité et sont dans une attente très forte.

Consulter toutes ces associations ne posera pas problème, au contraire : c'est l'assurance d'être au plus près des attentes du terrain, de donner la possibilité aux divers acteurs de s'exprimer et de faire consensus, avec un bénéfice plus que certain, fruit d'une intelligence collective. Nous avons tous à y gagner.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission considère que la modification proposée rendrait beaucoup plus complexe le travail des autorités souhaitant s'engager dans l'élaboration d'un plan de mobilité rurale.

Le principe d'une consultation de certains acteurs de la société civile à leur demande reprend le droit en vigueur, résultant de la loi de transition énergétique de 2015. Gardons de la souplesse pour les collectivités territoriales : c'est le maître mot depuis que nous examinons ces questions.

L'avis est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons vraiment une divergence en termes de philosophie. Le plan de mobilité rurale se veut une démarche de planification simplifiée. Je n'ai pas de doute sur le fait que les communautés de communes entendent la demande d'écoute exprimée par nos concitoyens, et qu'elles sauront consulter l'ensemble des parties intéressées par ces sujets de mobilité, *a fortiori* si celles-ci le demandent. Prévoir une consultation systématique de ces nombreuses parties prenantes pour de petites communautés de communes conduirait à alourdir un processus qui se veut au contraire simplifié. L'avis est défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 871.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 247 rectifié *ter* est présenté par MM. L. Hervé, Longeot, Kern, Canevet, Le Nay, Prince, Bonnacarrère et Henno, Mmes Saint-Pé, Férat et Billon, MM. Louault et Janssens, Mmes Tetuanui, Joissains, de la Provôté et C. Fournier et M. Moga.

L'amendement n° 252 rectifié *ter* est présenté par M. D. Laurent, Mme Imbert, MM. Bouchet et Chaize, Mmes Deromedi et Duranton et MM. Genest, B. Fournier, Vaspert, Revet, Lefèvre, Bonhomme, Le Gleut, Poniatowski, Gremillet, Laménie, Pointereau et J. M. Boyer.

L'amendement n° 457 rectifié est présenté par MM. Requier, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes, M. Dantec, Mme N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Vall.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 68

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Une autorité organisatrice d'un réseau public de distribution mentionnée à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales peut être associée à l'élaboration du plan de mobilité rurale, à la demande et pour le compte d'une ou de plusieurs autorités organisatrices de la mobilité incluses en totalité dans son périmètre.

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 247 rectifié *ter*.

M. Jean-François Longeot. L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales autorise les communes et leurs groupements exerçant certaines compétences, notamment les autorités organisatrices des réseaux publics de distribution d'électricité, à créer et à exploiter des infrastructures de recharge de véhicules électriques ou hydrides. De nombreux syndicats d'énergie de taille départementale ont ainsi entrepris de déployer des réseaux de bornes de recharge sur leur territoire.

Dans le cadre de la procédure consultative, ces syndicats sont également habilités à élaborer, à la demande et pour le compte d'un ou de plusieurs EPCI à fiscalité propre qui en sont membres, le PCAET, mentionné à l'article L. 229-26 du code de l'environnement.

Dans le même esprit, le présent amendement a pour objet de permettre à un grand syndicat d'énergie, compte tenu de l'expérience qu'il a pu acquérir dans la mise en œuvre de la mobilité propre et de la planification énergétique sur son territoire, d'être associé à l'élaboration d'un plan de mobilité rurale pour le compte et à la demande d'une ou de plusieurs autorités organisatrices de la mobilité dont le périmètre est totalement inclus dans le sien.

Il est important de préciser que le syndicat d'énergie n'a en aucun cas vocation à se substituer à l'autorité organisatrice de la mobilité, qui *in fine* reste chargée d'adopter le plan de mobilité rurale, mais uniquement à lui apporter l'appui et l'expertise dont cette autorité peut avoir besoin, si bien entendu si elle le souhaite.

Tel est le sens de cet amendement que je vous ai présenté au nom de mon collègue Loïc Hervé.

Mme la présidente. La parole est à M. Antoine Lefèvre, pour présenter l'amendement n° 252 rectifié *ter*.

M. Antoine Lefèvre. De nouveau, je dois reconnaître publiquement que M. Longeot a tellement bien défendu son amendement que je n'ai pas besoin d'en dire plus... (*Sourires.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° 457 rectifié.

M. Jean-Claude Requier. Le présent amendement vise à tirer parti de l'expertise acquise par les syndicats d'énergie afin de les associer à l'élaboration des plans de mobilité rurale, sans préjudice des compétences des autorités organisatrices de la mobilité. Adopter cette mesure serait logique au regard du fait que ces syndicats sont déjà autorisés à élaborer le PCAET pour le compte d'un ou plusieurs EPCI. Le périmètre des AOM serait respecté, puisque ces dernières ne seront pas contraintes de rejoindre cette démarche, mais pourront simplement en faire la demande, sous réserve que ces syndicats soient totalement inclus dans leur périmètre. Ouvrir cette possibilité offrirait des marges de manœuvre aux autorités organisatrices de la mobilité, en leur fournissant un vivier d'expertise particulièrement utile.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission considère que ces amendements sont pleinement satisfaits par une modification adoptée en commission, sur l'initiative de Daniel Laurent et de Loïc Hervé, afin de prévoir la consultation des syndicats d'énergie actifs en matière d'infrastructures de recharge électrique sur le projet de plan de mobilité rurale. Les syndicats d'énergie sont certes des acteurs importants, puisqu'ils mettent en place les infrastructures, mais il nous semble préférable que le plan de mobilité rurale soit élaboré systématiquement par l'autorité qui en a la compétence. La planification doit correspondre à la compétence de fond.

Nous demandons donc le retrait de ces trois amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Longeot, l'amendement n° 247 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Jean-François Longeot. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 247 rectifié *ter* est retiré.

M. Antoine Lefèvre. Je retire l'amendement n° 252 rectifié *ter*, madame la présidente.

M. Jean-Claude Requier. Et moi l'amendement n° 457 rectifié.

Mme la présidente. Les amendements n° 252 rectifié *ter* et 457 rectifié sont retirés.

L'amendement n° 35 rectifié *bis*, présenté par M. Longeot, Mme Vullien, M. Bonnacarrère, Mmes Billon et Vermeillet, MM. Moga et Canevet, Mmes Tetuanui, Vérien, Guidez et Gatel, M. Bockel, Mmes Sollogoub et Perrot et MM. Delcros, Le Nay, Cigolotti, Médevielle et Gremillet, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 72

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° La sous-section 3 de la section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie est complétée par un article L. 3111-10-... ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-10- L'accès aux services de transport scolaire peut être ouvert à des salariés dans le cadre d'une convention conclue entre l'autorité compétente pour leur organisation et l'entreprise les employant. Les modalités des conventions passées avec les entreprises, et notamment les conditions de leur participation financière au transport de leurs salariés, sont précisées par décret en Conseil d'État.

« Les projets de convention relevant du premier alinéa du présent article sont soumis à l'avis préalable du conseil régional lorsque l'autorité compétente pour organiser les services de transport scolaire qui en sont l'objet n'est pas la région elle-même. Cet avis est réputé donné si le conseil municipal ne s'est pas prononcé dans les trois mois suivant la transmission, par l'autorité compétente, du projet de convention à la région. »

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. Chaque jour, 4 millions d'élèves sont transportés en autocar, dont 2 millions en zone rurale. Le transport scolaire représente une mobilité sûre et adaptée à la desserte des territoires, notamment des territoires ruraux, pour lesquels ils représentent parfois l'unique moyen de transport public.

C'est la raison pour laquelle cet amendement prévoit d'ouvrir ce mode de transport à d'autres publics, notamment aux salariés, pour qui, en milieu rural, le lieu de résidence ne coïncide que rarement avec le lieu de travail.

Offre de mobilité et opportunités d'emploi sont directement liées. Ainsi, il a été prouvé que, en 2017, un Français sur quatre a refusé un travail faute de moyen de transport pour s'y rendre.

L'ouverture de l'accès aux transports scolaires permettrait d'offrir une solution sûre et de qualité aux salariés rencontrant des difficultés pour se rendre sur leur lieu de travail, et ne représenterait pas un coût supplémentaire pour la collectivité. En effet, cet amendement prévoit une compensation de la part de l'entreprise employant les salariés bénéficiaires du transport scolaire en lien avec l'autorité organisatrice de transport scolaire, selon les spécificités et contraintes de chaque territoire.

Cette mesure se veut également sociale, sachant que le taux de personnes ayant déjà dû renoncer à un travail ou à une formation parce qu'elles ne pouvaient s'y rendre atteint 43 % chez les jeunes et dépasse 50 % chez les populations les plus fragiles socialement.

Il s'agit donc non pas de banaliser le transport scolaire ou de le soumettre à une logique lucrative, mais de lever une barrière à la formation, à l'employabilité et à la circulation de populations qui ont un véritable besoin de mobilité.

Je vous remercie de l'attention que vous ne manquerez pas de porter à cet amendement dans le cadre du développement de nos territoires ruraux.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La proposition est intéressante, voire séduisante, mais sa mise en œuvre pose question. En effet, il s'agit de prévoir une contribution directe des entreprises au financement d'un service public.

Dans le temps qui nous était imparti, nous n'avons pas pu pleinement analyser la portée de cet ajout, s'agissant notamment du lien avec le versement mobilité éventuel et avec le forfait mobilité durable. Nous n'avons pu prendre une position claire sur le sujet. Je souhaiterais donc connaître l'avis du Gouvernement, auquel je me rangerai sans doute.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à ouvrir l'accès aux services de transport scolaire à des salariés dans le cadre d'une convention, notamment financière, passée entre l'autorité compétente et les entreprises concernées.

Comme nous l'avons souligné lors de l'examen de l'amendement n° 511, les autorités organisatrices ont d'ores et déjà la possibilité, dans le cadre d'une politique de mutualisation, d'ouvrir les services de transport scolaire à d'autres publics.

Il s'agit à mes yeux d'une solution intéressante et pragmatique qui vise à s'appuyer au maximum sur les transports déjà existants dans les zones rurales, en particulier le transport scolaire, qui est souvent le seul transport public régulier dans ces zones, pour développer une offre de mobilité à l'adresse des habitants de ces territoires.

Bien évidemment, il faut que les autorités organisatrices veillent au maintien de la vocation scolaire du service et au respect des obligations afférentes en termes de sécurité.

Dans la mesure où il est déjà satisfait, je vous demande, monsieur le sénateur, de bien vouloir retirer cet amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Longeot, pour explication de vote.

M. Jean-François Longeot. Je vais maintenir cet amendement.

J'ai bien compris l'argumentation de Mme la ministre, mais les possibilités offertes varient beaucoup d'un territoire à l'autre. L'adoption de cet amendement rendrait service à la fois aux employeurs et aux salariés et améliorerait les déplacements dans la ruralité, sans nous engager beaucoup.

Mme la présidente. Monsieur le rapporteur, la commission se rallie-t-elle à l'avis du Gouvernement ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 35 rectifié bis.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 286 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguière, M. de Nicolaj, Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et MM. Revet et Gremillet, est ainsi libellé :

Alinéa 76

Compléter cet alinéa par les mots :

et les mots : « et de restauration de la biodiversité » par les mots : « de développement d'infrastructures végétales »

La parole est à M. Louis-Jean de Nicolaj.

M. Louis-Jean de Nicolaj. Issus de la loi NOTRe, les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, les Sraddet, sont des

outils de planification sectoriels qui précisent la stratégie régionale et déterminent les objectifs et règles fixés par la région dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire.

Le projet de loi d'orientation des mobilités a pour objet la réussite de la transition écologique et énergétique et doit permettre de faire émerger les mobilités et infrastructures correspondantes, répondant aux besoins des populations comme des territoires, notamment en matière d'aménagement.

Au-delà de ses effets directs sur la qualité de l'environnement, la végétalisation a un impact sur la physionomie de la ville et la qualité de vie : les îlots de verdure offrent au regard un paysage diversifié et procurent des espaces reposants aux habitants.

Le développement des nouvelles mobilités et des infrastructures suppose de poursuivre cette logique de végétalisation des pistes cyclables, des voies de tramway et des gares ou encore de colonisation du mobilier urbain lancée par de nombreuses collectivités, telles que Le Havre, Rouen ou Perpignan, et de l'intégrer aux Sraddet.

Tel est le sens de cet amendement qui tend à modifier l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales pour intégrer le développement d'infrastructures végétales à ces fameux Sraddet.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il est important de maintenir la notion beaucoup plus globale, et désormais entrée dans le vocabulaire, de « restauration de la biodiversité » dans les Sraddet, qui vise notamment à identifier au niveau régional la trame verte et bleue, d'après les orientations nationales, pour assurer les continuités écologiques.

Par des amendements précédents, nous avons intégré la notion d'infrastructure végétale en début de projet de loi et la protection de la biodiversité dans la programmation des infrastructures. Toutefois, l'insertion de cette notion ici ne paraît pas judicieuse. Pour ces raisons, la commission demande le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement partage l'avis de la commission.

Il est effectivement important d'intégrer les objectifs de qualité et de cadre de vie liés aux infrastructures vertes. Toutefois, la rédaction de cet amendement fait disparaître toute dimension régénératrice de la trame verte et bleue, ce qui est incohérent avec les autres textes relatifs aux Sraddet et à cette trame.

Mme la présidente. Monsieur de Nicolaj, l'amendement n° 286 rectifié est-il maintenu ?

M. Louis-Jean de Nicolaj. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 286 rectifié est retiré.

L'amendement n° 237 rectifié *ter*, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub, N. Delattre et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère, A. Marc et Henno, Mmes Billon et C. Fournier, M. Fouché et Mme Renaud-Garabedian, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 76

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

...° Après le troisième alinéa du même article L. 4251-1, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le schéma identifie les zones d'activités logistiques existantes et futures à développer en lien avec les besoins des territoires. » ;

...° Le septième alinéa dudit article L. 4251-1 est ainsi modifié :

a) Le mot : « quatrième » est remplacé par le mot : « cinquième » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Ces règles définissent les conditions dans lesquelles les sites logistiques existants sont préservés, regroupés et développés autour des axes de transport structurants. » ;

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Je vais parler de logistique, ce parent pauvre de la LOM : cachez cette logistique que je ne saurais voir...

Cet amendement porte sur l'implantation des plateformes logistiques, véritable enjeu d'aménagement du territoire.

Ces implantations doivent reposer sur une cohérence d'ensemble, sur une planification allant à l'encontre de choix parfois trop opportunistes. Le foncier disponible ne doit pas être la seule clé de lecture. La présence d'axes de transport, leur capacité à supporter un trafic de poids lourds intense, la proximité des bassins de vie sont aussi à prendre en compte.

Cet amendement vise à confier aux élus un véritable outil de planification en proposant que les Sraddet intègrent la localisation des activités logistiques, en préservant les sites existants et en prévoyant des zones futures à développer, en lien avec les besoins du territoire.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il s'agit là encore d'un enjeu de simplification.

L'article 5 du projet de loi complète déjà les objectifs de moyen et long terme du schéma en y intégrant la logistique et le développement des transports de marchandises. Or le droit en vigueur prévoit que le Sraddet comprend une carte synthétique et des règles générales en vue de mettre en œuvre les objectifs, y compris ceux ajoutés par le projet de loi en matière de logistique et de transport de marchandises.

La combinaison du droit existant et des ajouts prévus par le texte initial du projet de loi satisfait donc pleinement cet amendement, sans qu'il soit nécessaire d'ajouter des précisions. Autrement, chaque thématique du Sraddet va susciter de nouvelles précisions législatives, au risque d'alourdir une planification déjà difficile à élaborer dans chacune de nos régions.

Pour ces raisons, la commission demande le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage l'avis du rapporteur.

Il est très important que ces enjeux de logistique soient pris en compte dans les Sraddet. Aujourd'hui, ils le sont insuffisamment dans l'ensemble des documents de planification. Pour autant, dès lors que ces enjeux ont été intégrés dans le

texte, notamment à l'alinéa 76, le degré de précision auquel conduirait l'adoption de cet amendement serait très en décalage par rapport aux autres sujets dont traitent les Sraddet.

Pour ces raisons, je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement, madame Vullien ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour explication de vote.

Mme Michèle Vullien. Je comprends cette double demande de retrait. Toutefois, on sait très bien le peu d'entrain des AOM à prendre en charge la logistique : elles en ont la possibilité, mais, à ma connaissance, très peu d'entre elles l'ont fait. Disons clairement que le Sraddet doit traiter de la logistique. Avec le développement du e-commerce, nous avons de plus en plus besoin d'une logistique efficace, s'agissant notamment de celle du dernier kilomètre. Je maintiens cet amendement.

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

M. Olivier Jacquin. Comme Mme Vullien, je pense que la logistique est le parent pauvre des transports et, en l'espèce, de ce texte.

Je voudrais profiter, madame la ministre, de cette occasion pour vous interroger sur un point important.

Une loi de 2013 prévoyait de doter notre pays d'une véritable stratégie logistique. Nous avons des progrès à faire à cet égard : dans l'indice de la performance logistique qu'elle publie chaque année, la Banque mondiale classe la France au quinzième rang, l'Allemagne étant première, la Belgique deuxième, les Pays-Bas au troisième rang, la Suisse figurant également dans le peloton de tête.

La logistique n'a rien à voir avec le transport de voyageurs. La démarche n'est pas du tout la même. Comme me l'a dit un jour un professionnel de la logistique, un colis ne vote pas, au contraire d'un voyageur...

Les flux de marchandises sont amenés à croître, notamment avec le développement du commerce en ligne. La stratégie France Logistique 2025 prévoyait la création d'un observatoire de la logistique. Qu'en est-il de sa mise en place, alors que nos infrastructures risquent davantage d'être saturées, demain, par les flux de marchandises que par ceux de voyageurs ?

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je voudrais donner lecture de l'alinéa 76, que la ministre a mentionné : « Au deuxième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, les mots : "et de développement des transports" sont remplacés par les mots : ", de logistique et de développement des transports de personnes et de marchandises". ». Je crois que l'on ne peut être plus explicite.

Mme Michèle Vullien. Il faut encore appuyer !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Une réflexion sur l'élaboration d'une stratégie portuaire et logistique, confiée à MM. Patrick Daher et Éric Hémar, est en cours.

Notre pays n'est effectivement pas bien positionné en matière de logistique. Nous devons mieux la prendre en compte dans l'ensemble des politiques publiques. Il y a

notamment des enjeux en termes de formation, car ce secteur, qui peut vraiment créer de nombreux emplois, connaît beaucoup de difficultés de recrutement.

Il nous faut aussi réfléchir à notre fiscalité, manifestement beaucoup moins avantageuse que celle de nos voisins. Les risques de requalification d'entrepôts logistiques en locaux industriels ont été en partie traités au travers de la loi de finances pour 2019.

Le Gouvernement a souhaité élaborer une véritable stratégie logistique et portuaire. Dans ce cadre, nous cherchons davantage à mettre en réseau plusieurs bases de données existantes qu'à créer un observatoire de la logistique *stricto sensu*. Le travail est en cours. J'aurai l'occasion de vous en reparler.

Mme la présidente. La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Je partage le souhait de voir pris en compte, de manière générale, le développement économique et certaines zones d'activité dans les Sraddet. Cette thématique a une incidence évidente sur la mobilité.

Toutefois, je rappelle que les Sraddet sont extrêmement récents. Leur nature a été clairement définie. Nous avons pris soin, en accord avec la commission du développement durable, de préciser que les plans de mobilité devaient être parfaitement articulés avec les Sraddet et pris en compte dans ceux-ci. Il ne peut y avoir de schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires sans prise en compte de l'économie.

Je rappelle que les zones d'activité sont très souvent gérées par les EPCI, alors qu'un Sraddet est développé à l'échelle régionale et qu'il ne peut imposer à des collectivités territoriales l'implantation d'une zone d'activité économique de type logistique.

Si je comprends la préoccupation de ses auteurs, il me semble que cet amendement est parfaitement satisfait par la prise en compte obligatoire de la dimension économique dans les Sraddet.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 237 rectifié *ter*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 240 rectifié *bis* est présenté par Mmes Vullien, Férat, Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère, A. Marc et Henno et Mmes Billon et C. Fournier.

L'amendement n° 483 rectifié est présenté par MM. Dantec et Artano, Mme Laborde, MM. Gold, Léonhardt, Arnell, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mmes Costes et N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Requier.

L'amendement n° 683 rectifié est présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certe-

nais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 79

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L.111-19, il est inséré un article L.111-19-... ainsi rédigé :

« *Art. L.111-19- – Nonobstant toute disposition contraire au plan local d'urbanisme, pour toute opération supérieure à 5 000 mètres carrés, les espaces de livraisons et expéditions, dont le dimensionnement tient compte des besoins logistiques du bâtiment, sont intégrés à l'emprise au sol objet de la demande d'autorisation de construire. » ;*

La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 240 rectifié *bis*.

Mme Michèle Vullien. Les usages de la voirie se multiplient et des conflits apparaissent entre des usagers qui ont des gabarits, des vitesses, des niveaux de sécurité différents. Ainsi, l'accaparement de l'espace public pour des usages privés tels que le stationnement de camions de livraison, de vélos, de trottinettes ou de voitures s'étend de jour en jour.

Dans un souci de préservation de l'espace public, cet amendement tend à inciter les porteurs de projets immobiliers à répondre, au travers de l'emprise des projets, aux besoins en livraison et expédition, afin de rendre la voirie à l'usage partagé, d'alléger la pression qu'elle subit et de limiter la congestion.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Arnell, pour présenter l'amendement n° 483 rectifié.

M. Guillaume Arnell. Mme Vullien a parfaitement défendu cet amendement. Je préciserai simplement qu'il concerne des opérations d'une superficie supérieure à 5 000 mètres carrés.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour présenter l'amendement n° 683 rectifié.

M. Olivier Jacquin. Il est défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'adoption de ces amendements porterait une atteinte importante au pouvoir des élus locaux de décider de l'aménagement et du développement de leur territoire, en leur imposant des règles et des prescriptions qui ne seraient pas forcément adaptées aux réalités locales.

Par ailleurs, une telle faculté est déjà offerte aux élus *via* le PLU. Fixer une règle rigide et unique dans le règlement national d'urbanisme me semble non seulement inopportun, mais aussi démesuré au regard de l'objectif.

Enfin, le seuil de 5 000 mètres carrés me semble totalement arbitraire.

Je fais confiance aux élus locaux pour identifier les règles et prescriptions les plus adaptées à leur territoire. Pourquoi recentraliser en instaurant un règlement d'urbanisme national qui s'appliquerait à toutes les collectivités de la même façon ? Cela me paraît complètement décalé au regard des réalités et de la compétence des élus locaux en matière d'aménagement du territoire.

L'adoption d'un tel dispositif n'a pas semblé concevable à la commission, qui a émis un avis défavorable sur ces trois amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agirait effectivement d'une curieuse recentralisation, alors que le droit en vigueur permet que les plans locaux d'urbanisme imposent la réalisation d'aires de stationnement, sans viser un usage réservé aux livraisons. Mieux vaut continuer de s'appuyer sur les PLU, plutôt que de remonter des dispositions au niveau du règlement national d'urbanisme.

Le Gouvernement demande le retrait de ces trois amendements identiques ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. Je comprends l'intention des auteurs de ces amendements, mais il me semblerait extrêmement délicat d'imposer aux élus locaux, depuis Paris, des obligations en matière d'urbanisme, qui risquent en outre de susciter des contentieux. Il faut être très prudent, l'urbanisme étant une question assez irritante pour les élus locaux. Faisons confiance à l'intelligence locale pour régler cette question.

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

M. Olivier Jacquin. Ces amendements sont certes loin d'être parfaits, mais il convient d'envoyer un signal aux élus locaux pour que soient mieux pris en compte les problèmes liés à la logistique.

Je dois reconnaître que je n'aime pas beaucoup les seuils et que celui que nous avons retenu risque d'engendrer des effets pervers, par exemple la multiplication d'opérations portant sur une superficie de 4 999 mètres carrés. Nous connaissons ce genre de pratiques...

Je vais retirer mon amendement, lequel s'apparentait plutôt à un amendement d'appel visant à attirer l'attention du législateur et des élus locaux. Dans les zones à forte pression foncière, où le prix du mètre carré est extrêmement élevé, consacrer des espaces à la logistique est coûteux. On tend alors à faire porter la charge logistique par la voirie, qui n'en peut mais.

Mme la présidente. L'amendement n° 683 rectifié est retiré.

Monsieur Arnell, l'amendement n° 483 rectifié est-il maintenu ?

M. Guillaume Arnell. Oui, madame la présidente.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je n'ose imaginer les réactions des élus locaux qui assistent à nos débats. Ils doivent se demander si nous ne sommes pas devenus fous... Nous, sénateurs, représentants des collectivités territoriales, voudrions leur imposer ce genre de dispositions ? Vous avez tous été élus locaux à un moment ou un autre de votre parcours politique, mes chers collègues. Mettez-vous à leur place : cela doit leur paraître parfaitement surréaliste.

Mme la présidente. Madame Vullien, l'amendement n° 240 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Michèle Vullien. Monsieur le rapporteur, tout comme vous, j'ai été maire d'une commune et je ne partage pas du tout votre point de vue.

Avec le développement du e-commerce, il devient de plus en plus indispensable d'attirer l'attention des élus sur l'importance de la logistique urbaine, notamment celle du dernier kilomètre. Je m'étais déplacée à Paris pour voir comment fonctionnaient les encoches en lincoln dans les couloirs de bus. Nous devons faire preuve d'imagination et alerter les élus sur la nécessité de trouver des solutions, eu égard à la pression que les besoins liés à la logistique font peser dans nombre de villes et de cœurs de village, du fait de l'évolution des pratiques d'achat. Nous nous faisons toujours plus souvent livrer à domicile, ce qui pose de véritables problèmes de gestion de la voirie. Ce n'est pas faire injure aux élus de le dire. Je maintiens mon amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 240 rectifié *bis* et 483 rectifié.

J'ai été saisie d'une demande de scrutin public émanant de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable, de même que celui du Gouvernement.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(Le scrutin a lieu.)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)

Mme la présidente. Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 68 :

Nombre de votants	341
Nombre de suffrages exprimés	245
Pour l'adoption	26
Contre	219

Le Sénat n'a pas adopté.

M. Roger Karoutchi. C'était bien la peine !

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

L'amendement n° 536 rectifié *bis* est présenté par Mmes Lienemann, Gréaume et Apourceau-Poly.

L'amendement n° 682 rectifié est présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 81

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

...° Au premier alinéa de l'article L. 141-3, après le mot : « transports », sont insérés les mots : « de personnes et de marchandises » ;

...° À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 141-4, les mots : « des transports et des déplacements » sont remplacés par les mots : « de mobilité des personnes et des biens » ;

...° Au deuxième alinéa de l'article L. 151-4, après le mot : « transports », sont insérés les mots : « de personnes et de marchandises » ;

...° Au 2° de l'article L. 151-5, les mots : « les transports et les déplacements » sont remplacés par les mots : « la mobilité des personnes et des biens » ;

L'amendement n° 536 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

La parole est à Mme Angèle Prévile, pour présenter l'amendement n° 682 rectifié.

Mme Angèle Prévile. Si les prérogatives en matière d'implantation d'espaces logistiques reviennent pour l'essentiel aux autorités communales et intercommunales, l'État peut encourager les collectivités à préserver les espaces logistiques existants et à favoriser le développement de nouveaux espaces.

En ce sens, l'article 5 de ce projet de loi prévoit de mieux prendre en compte la logistique urbaine dans les différents documents locaux et régionaux de planification.

Pour autant, en l'état, l'article 5 ne prévoit de telles modifications que pour les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et pour le schéma directeur de la région d'Île-de-France.

Nous proposons de compléter le texte pour que les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme intègrent la thématique du transport de marchandises, en vue de faciliter le déploiement des espaces logistiques.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. En réalité, la référence à la notion de transport permet déjà d'inclure les enjeux liés au transport de marchandises dans la planification, sans qu'il soit nécessaire d'apporter des modifications.

Par ailleurs, cet amendement, satisfait sur le fond, pose certains problèmes rédactionnels. La commission en demande donc le retrait ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'article 5 prévoit d'ores et déjà la prise en compte de ces enjeux dans les Sradet. Cet amendement vise à ce qu'ils soient également pris en compte dans les deux autres documents de planification que sont le SCOT et le PLU.

La notion de transport utilisée dans le code de l'urbanisme ne distingue pas le transport de personnes de celui de marchandises. La précision apparaît donc superflue.

Par ailleurs, en application de la loi ÉLAN, le Gouvernement est en train de préparer une ordonnance révisant le contenu des SCOT qui satisfera vos préoccupations.

Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement, madame la sénatrice ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Madame Prévile, l'amendement n° 682 rectifié est-il maintenu ?

Mme Angèle Prévile. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 682 rectifié est retiré.

L'amendement n° 239 rectifié *bis*, présenté par Mmes Vullien et Férat, M. Détraigne, Mmes N. Delattre, Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère et A. Marc et Mmes Billon et C. Fournier, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 83

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le règlement peut identifier également les emprises d'activités logistiques existantes et futures à développer en lien avec les besoins des territoires. » ;

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Puisque vous avez tous l'air d'aimer la logistique, mes chers collègues, je vais continuer d'en parler... (*Sourires.*)

Je suis très déçue du résultat du vote qui vient d'intervenir, parce qu'il existe de vrais besoins en matière de couverture des territoires en équipements logistiques. Mais c'est ainsi...

Le présent amendement vise à confier aux élus un véritable outil de planification des activités logistiques en facilitant la transcription opérationnelle de cette planification dans les PLU. Cette transcription permettrait de préserver les sites existants, tout en prévoyant les zones à développer dans le futur, en fonction des besoins du territoire. Il est en effet essentiel d'anticiper, en identifiant les sites les plus propices.

L'article 5 du projet de loi prévoit que le PLU identifie, « dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels la réalisation d'équipements logistiques est nécessaire ». Il s'agit de programmer des surfaces logistiques de petite et moyenne taille en zone urbaine ou périurbaine.

Le projet de loi n'évoque ni ne prend en compte les emprises logistiques de taille plus importante, situées le plus souvent en zone périphérique ou rurale. Or il convient de les identifier également, dans un souci de planification et d'aménagement des territoires, les besoins des collectivités territoriales en emprises logistiques étant propres à chacune, selon ses caractéristiques.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'article 5 du projet de loi prévoit que le règlement d'un PLU pourra délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels la réalisation d'équipements logistiques est possible. Nous ne comprenons pas clairement quelle est la distinction faite entre les secteurs dans lesquels la réalisation de tels équipements est nécessaire et les emprises d'activités logistiques.

En tout état de cause, rien aujourd'hui n'empêche les élus d'identifier dans leur PLU des zones réservées à certaines activités économiques. Le zonage est fait pour accueillir l'ensemble des activités économiques possibles.

L'avis est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne suis pas sûre de bien comprendre les intentions des auteurs de l'amendement : s'agit-il de mieux préserver les zones logistiques existantes ?

Mme Michèle Vullien. Oui, madame la ministre, nous voulons que les zones logistiques existantes soient préservées, parce qu'elles ont leur utilité. Il s'agit aussi de bien identifier les besoins, parce que, si la logistique fait partie intégrante du développement économique, elle est un repoussoir : pour avoir siégé dans une commission qui travaillait sur treize SCOT, je sais que tout le monde préfère que les zones logistiques soient implantées chez le voisin... Il faut être capables d'identifier clairement des espaces pour accueillir la logistique.

Mme la présidente. Ma chère collègue, il n'est pas d'usage que l'on prenne la parole sans l'avoir au préalable demandée. Je considère votre intervention comme une explication de vote.

Mme Michèle Vullien. Je vous prie de m'excuser, madame la présidente. Je respecte les usages, mais je pense qu'il faut parfois les changer... (*Sourires et exclamations.*)

M. Roger Karoutchi. Pas de révolution !

Mme la présidente. Ma chère collègue, mieux vaut s'en tenir au règlement.

Madame la ministre, veuillez poursuivre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons déjà intégré des dispositions relatives à la logistique dans le cadre des Sraddet. Par ailleurs, je répète que les ordonnances prévues par la loi ÉLAN permettront de travailler sur les SCOT et les PLU.

Madame la sénatrice, je comprends votre préoccupation : nous allons travailler sur le sujet et continuerons d'échanger avec vous. Dans l'immédiat, je sollicite le retrait de votre amendement ; s'il est maintenu, l'avis sera défavorable.

Mme Michèle Vullien. Je le retire !

Mme la présidente. L'amendement n° 239 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'article 5, modifié.

(*L'article 5 est adopté.*)

Articles additionnels après l'article 5

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

L'amendement n° 357 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au 7° de l'article L. 1214-2 du code des transports, après les mots : « aux entrées de villes, », sont insérés les mots : « la localisation des emplacements de stationnements sécurisés pour vélos ».

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Une politique de mobilité à faible émission de carbone doit faciliter le plus possible l'intermodalité et l'inscrire dans un schéma d'infrastructures cohérent.

Les nombreux vols de vélo découragent largement les citoyens qui souhaiteraient trouver une alternative à l'automobile. La présence d'infrastructures de stationnement sécurisées à proximité des transports collectifs est donc un élément déterminant. C'est la raison pour laquelle il est indispensable que les parcs de rabattement soient systématiquement équipés de stationnements sécurisés pour vélos.

L'intermodalité doit être pensée de manière globale pour être efficace. Inscrivons donc les stationnements pour vélos dans les nouveaux plans de mobilité !

Mme la présidente. L'amendement n° 657 rectifié *bis*, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévaille et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le 7° de l'article L. 1214-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il définit la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes et la localisation des emplacements de stationnements sécurisés pour vélos. » ;

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Il s'agit de préciser dans les plans de mobilité la localisation des parcs de rabattement et des stationnements sécurisés pour vélos.

En commission, des efforts substantiels ont été réalisés en ce sens, puisqu'un amendement du rapporteur visant à autoriser, en cas de manque de place pour implanter des emplacements sécurisés à proximité des gares, la suppression d'emplacements pour véhicules automobiles a été adopté à l'unanimité.

Cet amendement tend à apporter une précision en vue de rapprocher le plus possible les emplacements sécurisés pour vélos des gares. Ils peuvent être situés à l'intérieur des gares ou aux abords immédiats, mais il ne faut pas qu'ils soient trop loin.

Mme la présidente. L'amendement n° 266 rectifié *bis*, présenté par MM. Lafon, Delahaye, Mizzon, Le Nay, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnecarrère et Henno, Mme Billon et MM. Capo-Canellas et L. Hervé, est ainsi libellé :

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1214-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le plan de mobilités définit la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes et la localisation des emplacements de stationnements sécurisés pour vélos. » ;

La parole est à M. Laurent Lafon.

M. Laurent Lafon. Au vu de l'ampleur prise par l'utilisation du vélo dans les villes, en particulier dans les zones denses, un plan de mobilité doit traiter de la sécurisation des emplacements pour vélos.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je souscris tout à fait aux propos de nos collègues, mais les trois amendements sont pleinement satisfaits, à la fois par le droit en vigueur, qui prévoit la localisation des parcs de rabattement à proximité

des gares ou des entrées de ville, et par le projet de loi tel que modifié en commission. En effet, comme M. Jacquin y a fait allusion, nous avons décidé d'intégrer au plan de mobilité un volet consacré au vélo, portant notamment sur les aires de stationnement à proximité des gares et des entrées de ville. Dans ces conditions, je demande le retrait des amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le développement de stationnements sécurisés pour vélos est un enjeu important ; c'est du reste l'un des axes du plan vélo présenté en septembre dernier par le Gouvernement. Comme M. le rapporteur l'a expliqué, le projet de loi comporte déjà des dispositions qui répondent à cet objectif. Je sollicite donc le retrait des trois amendements ; s'ils sont maintenus, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Jacquin, l'amendement n° 657 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Olivier Jacquin. La rédaction de l'amendement me paraît plus précise que celle du projet de loi : nous proposons une localisation au plus proche de la gare. Au vu de la discussion, je retire néanmoins cet amendement.

Mme la présidente. Madame Assassi, l'amendement n° 357 rectifié est-il maintenu ?

Mme Éliane Assassi. Non, madame la présidente, nous le retirons.

Mme la présidente. Monsieur Lafon, l'amendement n° 266 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Laurent Lafon. Je le retire également, madame la présidente.

Mme la présidente. Les amendements n° 357 rectifié, 657 rectifié *bis* et 266 rectifié *bis* sont retirés.

L'amendement n° 215 rectifié *ter*, présenté par Mme Berthet, M. Courtial, Mme L. Darcos, M. B. Fournier, Mmes Estrosi Sassone et Garriaud-Maylam, M. Husson, Mmes Imbert et Lherbier, M. Le Gleut, Mmes Morhet-Richaud et Raimond-Pavero, MM. H. Leroy et Gremillet, Mme Deromedi, M. del Picchia, Mme Di Folco, M. Vogel, Mme Noël, MM. Laménie et Charon, Mme Renaud-Garabedian et M. Rapin, est ainsi libellé :

Après l'article 5

insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au quatrième alinéa de l'article L. 2121-3 du code des transports, après les mots : « dans son ressort territorial », sont insérés les mots : « et en fonction de l'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes ».

La parole est à Mme Laure Darcos.

Mme Laure Darcos. Je présente cet amendement au nom de notre collègue Martine Berthet. Il a pour objet d'augmenter le nombre de trains express régionaux, mode de transport non carboné favorisant grandement la mobilité, notamment dans les zones rurales.

Les citoyens doivent pouvoir se rendre sur leur lieu de travail par le biais d'une mobilité décarbonée, grâce au bon maillage territorial de notre réseau ferré et à un cadencement adéquat des trains. Alors que la SNCF a annoncé la fermeture de certaines gares et petites lignes, il est indispensable de permettre aux régions de développer l'utilisation de TER pour favoriser les déplacements des citoyens, notamment excentrés.

Je me permets, madame la présidente, de vous féliciter pour la manière dont vous avez mené nos débats cet après-midi : nous avons examiné un grand nombre d'amendements !

M. Roger Karoutchi. Très bien !

Mme la présidente. Mes chers collègues, c'est un travail d'équipe, vous y êtes pour beaucoup...

Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Madame la présidente, je m'associe aux félicitations de notre collègue !

La portée de cet amendement n'est pas très claire. De fait, les régions prennent déjà en compte l'évolution des besoins de mobilité, sans qu'il soit nécessaire de le préciser ; c'est l'essence même de leur rôle en la matière. On ne peut pas signer une convention TER pour six ans sans s'interroger sur l'évolution des flux sur la période. Je demande donc le retrait de cet amendement ; s'il n'est pas retiré, avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Jean-Claude Requier. Les TER sont tantôt électriques, tantôt diesel ; dans le second cas, ils sont carbonés, et même très carbonés quand ils sont un peu vieux... (*Sourires.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Laure Darcos, pour explication de vote.

Mme Laure Darcos. Je comprends tout à fait cette remarque. Peut-être aurais-je pu être plus précise. Par loyauté à l'égard de Mme Berthet, qui tient à cet amendement, je le maintiens ; s'il n'est pas adopté, je pense qu'elle le comprendra...

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 215 rectifié *ter*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures quarante-cinq.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt heures dix, est reprise à vingt et une heures quarante-cinq, sous la présidence de M. Vincent Delahaye.*)

PRÉSIDENTIE DE M. VINCENT DELAHAYE vice-président

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités.

Chapitre III MOBILITÉ SOLIDAIRE

M. le président. L'amendement n° 807, présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi l'intitulé de cette division :

Mobilité inclusive

La parole est à M. Frédéric Marchand.

M. Frédéric Marchand. Une démarche inclusive en matière de mobilité suppose que les solutions de mobilité soient utilisables par tous, en fonction des difficultés rencontrées. Cette démarche doit faire partie intégrante d'une politique de mobilité.

La qualification « solidaire » renvoie à des politiques sociales : elle est source de stigmatisation et de gestion sectorielle des publics en fonction de leurs difficultés physiques, financières ou psychologiques.

C'est pourquoi la notion de mobilité inclusive nous paraît plus appropriée que celle de mobilité solidaire pour l'intitulé de ce chapitre.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La modification proposée est pertinente : avis favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Si nous partageons l'objectif d'inclusion, la notion de mobilité solidaire fait davantage écho aux enjeux de solidarité à la fois sociale et territoriale, qui sont un des fondements du projet de loi. Dans ces conditions, le Gouvernement émet un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 807.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'intitulé du chapitre III du titre I^{er} est ainsi rédigé.

Article 6

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Après l'article L. 1215-1, tel qu'il résulte du 1° du I de l'article 4 de la présente loi, il est inséré un article L. 1215-2 ainsi rédigé :
- ③ « Art. L. 1215-2. – La région, les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-1, les syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-10, le département et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire. » ;
- ④ 2° Le I des articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3, tels qu'ils résultent respectivement des 7° et 8° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un 6° ainsi rédigé :
- ⑤ « 6° Des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. » ;
- ⑥ 3° Le I de l'article L. 1241-1, tel qu'il résulte du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par un 6° ainsi rédigé :
- ⑦ « 6° Des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. » ;

⑧ 4° Après l'article L. 1241-1, tel qu'il résulte du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, il est inséré un article L. 1241-1-1 ainsi rédigé :

⑨ « Art. L. 1241-1-1. – Île-de-France Mobilités, les départements de la région Île-de-France et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire. »

M. le président. La parole est à M. Frédéric Marchand, sur l'article.

M. Frédéric Marchand. Comme le rappelle éloquemment le laboratoire des mobilités inclusives, « pour les populations fragiles, tout est plus loin, plus cher et plus lent. [...] La faiblesse de leurs revenus entame leur capacité de mobilité. Et, comme un cercle vicieux, ces freins contribuent à leur tour à les maintenir dans leur précarité. »

Alors qu'une partie de l'emploi tend à se concentrer dans les métropoles et qu'une bonne mobilité n'est souvent qu'un simple prérequis à l'embauche, permettez-moi d'ajouter que les populations les moins mobiles aujourd'hui sont les populations fragiles de demain.

La mobilité, nous le savons, c'est l'accès à l'emploi, le droit de mener une vie personnelle épanouie et la possibilité de rendre visite à ses proches, de profiter de la vie culturelle de son territoire, de voyager. La mobilité du quotidien, c'est la liberté au fil des jours.

À cet égard, la grandeur des acteurs publics est de réduire la distance qui éloigne nos concitoyens de leurs droits. Voilà ce qu'est la mobilité inclusive.

L'article 6 dispose que les autorités organisatrices de la mobilité offrent un conseil en mobilité pour les personnes les plus fragiles. Il permet ainsi une meilleure information sur les solutions de mobilité, un conseil spécifique pour les publics les plus éloignés de la mobilité et une personnalisation des dispositifs par le versement d'aides individuelles.

Sur l'initiative du rapporteur, nous sommes allés un peu plus loin en commission, en énonçant un principe de coordination de l'action des différentes parties prenantes sur ce sujet. Cette coordination est indispensable, dans un domaine faisant déjà l'objet de nombreuses interventions, en vue d'assurer la cohérence des dispositifs existants et à venir.

Avec l'amendement qui sera présenté dans quelques instants, le Gouvernement propose de faire un deuxième pas vers un meilleur service de mobilité solidaire, grâce au plan d'action commun. Madame la ministre, nous soutiendrons pleinement cet amendement, dont l'adoption permettra de combler la distance qui sépare certains publics de l'emploi, des services publics et de la santé.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 927 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 2

Remplacer cet alinéa par trois alinéas ainsi rédigés :

1° Le chapitre V du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports, tel qu'il résulte du 1° du I de l'article 4 de la présente loi, est complété par une section 2 ainsi rédigée :

« Section 2

« Action commune en faveur d'une mobilité solidaire

II. – Après l'alinéa 3

Insérer sept alinéas ainsi rédigés :

« À cet effet, la région et le ou les départements concernés élaborent et mettent en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité mentionné à l'article L. 1215-1, un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire.

« Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

« Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage.

« Art. L. 1215- – Île-de-France Mobilités, la région Île-de-France, les départements de la région Île-de-France, la Ville de Paris et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire.

« À cet effet, Île-de-France Mobilités, la région Île-de-France ainsi que les départements de la région Île-de-France et la Ville de Paris lorsqu'ils sont concernés élaborent et mettent en œuvre, sur le ressort territorial de l'autorité organisatrice, un ou plusieurs plans d'action communs en matière de mobilité solidaire.

« Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

« Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage. »

III. – Alinéas 8 et 9

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. La commission a introduit la notion de coordination en matière de mobilité solidaire, ce qui était très attendu par les acteurs.

Je propose de préciser ce principe en introduisant un plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire, ayant pour vocation d'explicitier les actions menées par les différents acteurs.

Ce plan déclinerait ainsi le principe de coordination figurant dans la loi. Il serait élaboré à l'échelle d'un bassin de mobilité pour regrouper les problématiques du quotidien en matière d'accès à l'emploi, au service public, à la santé, à l'éducation et à la formation. Son élaboration serait placée

sous la responsabilité conjointe de la région et du département, au titre de leur rôle majeur de coordination en matière, respectivement, d'organisation de la mobilité et de solidarité. La région interviendrait aussi en tant que responsable du développement économique. Ce plan associerait les acteurs de la sphère sociale accompagnant au quotidien les personnes les plus fragiles.

En outre, l'amendement vise à créer une section consacrée aux actions communes en faveur d'une mobilité solidaire dans le nouveau chapitre V, « Modalités de l'action commune des autorités organisatrices », créé au sein du titre I^{er} du livre II du code des transports par l'article 4 du projet de loi.

Enfin, une rédaction adaptée pour l'Île-de-France est proposée.

M. le président. L'amendement n° 389 rectifié, présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaj, Sido, Bascher, Bazin, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mmes Lavarde et Bonfanti-Dossat, M. Brisson, Mmes Guillotin et Duranton, MM. Le Gleut, Laménie, Regnard et Rapin et Mme Keller, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1215-2. – La région, les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3, les syndicats mixtes des transports mentionnés à l'article L. 1231-10, le département et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur d'une mobilité universelle.

« À cet effet, la région et le ou les départements concernés décident l'élaboration et la mise en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité, d'un plan d'action commun relatif à une mobilité universelle. Les autres collectivités et organismes mentionnés au premier alinéa définissent librement leur contribution à ce plan d'action. Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique, sociale, en situation de handicap ou à mobilité réduite. Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient de l'accès au dispositif de guichet unique tel que défini au 6° de l'article L. 1231-1-1. Il prévoit notamment les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi ou personne éloignée de l'emploi. »

La parole est à Mme Christine Lavarde.

Mme Christine Lavarde. Après avoir écouté Mme la ministre et pris connaissance de son amendement, il m'apparaît que celui-ci satisfait pleinement le nôtre, avec une rédaction plus précise. J'attends d'entendre l'avis du rapporteur, mais en tout cas les deux amendements ont le même objet.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ma chère collègue, vous avez parfaitement anticipé ma position : la commission est favorable à l'amendement du Gouvernement et sollicite le retrait du vôtre...

Mme Christine Lavarde. Il est retiré !

M. le président. L'amendement n° 389 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 927 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 416, présenté par Mme Vullien, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 4

1° Remplacer la référence :

Le I

par la référence :

Le II

2° Remplacer la référence :

L. 1231-3

par la référence :

L. 1241-1

3° Remplacer la référence :

8°

par la référence :

13°

II. – Alinéa 5, au début

Insérer le mot :

Organiser

III. – Alinéas 6 et 7

Rédiger ainsi ces alinéas :

3° Après le I de l'article L. 1231-3, tel qu'il résulte du 8° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« – Elle peut organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. » ;

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Cet amendement rédactionnel vise à mieux situer la compétence « mobilité solidaire » dans la liste des compétences des autorités organisatrices de la mobilité locales et régionales.

M. le président. L'amendement n° 146, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

I. - Alinéas 5 et 7

Après les mots :

tels services

insérer les mots :

, proposer une tarification adaptée pouvant aller jusque la gratuité

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

... – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du présent article est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

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

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. L'article 6 permet aux autorités organisatrices de la mobilité qui le souhaitent d'organiser elles-mêmes des services de mobilité à caractère social, de contribuer à la mise en œuvre et au financement de tels services ou de verser des aides individuelles à la mobilité. Il s'agit d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Le rapport souligne que, selon l'étude d'impact du projet de loi, 7 millions de Français seraient concernés par des problèmes d'accès à la mobilité. Ces difficultés de déplacement sont identifiées comme l'un des principaux obstacles à l'insertion et à l'accès à l'emploi.

Nous sommes tous d'accord, je pense, pour considérer l'accès à la mobilité comme un levier majeur d'amélioration des conditions de vie de très nombreux Français. Nous souhaitons attirer votre attention sur la possibilité d'aller au-delà du versement d'aides individuelles par la pratique d'une tarification adaptée, pouvant aller jusqu'à la gratuité.

À Dunkerque, où la gratuité a été expérimentée le week-end, un chercheur de l'université de Perpignan a observé la venue d'un double public : des familles désireuses d'éviter la contrainte du stationnement et des personnes en très grande précarité et isolées, qui n'auraient pas pris les transports dans d'autres conditions.

Un document de travail du réseau de solidarité des associations messines relevait, en 2016, que le coût du transport entravait l'accès des publics les plus fragiles aux lieux d'aide alimentaire et aux soins dispensés gratuitement dans certains hôpitaux, dans la recherche d'un hébergement ou d'un logement et dans de nombreuses démarches administratives permettant d'accéder aux droits et à l'insertion.

Le taux de pauvreté en France s'établit entre 8 % et 14 %, suivant le mode de calcul retenu. Au regard de ces seuls chiffres, nous souhaitons que la possibilité de la gratuité des transports soit inscrite dans le projet de loi.

M. le président. L'amendement n° 147, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéas 5 et 7

Compléter ces alinéas par les mots :

, celle des seniors et des jeunes

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. L'article 6 prévoit l'organisation de services de mobilité solidaire et permet l'octroi d'aides individuelles à la mobilité. L'objectif est de lutter contre les

problèmes d'accès à la mobilité, qui touchent 7 millions de Français et constituent l'un des principaux obstacles à l'insertion et à l'accès à l'emploi, comme le souligne le rapport.

Si nous partageons bien évidemment cette ambition de favoriser la mobilité des ménages pauvres, il nous paraît nécessaire d'orienter plus particulièrement ces politiques en direction des seniors et des jeunes.

En effet, plusieurs études récentes démontrent que ces tranches de la population connaissent des difficultés de déplacement spécifiques : les seniors seraient 5 millions à subir des freins pour sortir de chez eux au quotidien, tandis qu'un tiers des jeunes de 18 à 24 ans renonceraient régulièrement à se déplacer, faute de moyen de transport. Ces deux catégories de la population sont ainsi contraintes de renoncer régulièrement à accomplir des actes du quotidien pourtant essentiels, comme faire ses courses.

La question de la renonciation aux soins est encore plus prégnante s'agissant des seniors, pourtant bien souvent en situation de particulière vulnérabilité.

La conséquence de cette situation est la difficulté d'accéder à l'emploi, comme le souligne le rapport, et l'isolement. Les seniors et les jeunes sont souvent plus isolés que les autres, les premiers en raison de leur particulière vulnérabilité, les seconds du fait d'un manque de moyens financiers.

Pour lutter contre cet isolement, nous proposons d'orienter spécifiquement les services d'aide à la mobilité en direction de ces deux catégories de la population.

M. le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n°260 rectifié est présenté par M. Gremillet, Mmes Deromedi et Ramond, MM. Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménie, Mme Bruguière, MM. Regnard, Raison, Pointereau, Bonhomme, Longuet et Pierre, Mme Lamure, MM. Duplomb et Husson et Mme Garriaud-Maylam.

L'amendement n°467 rectifié est présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes, M. Dantec, Mme N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots :

, notamment en expérimentant de nouvelles mobilités solidaires, dans les territoires les moins bien desservis, tels que ceux de montagne, en recourant à des technologies innovantes ou à des mutualisations inédites, particulièrement entre transports d'entreprises publiques ou privées, et transports scolaires

La parole est à M. Marc Laménie, pour présenter l'amendement n°260 rectifié.

M. Marc Laménie. Il convient de trouver de nouvelles solutions de mobilités solidaires tenant compte des contraintes géographiques pour desservir, par exemple, les secteurs de montagne. En particulier, il s'agirait de recourir à de nouveaux usages de moyens de transport existants.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n°467 rectifié.

M. Jean-Claude Requier. Cet amendement, auquel Mmes Laborde et Carrère sont particulièrement attachées, vise à engager les autorités organisatrices de transport à rechercher des solutions innovantes pour résoudre les difficultés de déplacements dans les territoires mal desservis. La précision apportée permettrait de ne pas confiner le développement des mobilités solidaires aux seules aires urbaines.

Nous suggérons certaines pistes à explorer, comme le recours aux nouvelles technologies ou l'utilisation, au profit des populations de ces territoires, de systèmes de transport existants mais jusqu'ici réservés à certains publics spécifiques, tels que les bus scolaires ou d'entreprise.

M. le président. L'amendement n°826, présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots :

, notamment en expérimentant de nouvelles mobilités solidaires, dans les territoires les moins bien desservis, en recourant à des technologies innovantes ou à des mutualisations inédites, particulièrement entre transports d'entreprises publiques ou privées, et transports scolaires

La parole est à M. Frédéric Marchand.

M. Frédéric Marchand. Je n'ai rien à ajouter aux excellents arguments de M. Requier.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Madame Vullien, la modification que vous proposez ne nous paraît pas opportune sur le plan rédactionnel ; la commission est défavorable à l'amendement n°416.

S'agissant de l'amendement n°146, le droit en vigueur permet déjà de mettre en place une tarification solidaire et une tarification spécifique pour les personnes en situation de handicap. Les ajouts prévus par le projet de loi permettront de diversifier les aides à la mobilité. L'amendement n'est donc pas nécessaire : nous en sollicitons le retrait.

L'article 6, consacré à la mobilité solidaire, vise des publics confrontés à des difficultés sociales ou économiques. En conséquence, il n'est pas opportun de faire référence de manière très générale à la mobilité des seniors et des jeunes, au risque de diluer l'objet des compétences données aux autorités organisatrices de la mobilité. L'avis est donc défavorable sur l'amendement n°147.

Quant aux trois amendements suivants, leur portée normative paraît très limitée. Il s'agit davantage d'une explication de texte que de dispositions nouvelles par rapport à l'article 6, qui satisfait déjà les objectifs de nos collègues. Nous demandons donc le retrait de ces amendements.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. S'agissant de l'amendement n°416, je pense que déplacer la compétence mobilité, qui figure parmi les six grandes compétences des autorités organisatrices, pour l'inscrire dans la liste de leurs missions complémentaires amoindrirait la visibilité de cette politique, dont l'importance me semble absolument majeure. L'avis est donc défavorable.

En ce qui concerne l'amendement n° 146, comme le rapporteur l'a signalé, prévoir une réduction d'au moins 50 % permet déjà la gratuité. La précision est donc inutile. Avis défavorable.

De même, les seniors et les jeunes font bien partie des personnes concernées par la mobilité solidaire, qui vise l'ensemble des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, ainsi que les personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. L'amendement n° 147 est donc satisfait. Avis défavorable.

Concernant les amendements n°s 260 rectifié et 467 rectifié, l'innovation est vraiment au cœur de la politique que nous menons, au travers, notamment, de la plateforme en ligne France Mobilités. Il n'est donc pas nécessaire de l'inscrire dans la loi. Si vous consultez cette plateforme en ligne, que j'ai lancée cette semaine et qui recense des solutions proposées par les différents acteurs de la mobilité, vous verrez qu'il s'agit vraiment d'innovations tout à fait remarquables, mises en place dans des zones peu denses. Nous avons déjà accompagné soixante-dix territoires. J'espère que tous les territoires se saisiront de ces solutions, qui font leurs preuves.

Je demande le retrait de ces deux amendements identiques.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 416.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, les amendements n°s 146, 147, 260 rectifié, 467 rectifié et 826 n'ont plus d'objet.

L'amendement n° 427 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Babary et Lefèvre, Mmes Chain-Larché, Thomas et Raimond-Pavero, MM. Mouiller et Courtial, Mme Lassarde, M. Magras, Mme Gruny, MM. Savary, Piednoir, Forisier et Priou, Mme Deromedi, MM. Hugonet, Sido et Gremillet, Mme Lamure, MM. Longuet et Saury, Mme Keller et M. Rapin, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par les mots :

et celle des élèves en apprentissage

La parole est à M. Michel Magras.

M. Michel Magras. Les dispositions concernant la mobilité solidaire demeurent un élément prioritaire pour les entreprises. Il s'agit d'accompagner les personnes dites « fragiles » pour faciliter l'accès au travail, et donc leur employabilité. M. Babary propose d'ajouter les apprentis dans la liste des personnes à accompagner, d'une part parce que les jeunes en apprentissage n'ont pas nécessairement l'âge d'avoir le permis de conduire, d'autre part parce que les déplacements s'organisent autour de deux destinations : le lieu d'étude et le lieu de travail.

Le développement de l'apprentissage en France étant une priorité, il est nécessaire de se donner les moyens de mettre en place cet accompagnement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement est satisfait par les ajouts du Gouvernement. En conséquence, j'en demande le retrait.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les enjeux de la mobilité sont particulièrement importants pour les apprentis. En effet, un apprenti doit pouvoir rejoindre à la fois son centre de

formation et son entreprise. Ces enjeux étant d'ores et déjà pris en compte dans le projet de loi, je demande le retrait de cet amendement.

M. le président. Monsieur Magras, l'amendement n° 427 rectifié *quinquies* est-il maintenu ?

M. Michel Magras. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 427 rectifié *quinquies* est retiré.

Je mets aux voix l'article 6, modifié.

(L'article 6 est adopté.)

Article 7

① I. – L'article L. 1111-5 du code des transports est ainsi modifié :

② 1° Les mots : « peuvent être » sont remplacés par le mot : « sont » ;

③ 2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

④ « Des mesures tarifaires spécifiques sont prises en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite porteuses d'une carte invalidité ou d'une carte mobilité inclusion mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles. »

⑤ II. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

⑥ « Au sein de la voirie communale, toute voie comportant une ou plusieurs places pré-équipées ou équipées de borne de recharge électrique a, au moins, une place dimensionnée pour être accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées. Le nombre de ces places est au moins égal à une par installation électrique. »

⑦ III. – L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales dans sa rédaction résultant du II du présent article s'applique aux places pré-équipées ou équipées en borne de recharge électrique créées à compter de la date de publication de la présente loi.

M. le président. Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 148, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 4

Remplacer les mots :

Des mesures tarifaires spécifiques sont prises

par les mots :

La gratuité est reconnue

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

... – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du présent article est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

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

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. L'article 7 comporte diverses mesures en faveur des personnes handicapées ou à mobilité réduite, ainsi que de leurs accompagnateurs.

Le texte prévoit ainsi que les mesures tarifaires dont bénéficient les personnes handicapées ou à mobilité réduite soient étendues à leur accompagnateur. Sincèrement, c'est un premier pas très positif, qui va dans la bonne direction, mais cela reste insuffisant pour les personnes accompagnatrices.

Nous proposons donc que les personnes en situation de handicap et leur accompagnateur bénéficient de la gratuité. Notre amendement va à l'encontre des modifications apportées par la commission, qui a adopté une rédaction restrictive pour les personnes concernées par les mesures tarifaires spécifiques. En conditionnant le bénéfice des tarifs spécifiques aux personnes porteuses de la carte d'invalidité ou de la carte mobilité inclusion, on limite le champ de la mesure aux personnes présentant un taux d'incapacité permanente d'au moins 80 % et on écarte 1 million de personnes en situation de handicap.

Cette distinction entre personnes en situation de handicap est injuste et infondée, d'autant que les personnes dont le taux d'incapacité permanente est d'au moins 80 % bénéficient déjà, le plus souvent, de dispositifs tarifaires.

Pour notre part, nous refusons de sélectionner les personnes selon le niveau de leur handicap, tout comme nous refusons de sélectionner les personnes selon leur condition sociale. Le droit au transport s'applique à toutes les personnes.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous demandons la gratuité des transports pour tous les accompagnateurs des personnes en situation de handicap.

M. le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 551 est présenté par Mme Vullien.

L'amendement n° 996 rectifié est présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Piednoir, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mmes Lavarde et Duranton, MM. Le Gleut, Laménie, Regnard, Pointereau, Poniatowski et Rapin et Mme Chauvin.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 4

1° Après le mot :

spécifiques

insérer les mots :

, pouvant aller jusqu'à la gratuité,

2° Remplacer le mot :

à

par les mots :

au 1° du I de

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

– La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du présent article est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

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

La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 551.

Mme Michèle Vullien. Je ne demande pas tout à fait la même chose que ma collègue pour les personnes en situation de handicap et leurs accompagnateurs.

Les avantages tarifaires peuvent consister en tarifications réduites mises en place par les autorités organisatrices de la mobilité. Ils peuvent aller jusqu'à la gratuité, mais je ne demande pas, pour ma part, que la gratuité soit systématique.

Par ailleurs, la priorité est de faciliter la mobilité des titulaires de la carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité » dont le taux d'incapacité permanente est d'au moins 80 %, l'accompagnement d'une tierce personne pour réaliser les actes ordinaires de la vie étant obligatoire à partir de ce taux. Dans ce cas, l'accompagnateur bénéficierait lui aussi d'un tarif spécifique.

M. le président. La parole est à Mme Christine Lavarde, pour présenter l'amendement n° 996 rectifié.

Mme Christine Lavarde. Tous les arguments ont déjà été exposés par Mme Vullien.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'ajout prévu par l'amendement n° 148 n'est pas nécessaire. Il reviendra à chaque AOM de déterminer les conditions tarifaires dont bénéficieront les accompagnateurs de personnes en situation de handicap. Le principe d'une tarification spécifique est posé par la loi. Laissons les collectivités territoriales déterminer les modalités de sa mise en œuvre. L'avis est défavorable.

Concernant les deux amendements identiques, la commission a précisé le périmètre du dispositif en ciblant les personnes titulaires d'une carte d'invalidité ou d'une carte mobilité inclusion, sans préciser la mention apparaissant sur cette dernière.

Il est certain que c'est cette mention qui justifie le plus le recours à un accompagnateur. Néanmoins, celle-ci est délivrée sous des conditions strictes – le taux d'incapacité doit être supérieur à 80 % –, et certaines personnes titulaires d'autres mentions peuvent avoir besoin d'un accompagnateur.

Nous souhaitons garder un équilibre entre la préoccupation d'encadrer le dispositif et la nécessité de répondre aux difficultés quotidiennes des personnes en situation de handicap.

En conséquence, l'avis est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 148, car il faut laisser le choix aux collectivités territoriales d'établir les tarifications

spécifiques pour les accompagnateurs de personnes handicapées ou à mobilité réduite porteuses d'une carte mobilité inclusion.

Concernant les deux amendements identiques, nous partageons l'avis du rapporteur.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 148.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour explication de vote.

Mme Michèle Vullien. Je retire l'amendement n° 551.

Mme Christine Lavarde. Et moi l'amendement n° 996 rectifié, monsieur le président.

M. le président. Les amendements identiques n°s 551 et 996 rectifié sont retirés.

L'amendement n° 584 rectifié, présenté par MM. Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Après les mots :

prises en faveur des

insérer les mots :

personnes en difficultés sociales et

La parole est à Mme Nelly Tocqueville.

Mme Nelly Tocqueville. Si vous me le permettez, monsieur le président, je défendrai en même temps les amendements n°s 584 rectifié et 610 rectifié.

M. le président. J'appelle donc en discussion l'amendement n° 610 rectifié, présenté par MM. Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, et ainsi libellé :

Alinéa 4

Après les mots :

faveur des

insérer les mots :

personnes âgées et

Veuillez poursuivre, ma chère collègue.

Mme Nelly Tocqueville. L'article 7 prévoit que des mesures tarifaires spécifiques peuvent être prises en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

Nous pensons qu'il faut également prévoir des mesures pour les personnes rencontrant des difficultés sociales, en particulier les demandeurs d'emploi ou les personnes éloignées de l'emploi. On le sait, leur insertion dans l'emploi reste conditionnée aux politiques de déplacements :

c'est notamment le cas des Français vivant dans les territoires ruraux qui doivent se rendre dans les centres urbains, lesquels concentrent les emplois. Cela nous apparaît être un élément fondamental de l'inclusion sociale.

Par ailleurs, il faut également répondre aux besoins de déplacements des personnes âgées, qui sont particulièrement exposées au risque de l'isolement social et de la solitude. Là aussi, nous le savons, la mobilité constitue un élément fondamental d'inclusion sociale pour ces populations.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'amendement n° 584 rectifié est satisfait par le droit en vigueur, car le code des transports prévoit déjà une tarification sociale en fonction d'un critère de revenu.

Par ailleurs, l'article 6 du projet de loi permettra aux AOM de développer les services de conseil et d'accompagnement aux personnes en difficulté sociale, en complément de mesures tarifaires.

La commission demande le retrait de cet amendement.

Concernant l'amendement n° 610 rectifié, dès lors qu'une personne âgée dispose d'une carte mobilité inclusion, elle bénéficie de dispositifs de tarification spécifique. *A contrario*, il est préférable, je le répète, de laisser les AOM libres de décider de la tarification applicable aux personnes âgées en général, au travers d'une tarification spécifique ou de droit commun. Je demande le retrait de cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces amendements sont d'ores et déjà satisfaits par les mesures tarifaires spécifiques prévues pour les publics en difficulté, qui viennent d'être complétées par des mesures tarifaires spécifiques pour les accompagnateurs de personnes détentrices d'une carte mobilité inclusion.

Je demande le retrait de ces amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme Nelly Tocqueville. Je retire les deux amendements, monsieur le président !

M. le président. Les amendements n°s 584 rectifié et 610 rectifié sont retirés.

L'amendement n° 1038, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'il existe un service de transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite, l'accès à ce service ne peut être restreint, ni par une obligation de résidence sur le ressort territorial, ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale, au minimum pour les personnes handicapées et à mobilité réduite disposant d'une carte mobilité et inclusion telle que définie au 1° du I de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles. »

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement reprend le dispositif de l'amendement n° 219 rectifié *bis*, en le complétant et en corrigeant une erreur d'insertion de la disposition dans le code des transports.

La plupart des transports à la demande spécialisés dans le transport des personnes handicapées prévoient une procédure lourde, avec d'importantes contraintes : obligation de résidence, établissement d'un dossier administratif, parfois passage devant une commission médicale.

La levée de l'obligation de résidence, demandée par le Défenseur des droits et proposée par M. Temal, serait une évolution pertinente de notre droit positif. Cependant, pour être pleinement opérante, elle doit être complétée de la levée de l'obligation de passage devant une commission médicale locale, également demandée par le Défenseur des droits.

En outre, la notion de « personne à mobilité réduite » est plus large que le public cœur de cible de ces services. Il est donc nécessaire de préciser que cette double simplification s'appliquera aux seules personnes handicapées et personnes à mobilité réduite titulaires d'une carte mobilité inclusion présentant un handicap de plus de 80 %.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement n'a pu être examiné par la commission, puisqu'il a été déposé après la discussion générale. Toutefois, j'émet un avis favorable, car son objet est plus ciblé que celui de l'amendement n° 219 rectifié *bis*.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1038.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 553 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. A. Marc, L. Hervé, Janssens, Cigolotti et Bonnacarrère et Mme Billon, est ainsi libellé :

Alinéa 6, première phrase

Remplacer les mots :

Au sein de la voirie communale, toute voie
par les mots :

Toute aire de stationnement

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Les collectivités territoriales portent une attention constante à l'aménagement de places dimensionnées pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite au sein de la voirie communale, sachant que 80 % des places aménagées et réservées font l'objet de dérogations.

En l'absence de mécanisme dérogatoire pour l'aménagement de places dédiées à l'implantation de bornes électriques, l'exigence prévue à l'alinéa 6 de cet article risque de freiner l'implantation de places aménagées de bornes électriques, qu'elles soient accessibles ou non.

Pour éviter cet effet contre-productif, cet amendement vise à imposer un aménagement aux normes d'accessibilité des places pré-équipées ou équipées de bornes électriques au sein des seules aires de stationnement, en dehors des emprises de voirie dédiées à la circulation, dans lesquelles l'aménagement de telles places ne soulève pas d'impossibilité technique récurrente.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'adoption de cet amendement conduirait à limiter de manière significative la portée du dispositif prévu. De plus, la disposition serait redondante avec l'article 23, qui prévoit une accessibilité des places dotées de bornes de recharge dans les aires de stationnement.

La navette parlementaire permettra peut-être de répondre à la préoccupation exprimée, mais, à ce stade, nous préférons maintenir le dispositif initial, sauf à le vider de toute portée. En conséquence, l'avis est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. En restreignant l'accessibilité des bornes de recharge aux seules places situées dans des aires de stationnement, et non plus en voirie, l'amendement ne garantit plus le libre accès à un service public. Or le Gouvernement souhaite garantir la mobilité des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite et leur accès au service public de recharge électrique. Il faut donc que les places en voirie disposant de bornes leur soient également accessibles. L'avis est défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 553 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 219 rectifié *bis*, présenté par MM. Temal et Antiste, Mmes Perol-Dumont et Ghali, M. Manable, Mme Conconne, MM. Tourenne, Iacovelli, Lurel, Jacquin et P. Joly, Mmes G. Jourda, Jasmin, Blondin et Lepage, MM. Daudigny et Tissot, Mme Artigalas, M. Kerrouche, Mme Taillé-Polian et M. Marie, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– L'article L. 1112-4-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Tout critère d'appartenance territoriale à l'autorité organisatrice pour accéder au transport à la demande s'avère proscrit, afin de garantir la liberté d'aller et de venir aux personnes à mobilité réduite sur tout le territoire de la nation. »

La parole est à M. Rachid Temal.

M. Rachid Temal. Je le retire, monsieur le président, car il est satisfait par l'amendement n° 1038.

M. le président. L'amendement n° 219 rectifié *bis* est retiré. Je mets aux voix l'article 7, modifié.

(L'article 7 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 7

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 746 rectifié, présenté par MM. Temal, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le I de l'article L. 1112-2-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La région remet un rapport d'étape sur la mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée de tous les services de trans-

ports publics existants sur son territoire, au ministre chargé des transports, à la délégation ministérielle à l'accessibilité et au Conseil national consultatif des personnes handicapées avant le 30 juin 2021. Elle assure également la publicité la plus large possible de ses réalisations, auprès des abonnés aux réseaux de transports de son territoire ainsi que dans les infrastructures dédiées (gares, gares routières, arrêts de bus, de tramway, ...). »

La parole est à M. Rachid Temal.

M. Rachid Temal. Chaque région doit présenter son schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité avant le 26 septembre 2024. Cet amendement prévoit qu'un rapport d'étape soit remis au plus tard le 30 juin 2021. Cela permettra à la fois de valoriser les travaux réalisés par les régions et d'informer les personnes concernées des services qui leur sont offerts.

M. le président. L'amendement n° 225 rectifié *ter*, présenté par M. Mouiller, Mmes Puissat, Deromedi et Thomas, M. Sol, Mme Estrosi Sassone, MM. Savary et Le Nay, Mmes Vullien, Morhet-Richaud, Lassarade et L. Darcos, MM. A. Marc et B. Fournier, Mmes Di Folco, Bruguière et Ramond, MM. D. Laurent, Bouloux, Schmitz, Cuypers et Vaspart, Mme Canayer, MM. de Legge et Hugonet, Mmes Dumas et Micouleau, M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Duranton, M. Longeot, Mme Guidez, MM. Daubresse et Charon, Mme Billon, M. Détraigne, Mmes Lherbier, Doineau et Lopez, MM. Segouin, Bonne, Nougain et Le Gleut, Mme Malet, MM. Morisset et Decool, Mme Garriaud-Maylam, MM. Dufaut, Darnaud, Laménie, Pointereau et Poniatowski, Mmes Noël, Imbert, Lamure et Keller, MM. Malhuret et Gremillet et Mme de la Provôté, est ainsi libellé :

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le I de l'article L. 1112-2-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La région remet un rapport d'étape sur la mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée de tous les services de transports publics existants sur son territoire, au ministre chargé des transports, à la délégation ministérielle à l'accessibilité et au Conseil national consultatif des personnes handicapées, avant le 30 juin 2021. »

La parole est à Mme Jocelyne Guidez.

Mme Jocelyne Guidez. Au vu de la mise en accessibilité progressive des réseaux de transports publics et eu égard au rôle de la région comme chef de file, l'enjeu consiste à rendre visible ce qui a été rendu accessible.

En effet, la date ultime pour l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée étant le 26 septembre 2024, il s'avère nécessaire, d'une part, de valoriser les actions entreprises par les autorités organisatrices de la mobilité, et, d'autre part, de permettre aux personnes âgées et à mobilité réduite de connaître les réseaux rendus progressivement accessibles.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le droit en vigueur prévoit déjà des bilans à chaque fin de période intermédiaire de mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée transmis par les autorités organisatrices aux préfets.

L'adoption de ces amendements conduirait à créer une nouvelle obligation administrative à la charge des régions, ce qui ne me semble pas nécessaire.

Ces amendements étant satisfaits par le droit existant, je demande leur retrait.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme vient de le souligner le rapporteur, le code des transports, dans sa partie réglementaire, prévoit d'ores et déjà un bilan en fin de période pour les schémas directeurs d'accessibilité programmée.

Il importe de faire connaître les réalisations. Pour ce faire, il est préférable d'alimenter les calculateurs d'itinéraires grâce aux bases de données relatives à l'accessibilité des transports ainsi que de mener des campagnes d'information sur les lignes accessibles.

En conséquence, je demande le retrait de ces amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Monsieur Temal, l'amendement n° 746 rectifié est-il maintenu ?

M. Rachid Temal. Oui, je le maintiens, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 746 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 7, et l'amendement n° 225 rectifié *ter* n'a plus d'objet.

Je suis saisi de deux amendements et d'un sous-amendement faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 58 rectifié *bis*, présenté par M. Karoutchi, Mme L. Darcos, MM. Daubresse, Charon et de Nicolaÿ, Mme Deromedi, M. Lefèvre, Mmes M. Mercier et Micouleau, MM. Morisset et Panunzi, Mme Procaccia, MM. Regnard, Reichardt, Sido, Allizard, Babary et Bizet, Mme Bruguière, M. Calvet, Mmes Canayer et Chain-Larché, MM. Chaize, Courtial, Cuypers, Danesi et Darnaud, Mme de Cidrac, M. de Legge, Mmes Dumas, Duranton et Garriaud-Maylam, M. Ginesta, Mme Giudicelli, MM. Gremillet et Hugonet, Mme Imbert, MM. Kennel et Laménie, Mmes Lassarade, Lavarde et Lherbier, MM. Pemezec, Piednoir et Poniatowski, Mmes Primas, Puissat et Raimond-Pavero, MM. Revet et Savary, Mme Thomas et M. Retailleau, est ainsi libellé :

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1113-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 1113-1. – I. – Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de la mobilité et, dans la région d'Ile-de-France, dans l'aire de compétence d'Ile-de-France Mobilités, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale, bénéfi-

cient d'une réduction tarifaire d'au moins 50 % sur leurs titres de transport ou d'une aide équivalente. La réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager.

« II. – Les personnes ne résidant pas sur le territoire français de manière régulière au regard de la législation sur le séjour des étrangers en France ne peuvent bénéficier de la réduction tarifaire prévue au I du présent article. »

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. J'ai fait voter cet amendement l'année dernière. Il avait donné lieu à un véritable débat, dans un hémicycle beaucoup plus garni.

En 2016, l'assemblée régionale d'Île-de-France a décidé de supprimer la réduction tarifaire de 75 % pour les bénéficiaires de l'AME, l'aide médicale de l'État, considérant que des personnes déboutées du droit d'asile ou en situation irrégulière ne devaient pas bénéficier d'une telle réduction. Un recours a été introduit devant le Conseil d'État, qui a décidé que l'assemblée régionale ne pouvait supprimer cette réduction, la loi interdisant de distinguer entre les personnes.

Je ne me fais pas d'illusion sur le sort de cet amendement, madame la ministre, mais il faudra bien que le Gouvernement, qui a commencé à accepter cette idée lors du débat relatif à l'asile et à l'immigration, engage une véritable réflexion sur les conditions d'accès à l'AME, eu égard aux évolutions intervenues.

Le Président de la République dit lui-même que les personnes déboutées du droit d'asile ou en situation irrégulière n'ont pas vocation à demeurer sur le territoire et doivent être raccompagnées à la frontière. Il est donc curieux de leur accorder des réductions tarifaires pour les transports en Île-de-France ! Tout cela coûte tout de même 45 millions d'euros ! Il va donc falloir, à un moment donné, sortir de cette contradiction.

N'espérant pas un avis favorable de votre part, madame la ministre, je retire cet amendement, qui serait de toute façon supprimé par l'Assemblée nationale s'il était adopté ce soir. Cependant, je souhaite vraiment que le Gouvernement se saisisse de cette question de l'AME.

M. le président. L'amendement n° 58 rectifié *bis* est retiré.

En conséquence, le sous-amendement n° 1042 n'a plus d'objet.

L'amendement n° 656 rectifié *bis*, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après la deuxième phrase de l'article L. 1113-1 du code des transports, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Elles peuvent également bénéficier d'une réduction tarifaire sur les services de mise à disposition de cycles et de véhicules motorisés lorsque ceux-ci sont organisés par cette même autorité. »

II. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

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

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. J'espère que le précédent amendement ne sera plus redéposé...

Mon amendement prévoit d'appliquer la tarification sociale pour l'accès aux services de location de cycles ou de véhicules motorisés mis en place par l'autorité organisatrice des mobilités.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement est satisfait par le droit en vigueur, qui permet déjà aux AOM de mettre en place une telle tarification si elles le souhaitent. Je demande le retrait de cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage l'avis du rapporteur : cet amendement est d'ores et déjà satisfait. En conséquence, j'en demande le retrait.

M. le président. Monsieur Jacquin, l'amendement n° 656 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Olivier Jacquin. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 656 rectifié *bis* est retiré.

Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 31 rectifié *ter* est présenté par M. Longeot, Mmes Vullien, Billon et Vermeillet et MM. Cigolotti, Médevielle, L. Hervé, Le Nay, Canevet, Henno, Janssens, Laugier, Gremillet et Adnot.

L'amendement n° 92 rectifié *ter* est présenté par M. Vaspert, Mme Lamure, M. Bascher, Mmes Canayer, Bruguière et Deromedi, MM. Cuypers, Courtial, Darnaud et Daubresse, Mme Duranton, MM. Genest et D. Laurent, Mme Lassarade, M. Laménié, Mmes Gruny et Di Folco, MM. B. Fournier, Lefèvre et H. Leroy, Mme Morhet-Richaud, MM. Priou et Rapin, Mme Ramond, M. Schmitz et Mme Imbert.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1221-5 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 1221-5.- L'autorité organisatrice définit la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant.

« L'autorité organisatrice de transport privilégie la mise en place de tarifs solidaires en lieu et place de mesures générales de gratuité.

« Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'État en matière de prix, elle fixe ou homologue les tarifs. »

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 31 rectifié *ter*.

M. Jean-François Longeot. Ne nous trompons pas de cible : si l'un des enjeux de ce projet de loi est d'assurer une meilleure accessibilité tarifaire des moyens de mobilité, encore faut-il que des solutions de mobilité existent ! Les voyageurs sont demandeurs, en priorité, de plus de transports, et non de gratuité.

Si plusieurs collectivités territoriales réfléchissent à la mise en place de services de transport gratuits ou sont déjà passées aux actes, force est de constater qu'il s'agit majoritairement de zones urbaines où les solutions de transport sont déjà suffisamment développées.

La gratuité des transports, outre son incidence négative sur les finances des collectivités, leurre le passager sur le coût réel du transport. Dans une note publiée en septembre 2018, le Commissariat général au développement durable constate que, malgré la croissance régulière des coûts d'exploitation des transports urbains, la part du coût supportée par l'usager ne cesse de s'éroder depuis quinze ans, alors que la contribution des collectivités publiques augmente.

Si le coût total du transport urbain a crû de 5,2 % en moyenne annuelle de 2000 à 2015, la contribution des usagers au financement des transports en commun ne cesse, elle, de décliner. Ainsi, en 2015, les usagers supportaient 12 % du coût du transport urbain dans les réseaux de province dépourvus de métro ou de tramway, 20 % dans ceux équipés de métro ou de tramway et 38 % en Île-de-France.

Au regard de la contribution relativement faible des usagers à la couverture du coût du transport, des mesures de gratuité contribueraient à accentuer encore le décalage. Cet amendement tend à privilégier les tarifs sociaux ou solidaires à destination des demandeurs d'emploi ou des bénéficiaires du RSA, par exemple, plutôt que les mesures générales de gratuité.

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour présenter l'amendement n° 92 rectifié *ter*.

M. Marc Laménie. Cet amendement a pour objet de privilégier les tarifs sociaux ou solidaires, plutôt que les mesures générales de gratuité.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous l'avons déjà souligné à plusieurs reprises, en vertu du principe de libre administration des collectivités territoriales par elles-mêmes, celles-ci doivent pouvoir définir librement leur politique tarifaire.

Je partage néanmoins la préoccupation qui sous-tend ces amendements. Les entreprises, tout particulièrement, craignent que le financement des transports ne devienne totalement déséquilibré, avec, demain, une part réduite, voire inexistante, de recettes commerciales. Le code des transports prévoit déjà une exigence générale d'efficacité économique et sociale de la politique tarifaire.

J'ajoute qu'une mission d'information sur le sujet vient d'être créée au Sénat et qu'elle pourra formuler des propositions concrètes.

La commission demande le retrait de ces deux amendements identiques.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis tout à fait sensible à la question des tarifs sociaux ou de la gratuité des transports, mais la tarification relève de la compétence des autorités organisatrices de transport et, à ce titre, d'un choix politique opéré en responsabilité.

La politique de tarification doit concilier différents objectifs, qui peuvent être antagonistes : assurer une participation des usagers à la couverture des coûts, afin que ceux-ci ne soient pas supportés par les seuls contribuables, favoriser une politique de report modal et de fidélisation des usagers, garantir le droit aux transports pour tous.

À ce titre, je suis convaincue que la gratuité n'est pas forcément la meilleure solution ; elle l'est même rarement. La mise en place de tarifications solidaires est une solution beaucoup plus intéressante. Pour autant, il importe de respecter la liberté des autorités organisatrices de transport en matière de politique tarifaire, au nom du principe de libre administration des collectivités territoriales, auquel votre assemblée est, je le sais, très attachée.

En conséquence, je demande le retrait de ces deux amendements identiques ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Monsieur Longeot, l'amendement n° 31 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Jean-François Longeot. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 31 rectifié *ter* est retiré.

Monsieur Laménie, l'amendement n° 92 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Marc Laménie. Non, je le retire également, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 92 rectifié *ter* est retiré.

Chapitre IV

MESURES SPÉCIFIQUES AUX OUTRE-MER

Article 8

- ① I. – L'article L. 1802-1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;
- ③ 2° Est ajouté un II ainsi rédigé :
- ④ « II. – Pour leur application dans les départements de Guadeloupe et de La Réunion et dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, les dispositions du code des transports sont ainsi adaptées :
- ⑤ « 1° Les références à la région sont remplacées par des références à la collectivité territoriale ;
- ⑥ « 2° Les références au président du conseil régional sont remplacées par des références pour la Guyane, au président de l'assemblée de Guyane, et pour la Martinique, au président du conseil exécutif de Martinique pour les attributions dévolues à l'autorité exécutive de la collectivité et au président de l'assemblée de Martinique pour les attributions liées à la présidence de l'assemblée délibérante. »
- ⑦ II. – L'article L. 1811-2 du code des transports est ainsi rédigé :

8 « *Art. L. 1811-2.* – Pour l'application des articles L. 1115-1 à L. 1115-8, L. 1214-1 à L. 1214-10, L. 1214-14 à L. 1214-28, L. 1231-3, L. 1231-5, L. 1231-8, L. 3111-1 à L. 3111-3, L. 3111-5, L. 3111-6, L. 3111-12, L. 5431-2 et L. 5431-3, il peut être désigné, dans les départements et régions d'outre-mer, ainsi que dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, une autorité organisatrice unique de la mobilité compétente sur l'ensemble du territoire de chacune de ces collectivités. »

9 III. – A. Aux premier et second alinéas de l'article L. 1811-3 et à l'article L. 1811-4 du code des transports, les mots : « de transports unique » sont remplacés par les mots : « unique de la mobilité » et les mots : « de transports » sont remplacés par les mots : « des mobilités ».

10 B. À l'article L. 1811-5 du code des transports, les mots : « autorité organisatrice de transports unique » sont remplacés par les mots : « autorité organisatrice unique de la mobilité ».

11 IV. – Au premier alinéa de l'article L. 1811-3 du code des transports, les mots : « , du conseil départemental » sont supprimés.

12 V. – À l'article L. 1811-4 du code des transports, les mots : « du conseil départemental et » sont supprimés.

13 VI. – À l'article L. 1831-1 du code des transports, la référence : « du chapitre IV » est remplacée par les références : « du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} et des chapitres IV et V ».

14 VII. – Au premier alinéa de l'article L. 1841-1 du code des transports, la référence : « du chapitre IV » est remplacée par les références : « du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} et des chapitres IV et V ».

15 VIII. – Le chapitre unique du titre V du livre VIII de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

16 1° Après l'article L. 1851-1, il est inséré un article L. 1851-1-1 ainsi rédigé :

17 « *Art. L. 1851-1-1.* – Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon des articles L. 1115-1 à L. 1115-8, L. 1214-1 à L. 1214-10, L. 1214-14 à L. 1214-28, L. 1231-3, L. 1231-5, L. 1231-8, L. 1811-1, L. 3111-1 à L. 3111-3, L. 3111-5, L. 3111-6, L. 3111-12, L. 5431-2 et L. 5431-3, il peut être désigné une autorité organisatrice unique de la mobilité compétente sur l'ensemble du territoire de cette collectivité. » ;

18 2° Il est ajouté un article L. 1851-5 ainsi rédigé :

19 « *Art. L. 1851-5.* – Le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, tel que précisé par les articles L. 1115-1 à L. 1115-4, est applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

20 IX et X. – (*Supprimés*)

M. le président. La parole est à Mme Victoire Jasmin, sur l'article.

Mme Victoire Jasmin. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, nous abordons le seul article de ce projet de loi strictement consacré à la question des trans-

ports et des déplacements telle qu'elle se pose au quotidien pour les habitants des départements et régions d'outre-mer. On le comprendra, je tenais à présenter, sur cet article, un amendement reprenant les propositions que je vous avais soumises, madame la ministre, et qui avaient reçu un accueil apparemment favorable lors d'un récent débat organisé au sein de notre assemblée.

Cet amendement visant à prendre en compte les particularités des outre-mer a malheureusement été déclaré irrecevable en application de l'article 40 de la Constitution, à mon grand étonnement. À cet égard, je souhaite vous faire part du contenu de l'amendement et du motif, pour le moins incongru, invoqué pour décider cette irrecevabilité.

Cet amendement prévoyait que les autorités organisatrices des mobilités en outre-mer puissent mettre en place toute forme d'aide ou de dispositif afin d'assurer la continuité territoriale sur l'ensemble de leur territoire ou avec l'Hexagone. Il m'a été opposé qu'un tel dispositif inciterait des collectivités territoriales à dépenser davantage et serait donc de nature à aggraver une charge publique, ce qu'interdit l'article 40 de la Constitution.

Mes chers collègues, ne sommes-nous pas réunis, depuis maintenant quelques jours, pour examiner un projet de loi visant à assurer la continuité territoriale sur l'ensemble du territoire ? Pour ce faire, les autorités organisatrices des mobilités devront bien engager des dépenses !

Cette situation est d'autant plus navrante que, en matière économique et environnementale, mais aussi en termes d'équité territoriale et sociale, il est urgent, pour nos territoires insulaires d'outre-mer, et singulièrement la Guadeloupe, qui est un archipel, d'organiser un service public des mobilités, afin de pouvoir assurer la continuité territoriale de façon satisfaisante pour l'ensemble de la population.

M. le président. Veuillez conclure, ma chère collègue !

Mme Victoire Jasmin. La création d'une autorité de régulation unique à la gouvernance collégiale serait utile pour nos territoires. Nous avons droit à l'équité, nous avons aussi droit à une organisation optimisée.

M. le président. La parole est à M. Jérôme Bignon, sur l'article.

M. Jérôme Bignon. Notre collègue Robert Laufoaulu, retenu à Wallis, m'a demandé de m'exprimer en son nom sur la situation spécifique de Wallis-et-Futuna.

Si le présent projet de loi n'aborde pas les questions de transport aérien, il met en avant le mot « mobilité » ; c'est sur ce mot, précisément, que porte le message de Robert Laufoaulu.

Comment peut-on parler de mobilité lorsque deux îles distantes l'une de l'autre, mais aussi, et surtout, éloignées des États voisins et des autres territoires français du Pacifique sont soumises au bon vouloir d'une compagnie aérienne en situation de monopole, avec tout ce que cela implique en termes de fixation de prix, d'horaires et de nombre de liaisons ?

Actuellement, le nombre de vols desservant Wallis est réduit à deux par semaine. Les conséquences sont désastreuses pour la population, les commerçants, les fonctionnaires qui se trouvent bloqués sur l'île par manque de vols.

Air Calédonie international prive les Wallisiens et Futuniens d'accès au *hub* international de Fidji. Le président François Hollande, en visite sur le territoire, avait pris

conscience du problème et s'était engagé en faveur d'une desserte *via* Fidji. Le lancement d'un appel d'offres a été décidé; toutes les entraves ont été mises en œuvre pour que ce projet n'aboutisse pas. À qui profitent ces tristes manœuvres? Le bureau d'études chargé de rédiger l'appel d'offres pour la desserte de Wallis s'est arrêté à Nouméa. Il ne s'est même pas rendu à Wallis-et-Futuna. Pourquoi? Les Fidjiens avaient signifié leur intérêt pour une desserte de Wallis-et-Futuna. On leur a fait comprendre que cela posait problème. Qui est ce « on »?

Parlons aussi de la desserte entre les deux îles de Wallis et de Futuna. La notion de vétusté n'existe pas en matière civile. Le territoire a dépensé de l'argent, chaque année, pour l'entretien et le remplacement des pièces de l'avion *Ville de Paris*. Quelles sont les raisons de son retrait et de sa vente programmée?

Madame la ministre, la continuité territoriale et la mobilité sont des notions qui doivent également concerner Wallis-et-Futuna. Une mission est envisagée pour le mois d'avril, afin de faire le point sur la situation et avancer des propositions de sortie de la convention actuelle. Les Wallisiens craignent que cela n'aboutisse qu'un nouveau rapport, et rien de plus! Comment être assuré que ces travaux pourront déboucher sur des résultats, tant espérés, mais jamais atteints?

Il ne pourra jamais y avoir de développement de Wallis sans désenclavement aérien, et les Wallisiens ne peuvent être ainsi à la merci des intérêts des autres. Ils ne veulent pas continuer à subir leur destin; ils veulent être acteurs de leur développement. Wallis-et-Futuna et ses habitants comptent sur le Gouvernement pour s'engager en ce sens.

M. le président. La parole est à M. Victorin Lurel, sur l'article.

M. Victorin Lurel. Je m'associe aux propos tenus par mon collègue Jérôme Bignon sur Wallis-et-Futuna. Effectivement, cette collectivité est isolée et coupée du reste du monde. Des réparations sont en cours, mais même les câbles sous-marins ne transmettent plus de signaux...

Je qualifierai cet article 8 relatif aux outre-mer de minimaliste, madame la ministre. En effet, il ne comporte que quelques dispositions de cohérence ou de conséquence, ainsi qu'une simple faculté d'instituer une autorité organisatrice des mobilités unique. Je dois dire que je m'attendais à plus!

Le projet de loi que nous examinons est un bon texte, utile, qui arrive à son heure et actualise le droit à la mobilité. Cependant, quelles que soient ses vertus et ses qualités, il ne peut en aucun cas répondre aux problématiques des outre-mer. Outre le cas de Wallis-et-Futuna, nous pourrions évoquer celui de toutes les autres îles. Il est question ici de douze territoires, dont onze sont habités, situés à une distance de l'Hexagone variant entre 7 000 et 20 000 kilomètres en ligne orthodromique. Il faut parfois vingt-quatre heures pour rejoindre la Nouvelle-Calédonie, et ne parlons pas de Wallis...

En outre, les dessertes sont souvent aux mains de monopoles: c'est vrai pour Wallis-et-Futuna, mais ça l'est aussi chez nous. Il suffit d'une coalition des transporteurs aériens pour que tout soit bloqué. Dans le domaine du transport maritime, il en va de même avec ce que l'on appelle les partages de vaisseaux entre les compagnies CMA-CGM et Maersk. Sur ces sujets, le texte n'apporte pas de réponse.

En matière de transports terrestres, la balkanisation des compétences est telle que personne ne s'y retrouve. On a donné aux régions ou aux collectivités uniques de Guyane et de la Martinique une autorité résiduelle en matière de transports interurbains et de transports scolaires. La transition a été difficile.

M. le président. Il faut conclure, mon cher collègue.

M. Victorin Lurel. À mon sens, il faut engager une réflexion en vue de l'élaboration d'une nouvelle loi d'orientation des mobilités dans les outre-mer, mieux adaptée à nos réalités.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Effectivement, la desserte de Wallis n'est pas satisfaisante. Un appel d'offres avait été lancé en juin 2017, avec deux lots, portant l'un sur les services intérieurs, l'autre sur une liaison aérienne internationale entre Wallis et Nadi. Il a dû être déclaré infructueux, s'agissant du second lot, le niveau de subvention demandé par les candidats excédant très largement le budget prévisionnel. Quant à la desserte intérieure, l'augmentation du nombre de fréquences régulières hebdomadaires n'a été rendue possible qu'au prix d'un soutien financier plus important de l'État et du territoire.

Dans ce contexte, l'ensemble des parties à la délégation de service public pour les services intérieurs – l'opérateur, l'administrateur supérieur de Wallis-et-Futuna et ses services, ainsi que la direction générale des outre-mer – sont convenus de redéfinir les termes organisationnels, opérationnels et financiers, au plus tard le 30 juin 2019. Un groupe de travail a été mis en place à cette fin. Il a débuté ses travaux au début de l'été 2018. J'ai veillé à ce que mes services, notamment la direction générale de l'aviation civile au plan local, y participent activement.

Je suis consciente de la situation et j'ai entendu l'insatisfaction causée par les conditions de desserte. Nous avons donc, avec madame Girardin, demandé à ce qu'une mission d'inspection vienne en appui et contribue aux réflexions de ce groupe de travail. J'ai bon espoir que la complémentarité ainsi créée permette de trouver des voies d'amélioration pour l'ensemble de la desserte du territoire, qu'elle soit aérienne ou maritime, entre, d'une part, les deux îles de Wallis et de Futuna, et, d'autre part, cette collectivité et son bassin régional.

M. le président. L'amendement n° 524 rectifié, présenté par MM. Théophile, Patient, Karam, Mohamed Soilihi et Hassani, est ainsi libellé:

I. – Après l'alinéa 8

Insérer un paragraphe ainsi rédigé:

– Après l'article L. 1811-2 du code des transports, il est inséré un article L. 1811-2-... ainsi rédigé:

« Art. L. 1811-2-1. – Pour l'application dans les départements et régions d'outre-mer de l'article L. 1214-3, les mots: " de plus de 100 000 habitants" sont remplacés par les mots: " de plus de 50 000 habitants".

« Pour l'application dans les départements et régions d'outre-mer du premier alinéa de l'article L. 1231-8, les mots: " de plus de 100 000 habitants" sont remplacés par les mots: " de plus de 50 000 habitants". »

II. – Après l'alinéa 12

Insérer un paragraphe ainsi rédigé:

- Après l'article L. 1811-5 du code des transports, il est inséré un article L. 1811-5-...ainsi rédigé :

« Art. L. 1811-5- – L'établissement d'un plan de mobilité est obligatoire dans les ressorts territoriaux de l'autorité organisatrice unique de la mobilité. »

III. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Le chapitre premier du titre II du livre II est complété par une section ainsi rédigée :

« Section ... »

« Dispositions particulières aux départements et régions d'outre-mer »

« Art L. 221-... – Pour l'application en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion des dispositions de l'article L. 221-2, les mots : “de plus de 100 000 habitants” sont remplacés par les mots : “de plus de 50 000 habitants”. » ;

2° L'article L. 652-5 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l'application à Mayotte de l'article L. 221-2, les mots : “de plus de 100 000 habitants” sont remplacés par les mots : “de plus de 50 000 habitants”. »

La parole est à M. Dominique Théophile.

M. Dominique Théophile. Cet amendement vise à rendre obligatoire l'élaboration d'un plan de mobilité pour les régions disposant de capacité d'avoir une autorité organisatrice de la mobilité unique, d'une part, et pour les agglomérations de plus de 50 000 habitants, d'autre part. Cela favorisera la réalisation de plans de mobilité dans les outre-mer, aux fins d'identifier avec précision les besoins et les évolutions de la mobilité dans ces territoires.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. S'agissant de cet amendement, comme de deux autres qui suivront, les délais resserrés entre leur dépôt et l'examen en séance ne nous ont pas permis de prendre pleinement la mesure des spécificités des territoires ultramarins, et donc de déterminer si la proposition est adaptée à ces spécificités ou s'il est préférable de maintenir le régime existant. Dès lors, je souhaiterais connaître l'avis du Gouvernement sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Abaisser le seuil reviendrait à créer une obligation, une contrainte supplémentaire pour les collectivités concernées. Ce n'est pas une bonne voie, me semble-t-il.

Évidemment, les collectivités peuvent toujours, même si elles n'atteignent pas le seuil de 100 000 habitants, élaborer de façon volontaire un plan de mobilité. La moitié des plans de déplacements urbains engagés ou votés à ce jour sont le fruit d'une telle démarche volontaire.

Il me semble qu'il vaut mieux en rester là, d'où ma demande de retrait de cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Dominique Théophile, pour explication de vote.

M. Dominique Théophile. Nous en discuterons, madame la ministre, s'agissant notamment du cas de Mayotte. Pour l'heure, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 524 rectifié est retiré.

M. Victorin Lurel. J'avais demandé la parole !

M. le président. L'amendement a été retiré, mon cher collègue, je ne peux plus vous donner la parole.

M. Victorin Lurel. Mais je l'avais demandée avant !

M. le président. L'amendement n° 777 rectifié, présenté par Mme Jasmin, M. Lurel, Mme Conconne, MM. Antiste, Bérít-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot et Lubin, M. Lalande, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéas 11 et 12

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Victoire Jasmin.

Mme Victoire Jasmin. Il y a des territoires et des collectivités d'outre-mer, madame la ministre, mais il existe aussi encore des départements d'outre-mer. Ainsi, la Guadeloupe et La Réunion disposent toujours d'un conseil départemental. Je souhaite que l'on maintienne, dans le projet de loi, la référence à ces instances, quand elles existent.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Pour les mêmes raisons qu'à propos de l'amendement précédent, je souhaite connaître l'avis du Gouvernement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit non pas de supprimer les conseils départementaux, mais de tirer les conséquences de la loi NOTRe, qui a retiré la compétence transport aux départements. Dans ces conditions, il ne nous semble pas souhaitable de prévoir un avis conforme des conseils départementaux sur la désignation de l'autorité organisatrice unique et sur la délimitation de son ressort territorial.

Par ailleurs, il existe une possibilité de coordination, que nous venons de renforcer dans le texte, entre l'autorité organisatrice des mobilités et le département, au titre du rôle que joue ce dernier en matière de solidarité.

Je vous suggère, madame la sénatrice, de retirer votre amendement.

M. le président. La parole est à Mme Victoire Jasmin, pour explication de vote.

Mme Victoire Jasmin. Je ne suis pas convaincue, mais je retire mon amendement. J'aurais tout de même souhaité, madame la ministre, que soit organisée une réunion consacrée spécifiquement aux outre-mer.

M. le président. L'amendement n° 777 rectifié est retiré.

L'amendement n° 822, présenté par MM. Théophile et Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 12

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

– Le chapitre unique de titre I^{er} du livre VIII de la première partie du code des transports est complété par un article L. 1811-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1811- – L'État favorise le développement du bioGNV et de l'hydrogène dans les territoires de Guadeloupe, Martinique, Guyane et La Réunion et réalise des expérimentations si nécessaire. »

La parole est à M. Dominique Théophile.

M. Dominique Théophile. Les mesures relatives aux outre-mer doivent prendre en compte le potentiel de développement des infrastructures spécifiques correspondant aux potentiels du territoire. Ainsi, il est proposé de favoriser le développement de l'utilisation du gaz naturel pour véhicules biologique, dit bioGNV, et de l'hydrogène dans les départements de Guadeloupe et de La Réunion, ainsi que dans les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique. Toutefois, avant une éventuelle généralisation, il conviendra de mener une expérimentation dans les territoires disposant du potentiel le plus important.

Cet amendement vise à rendre les départements et collectivités d'outre-mer moins dépendants des importations d'hydrocarbures et à tirer profit des ressources naturelles et technologiques disponibles, afin de développer l'utilisation de véhicules propres.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cette possibilité étant déjà offerte sur l'ensemble du territoire national, la précision apportée par cet amendement ne nous paraît pas très utile, ni très normative. La commission demande le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais d'abord indiquer à Mme la sénatrice Jasmin que j'avais souhaité la tenue d'une réunion avec les parlementaires des outre-mer. Elle n'a pu être organisée jusqu'à présent, mais je propose qu'elle se tienne au plus vite.

Concernant l'amendement, il me semble important de développer spécifiquement le bioGNV et l'hydrogène dans les départements et collectivités d'outre-mer. L'avis est favorable.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je me range à l'avis du Gouvernement. L'avis de la commission est favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 822.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 787, présenté par MM. Théophile et Marchand, Mme Cartron, M. Denne-mont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

Alinéa 20

Rétablir le IX dans la rédaction suivante :

IX. – Les articles L. 3511-3, L. 3521-2-1 et L. 3551-1-1 du code des transports sont abrogés.

La parole est à M. Dominique Théophile.

M. Dominique Théophile. Cet amendement a pour objet de remédier à une situation qui prive les départements et régions d'outre-mer, les DROM, de l'application d'une disposition phare de la loi du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier des personnes.

L'exemption des DROM de l'application du dispositif de la LOTI visait à prendre en compte les difficultés en matière de transport collectif en outre-mer, liées aux distances séparant villes et villages. Or cette exemption ne se justifie plus, notamment en Guadeloupe : depuis 2016, le syndicat mixte des transports a déployé un réseau couvrant efficacement le périmètre des communes incluses dans le plan de déplacement urbain. Elle a désormais pour seule conséquence une concurrence déloyale pour les taxis d'outre-mer.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Effectivement, lors de l'examen de la loi relative au transport public particulier des personnes, le législateur avait souhaité exclure les départements ultramarins de l'application de certaines dispositions, compte tenu des spécificités locales en matière d'organisation des services de transport. Dans le temps imparti, nous n'avons pas pu réexaminer la question pour déterminer s'il est nécessaire de revenir sur ce choix. Je laisse Mme la ministre exposer sa position.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. La loi Grandguillaume a en effet exclu les départements d'outre-mer du champ d'interdiction des LOTI occasionnels légers pour des prestations de transport public particulier de personnes dans les agglomérations soumises à l'obligation d'établir un plan de déplacements urbains.

Cet amendement vise à intégrer tous les DROM dans le périmètre d'interdiction, c'est-à-dire, en pratique, à interdire à des transporteurs LOTI de fournir des services occasionnels de transport public particulier de personnes dans les agglomérations des DROM à forts flux touristiques et économiques.

Je voudrais rappeler que la disposition de la loi Grandguillaume visait, en priorité, les territoires urbains où des plateformes offrant des prestations de voiture de transport avec chauffeur, ou VTC, utilisaient, en détournant la loi, des transporteurs LOTI. De fait, ces plateformes n'ont aucune activité en outre-mer.

Ensuite, il me semble que le tissu économique des territoires ultramarins est fragile et que cette disposition pourrait mettre en difficulté un très grand nombre d'entreprises, qui seraient dans l'incapacité de basculer dans le régime VTC, plus contraignant. L'expérience du basculement en métropole montre toute la complexité d'un tel changement.

Enfin, une telle mesure ne peut être adoptée sans une évaluation des enjeux, sans une concertation préalable avec les acteurs et, en tout état de cause, sans prévoir une période de transition minimale.

Pour ces raisons, je demande le retrait de cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Dominique Théophile, pour explication de vote.

M. Dominique Théophile. Les transporteurs occasionnels LOTI doivent transporter deux personnes ou plus. Or, très souvent, la réglementation n'est pas respectée, ce qui crée des frictions entre taxis et transporteurs LOTI. Il faut donner aux préfetures les moyens d'exercer davantage de contrôles. Nos taxis sont très pointilleux sur le respect de la réglementation. Il serait bon que vous vous penchiez sur la question. Pour l'heure, je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 787 est retiré.

Je mets aux voix l'article 8, modifié.

(L'article 8 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 8

M. le président. L'amendement n° 738 rectifié *bis*, présenté par M. Lurel, Mmes Jasmin et Conconne, MM. Antiste, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquín et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillé et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot et Lubin, M. Lalande, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 1803-1 du code des transports est complété par les mots : « et, pour les territoires composés de plusieurs îles, une politique de continuité territoriale inter-île ou inter-rade ».

La parole est à M. Victorin Lurel.

M. Victorin Lurel. Cet amendement vise à mieux définir la politique de continuité territoriale outre-mer, en précisant que les pouvoirs publics sont également tenus de mettre en œuvre une politique de continuité territoriale intérieure, notamment au bénéfice des habitants des îles peu peuplées.

La Guadeloupe est en réalité un archipel, avec Marie-Galante, les îles des Saintes, la Désirade, etc., et je ne parlerai pas de la Polynésie et de ses 118 îles ! Il faut organiser les déplacements à l'intérieur des archipels. Tel est l'objet de cet amendement.

Je précise à l'intention de mon collègue Théophile que le seuil de 50 000 habitants a été abaissé pour les agglomérations, pour permettre la perception du versement transport et d'une part du produit de la taxe spéciale de consommation sur les carburants. L'amendement n° 524 rectifié, qui a été retiré, est donc en fait déjà satisfait.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Dans la mesure où la politique de continuité territoriale vise l'outre-mer dans son ensemble, y compris les territoires composés de plusieurs îles, cette précision serait d'une portée limitée. À l'inverse, si elle vise à confier à l'État une mission relevant des collectivités, elle n'est pas des plus avisées. Pour autant, la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme les propos du rapporteur. L'amendement, tel qu'il est rédigé, vise à étendre la politique nationale de continuité territoriale à des services de transport intérieur aux collectivités. Son adoption reviendrait à prévoir une intervention de l'État dans un champ de compétences relevant, à titre principal, des collectivités territoriales. Cela pourrait créer de la confusion quant au rôle de chacun. Je demande donc le retrait de cet amendement, sans quoi l'avis sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Victorin Lurel, pour explication de vote.

M. Victorin Lurel. Aux termes d'un rapport qui sera très prochainement publié par la chambre régionale des comptes, les pratiques actuelles sont parfaitement illégales. La région Guadeloupe accorde une aide pour les billets de bateau. Pour le trajet entre Basse-Terre et l'archipel des Saintes, cette aide

avoisine 8 euros, le coût du billet étant d'environ 12 euros. Pour le trajet entre Pointe-à-Pitre et Marie-Galante, l'aide est d'environ 25 euros, pour un prix du billet de 42 euros. Toutes ces aides sont illégales !

Sur le fondement de toute une analyse juridique, on pourrait à la rigueur admettre que les déplacements au sein d'une même agglomération – La Désirade, par exemple, est une île, mais aussi une commune appartenant à la communauté d'agglomération La Riviera du Levant – ouvrent droit à une aide sociale agréée par l'Europe. Ce serait envisageable.

Aujourd'hui, il n'y a pas de base juridique pour ces aides. La dotation de continuité territoriale, qui représentait 60 millions d'euros voilà une dizaine d'années, n'est plus que de 30 millions d'euros pour l'ensemble des outre-mer, quand la Corse, plus proche de l'Hexagone, bénéficie de 187 millions d'euros, sur un autre fondement juridique.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. La tenue d'une réunion spécifique avec les élus des outre-mer est décidément une nécessité absolue ! Peut-être faut-il, en effet, faire évoluer le cadre législatif pour permettre une intervention de la région dans les circonstances que vous avez évoquées, monsieur le sénateur Lurel. Pour autant, il ne faut pas mélanger le rôle de l'État et le rôle des collectivités. Nous aurons l'occasion de débattre de ces sujets au cours de la réunion que je vous propose d'organiser.

M. le président. Monsieur Lurel, l'amendement est-il maintenu ?

M. Victorin Lurel. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 738 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 737 rectifié *bis*, présenté par M. Lurel, Mmes Jasmin et Conconne, MM. Antiste, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquín et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillé et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot et Lubin, M. Lalande, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la deuxième phrase du second alinéa de l'article L. 1803-1 du code des transports, après les mots : « Elle tend », sont insérés les mots : « à atténuer les contraintes de l'insularité et de l'éloignement et ».

La parole est à M. Victorin Lurel.

M. Victorin Lurel. Cet amendement relève du même esprit que le précédent. Il s'inspire en quelque sorte de la politique de continuité territoriale en vigueur pour la Corse. Nous souhaitons préciser que la politique de continuité territoriale a aussi pour objectif d'atténuer les contraintes de l'insularité et de l'éloignement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement est satisfait, puisqu'il s'agit bien d'une des vocations de la politique de continuité territoriale. Cela étant, la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 737 rectifié *bis*.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 8.

L'amendement n° 522 rectifié, présenté par MM. Théophile, Patient, Karam, Mohamed Soilihi et Hassani, est ainsi libellé :

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant l'état des politiques publiques en faveur de la continuité territoriale dans les départements d'outre-mer.

La parole est à M. Dominique Théophile.

M. Dominique Théophile. Je vais retirer cet amendement, puisque Mme la ministre a affirmé sa volonté d'organiser une réunion avec les parlementaires ultramarins pour traiter de la problématique du transport dans nos territoires.

M. le président. L'amendement n° 522 rectifié est retiré.

TITRE II

RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS

Exception d'irrecevabilité

M. le président. Je suis saisi par M. Mandelli, au nom de la commission, d'une motion n° 1034 rectifiée.

Cette motion est ainsi rédigée :

Constatant que les amendements n°s 262 rectifié, 382 rectifié *ter*, 396 rectifié *bis*, 496 rectifié, 730, 736 rectifié *bis* et 835 rectifié *quinquies* visent à rétablir une habilitation à légiférer par ordonnances ou à en étendre le champ et qu'ils sont contraires au premier alinéa de l'article 38 de la Constitution, le Sénat les déclare irrecevables en application de l'article 48, alinéa 10, du règlement du Sénat.

En application du dernier alinéa de l'article 48 du règlement, ont seuls droit à la parole l'auteur de la demande d'irrecevabilité, un orateur d'opinion contraire, la commission saisie au fond – chacun disposant de deux minutes et demie –, ainsi que le Gouvernement.

Aucune explication de vote n'est admise.

La parole est à M. le rapporteur, pour la motion.

M. Didier Mandelli, rapporteur. À l'exception de ceux qui sont présentés par le Gouvernement, les amendements déposés sur le texte de la commission qui visent à prévoir ou à rétablir une habilitation à légiférer par ordonnances ou à en étendre le champ sont contraires au premier alinéa de l'article 38 de la Constitution.

C'est pourquoi la commission a adopté cette motion, tendant à proposer au Sénat de déclarer ces amendements irrecevables.

La jurisprudence du Conseil constitutionnel est très claire quant à l'inconstitutionnalité de tels amendements. De surcroît, la commission trouve étrange que soient déposés

des amendements parlementaires appelant le Gouvernement à légiférer par ordonnances, alors que le Sénat dénonce le recours croissant et excessif aux ordonnances.

Par conséquent, mes chers collègues, nous vous proposons d'adopter cette motion.

M. le président. Y a-t-il un orateur contre la motion ?...

Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons effectivement pris note d'un certain nombre de propositions de modification du champ des habilitations. Nous pourrions essayer de les intégrer dans la suite des débats parlementaires.

M. le président. Aucune explication de vote n'étant admise, je mets aux voix la motion n° 1034 rectifiée, tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité.

(*La motion est adoptée.*)

M. le président. En conséquence, les amendements n°s 262 rectifié, 382 rectifié *ter*, 396 rectifié *bis*, 496 rectifié, 730, 736 rectifié *bis* et 835 rectifié *quinquies*, à l'article 14, sont déclarés irrecevables.

Chapitre I^{er}

ACCÉLÉRER L'OUVERTURE DES DONNÉES ET LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES NUMÉRIQUES

Section 1

Ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité

Article 9

- ① I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Les services numériques destinés à faciliter les déplacements » ;
- ③ 2° Au début, est ajoutée une section 1 intitulée : « Mise à disposition des données nécessaires à l'information du voyageur » qui comprend l'article L. 1115-1 ;
- ④ 3° Le même article L. 1115-1 est ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 1115-1.* – Pour l'application du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux :
- ⑥ « 1° Les définitions de l'article 2 du règlement mentionné au premier alinéa s'appliquent dans le cadre du présent chapitre. Les autorités chargées des transports au sens de ce règlement sont les autorités organisatrices de la mobilité au sens du présent code ;
- ⑦ « 2° (*Supprimé*)
- ⑧ « 3° Sont rendues accessibles et réutilisables dans les conditions prévues par les articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du présent article, les données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation, ainsi que les données historiques concernant la circulation, telles que définies aux paragraphes 7,

- 8 et 14 de l'article 2 du même règlement et énumérées à l'annexe de celui-ci, qu'elles soient ou non des informations publiques au sens de l'article L. 321-2 du code des relations entre le public et l'administration ;
- 9 « 4° Pour les services de transport qu'elles organisent, les autorités mentionnées au 1° du présent article sont responsables de la fourniture des données mentionnées au 3°. Elles peuvent en confier la charge aux opérateurs de transport chargés de l'exécution du service du transport ;
- 10 « 5° Lorsqu'elles confient la gestion du stationnement en ouvrage ou sur voirie à un prestataire, les collectivités territoriales et leurs groupements sont responsables de la fourniture des données mentionnées au même 3°. Elles peuvent en confier la charge à ce prestataire ;
- 11 « 6° Les fournisseurs de services de partage de véhicules, de cycles et d'engins de déplacement personnel fournissent les données statiques, historiques et dynamiques sur les déplacements, y compris celles relatives à la localisation des véhicules, des cycles et des engins de déplacement personnel disponibles, dans les conditions mentionnées audit 3°. Lorsqu'ils organisent de tels services, les autorités mentionnées au 1°, les collectivités territoriales et leurs groupements sont responsables de la fourniture des données. Ils peuvent en confier la charge aux prestataires chargés de l'exécution du service. » ;
- 12 4° Sont ajoutés des articles L. 1115-2, L. 1115-3 et L. 1115-4 ainsi rédigés :
- 13 « *Art. L. 1115-2.* – Les métropoles et les régions animent les démarches de fourniture de données par les personnes mentionnées à l'article 3 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux. Les régions exercent cette mission sur la partie du territoire régional ne relevant pas d'une métropole.
- 14 « À ce titre, ces autorités s'assurent de la fourniture des données au point d'accès national mentionné à l'article 3 du même règlement. Elles s'assurent également de la conformité des données fournies aux normes prévues par ledit règlement, de leur mise à jour et des procédures mises en place à cet effet.
- 15 « Les dispositions du présent article sont applicables à la métropole de Lyon et, sur le territoire de la région Île-de-France, à l'autorité désignée à l'article L. 1241-1 du présent code.
- 16 « *Art. L. 1115-3.* – Dans le cadre des accords de licence de réutilisation des données prévus au paragraphe 4 de l'article 8 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, une compensation financière peut être demandée à l'utilisateur tel que défini à l'article 2 du même règlement, lorsque la transmission des données à cet utilisateur sollicite significativement le service de fourniture des données, selon des critères définis par décret en Conseil d'État pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.
- 17 « *Art. L. 1115-4.* – I. – Pour l'application de l'article 9 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est l'autorité chargée de contrôler le respect des exigences prévues par les articles 3 à 8 de ce règlement, tels que précisés par les articles L. 1115-1 et L. 1115-3 du présent code.
- 18 « Le contrôle de l'exactitude des déclarations de conformité, mentionnées au *b* du paragraphe 2 de l'article 9 du règlement mentionné au premier alinéa du présent I, tel que précisé par les articles L. 1115-1 et L. 1115-3, est effectué par l'Autorité soit d'office, soit à la demande de l'autorité organisatrice compétente.
- 19 « L'Autorité peut demander aux autorités organisatrices de la mobilité, aux opérateurs de transport, aux gestionnaires d'infrastructure, aux fournisseurs de services de transport à la demande et aux fournisseurs de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du règlement mentionné au premier alinéa du présent I, toutes informations et tous documents utiles à la réalisation du contrôle mentionné au deuxième alinéa. Elle ne peut accéder qu'à celles des pièces comptables qui sont nécessaires au contrôle des licences de réutilisation des données prévoyant une compensation financière.
- 20 « L'Autorité impartit à l'intéressé pour la production des documents et pièces demandés un délai raisonnable qui peut être prorogé.
- 21 « II. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit un rapport sur le contrôle de la conformité aux exigences définies par les articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du I.
- 22 « III. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, précise les conditions d'application du présent article. »
- 23 II. – Le titre VI du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :
- 24 1° A (*nouveau*). – Le chapitre II est complété par un article L. 1262-4 ainsi rédigé :
- 25 « *Art. L. 1262-4 (nouveau).* – Les missions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières propres aux services numériques destinés à faciliter les déplacements figurent au chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du présent code » ;
- 26 1° Le chapitre III est ainsi modifié :
- 27 a) L'intitulé de la section 4 est ainsi rédigé : « Règlements des différends en matière de mise à disposition des données » ;
- 28 b) L'article L. 1263-4 est ainsi rédigé :
- 29 « *Art. L. 1263-4.* – Les autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure, les fournisseurs de services de transport à la demande et les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne

la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et les utilisateurs, tels que désignés à l'article 2 du même règlement, peuvent saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend portant sur la mise en œuvre des articles 3 à 8 dudit règlement et des articles L. 1115-1 et L. 1115-3 du présent code.

- 30 « La décision de l'Autorité, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque cela est nécessaire, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités de fourniture, d'échange, de réutilisation, de mise à jour et de correction des données mentionnées aux articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du présent article et aux articles L. 1115-1 et L. 1115-3 ainsi que, le cas échéant, la compensation financière de la mise à disposition de ces mêmes données. Cette décision est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel*, sous réserve des secrets protégés par la loi.
- 31 « En cas d'atteinte grave et immédiate aux exigences des articles 3 à 8 du règlement mentionné au premier alinéa du présent article et des articles L. 1115-1 et L. 1115-3, l'Autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent consister en la suspension des pratiques portant atteinte à ces exigences.
- 32 « Lorsque le différend concerne une partie au titre des activités qu'elle exerce en tant que co-contractant d'une autorité organisatrice de la mobilité, d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales, cette autorité, cette collectivité ou ce groupement a la qualité de partie devant l'Autorité et, le cas échéant, devant la cour d'appel et la Cour de cassation. » ;
- 33 c) Est ajoutée une section 5 ainsi rédigée :
- 34 « Section 5
- 35 « **Dispositions d'application**
- 36 « Art. L. 1263-5. – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent chapitre. » ;
- 37 2° L'article L. 1264-7 est ainsi modifié :
- 38 a) (nouveau) Au 1°, après le mot : « sections », les références : « 2 et 3 » sont remplacées par les références : « 2, 3 et 4 » ;
- 39 b) (nouveau) Il est ajouté un 10° ainsi rédigé :
- 40 « 10° Le non-respect des articles 3 à 9 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et des articles L. 1115-1, L. 1115-3 et L. 1115-4 du présent code, par une autorité organisatrice de la mobilité, un opérateur de transport, un gestionnaire d'infrastructure, un fournisseur de services de transport à la demande ou un fournisseur de services d'informations sur les déplacements au sens de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2017/1926 précité. »

41 III. – La fourniture, par l'intermédiaire du point d'accès national, des données concernant les réseaux non intégrés au réseau transeuropéen de transport global est effectuée, dans les formats requis par le règlement (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, avant le 1^{er} décembre 2021.

42 IV (nouveau). – Le troisième alinéa de l'article L. 3121-11-1 du code des transports est ainsi rédigé :

43 « Durant l'exécution du service, l'exploitant mentionné à l'article L. 3121-1 transmet au gestionnaire du registre les informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise en charge. Cette obligation peut être satisfaite par l'intermédiaire d'une centrale de réservation, telle que définie à l'article L. 3142-1 dès lors que l'exploitant est affilié à une telle centrale. »

44 V (nouveau). – Le IV entre en vigueur un an après la promulgation de la présente loi.

M. le président. L'amendement n° 636 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

L'amendement n° 150, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Supprimer les mots :

et dynamiques

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Cet article important traite de l'ouverture des données publiques. Il confie aux régions et aux métropoles la mission d'animer les démarches d'ouverture des données et à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, l'Arafer, celle de contrôler la mise en œuvre de cette ouverture et de sanctionner d'éventuels manquements.

Nous ne sommes pas opposés par principe à cette démarche, qui participe de la transparence de l'organisation des services publics et favorise la mise en œuvre des nouveaux services. Nous sommes en revanche plus circonspects sur les conditions de réutilisation de ces données publiques.

En effet, nous souhaitons instaurer des garde-fous afin que cette obligation ne devienne pas le support d'une nouvelle source de profits pour les géants du *web*, les Gafam, devenus experts dans la captation des données publiques pour en tirer un profit privé.

Aujourd'hui, nous voyons bien, d'ailleurs, la difficulté qu'ont les pouvoirs publics à faire respecter par les Gafam les règles nationales, notamment en matière d'impôts. Nous ne souhaitons donc pas alimenter par ce biais la machine à évasion fiscale.

Sur le fond, nous craignons non seulement qu'étendre l'obligation d'ouverture des données aux données dynamiques ne crée une charge très importante pour les autorités organisatrices et leur opérateur, mais également que cet investissement soit, comme nous le disions, *in fine* capté par les GAFAM, qui pourront en disposer gratuitement pour développer des applications payantes et lucratives.

Pour cette raison, nous souhaitons la suppression de la mise à disposition des données dynamiques. En effet, tel qu'il est rédigé, le présent article va au-delà des obligations et du règlement européen de 2017. Celui-ci impose uniquement que le point d'accès contienne au moins les données statiques sur les déplacements et la circulation, ainsi que les données historiques concernant la circulation des différents modes de transport, y compris les mises à jour des données. Les États conservent donc pleinement une marge de manœuvre pour imposer ou non l'accès aux données dynamiques.

Nous proposons de limiter l'ouverture des données aux seules données théoriques, laissant le soin aux autorités organisatrices d'aller plus loin dans l'offre proposée aux usagers dans le cadre du service public d'applications plus efficaces, s'appuyant sur des données dynamiques.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. S'agissant de l'ouverture des données, la commission a tenté de trouver un équilibre subtil. Nous souhaitons simplement qu'elle se déroule dans des conditions équilibrées pour tous, y compris sur le plan financier. Nous avons intégré dans le texte des dispositions dans ce sens.

Sur cet amendement, l'avis est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le règlement européen de 2017 sur l'information multimodale contient une partie consacrée aux données en temps réel et laisse à la discrétion des États la décision d'ouverture de ces données.

Demander l'ouverture des données en temps réel n'impose pas que ces données doivent être créées, mais seulement qu'elles doivent être rendues accessibles si elles existent. Or il y a une forte attente des voyageurs pour une information en temps réel portant notamment sur les véritables horaires des transports publics et sur les incidents – par exemple les bouchons sur les routes.

Par ailleurs, en l'absence d'ouverture des données des autorités organisatrices, les grands acteurs du numérique, grâce à leur notoriété, à l'importance de leurs moyens ou de leur audience, seront seuls en mesure d'obtenir ces données ou de les créer eux-mêmes sur l'ensemble du champ de la mobilité.

L'ouverture des données permet donc d'améliorer le jeu de la concurrence et de l'innovation. Toutes les entreprises ont accès aux données et la concurrence joue pour des services de meilleure qualité pour les usagers.

Je suis défavorable à cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement montre la complexité du débat sur les données. Le diable est dans les détails. Nous sommes ici dans une logique de transposition d'un texte européen et on observe que notre pays fait preuve d'un volontarisme certain pour anticiper sur le calendrier.

L'amendement de nos collègues montre le risque – que nous supputons tous – que la sphère publique se trouve dépossédée de certaines données. C'est ce qu'il s'est passé dans un autre secteur, celui de l'hôtellerie : quand une plateforme numérique réussit à capter la valeur et à occuper une position ultra-dominante, cela pose problème.

En commission, nous avons tenté de rééquilibrer du texte initial, à la satisfaction de tous. En effet, le texte transmis au Sénat était marqué par un véritable déséquilibre, en matière d'ouverture des données, entre ce que l'on demandait à la sphère publique et ce que l'on demandait à la sphère privée.

Nous pouvons regretter collectivement que l'on n'ait pas réussi à doter notre pays d'un véritable agrégateur public des données.

M. le président. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Madame la ministre, cet article est l'illustration des conséquences de la mise en œuvre des politiques libérales. (*M. Roger Karouichi s'esclaffe.*)

Vous nous dites que l'ouverture des données publiques et leur mise à disposition du privé profitent au consommateur. En réalité, tel n'est jamais le cas, ce sont toujours les opérateurs privés qui sont les grands gagnants, comme le montre l'exemple de la libéralisation et de l'ouverture à la concurrence du secteur de l'énergie. Il y a vingt ans, à l'époque des monopoles publics, cela marchait très bien : en cas de problème de fourniture de gaz, on appelait l'opérateur public, en l'occurrence GDF, et tout se réglait. Aujourd'hui, on n'a plus d'interlocuteur clairement identifié.

L'ouverture à la concurrence a conduit à la transformation de l'entreprise publique en entreprise privée, Engie, à laquelle l'autorité de la concurrence a infligé en 2017 une amende de 100 millions d'euros pour ne pas avoir ouvert à ses concurrents son fichier de clients, qu'elle tente de convaincre d'abandonner les tarifs réglementés. On marche sur la tête !

Il en ira de même avec l'ouverture des données publiques, qui ne servira pas les usagers, rebaptisés « clients » ou « consommateurs », mais sera la source d'une rente pour le privé. Les Gafam, qui pratiquent par ailleurs l'évasion fiscale, n'attendent que cela ! En définitive, nous perdrons sur tous les tableaux : le consommateur paiera plus cher et l'État se trouvera dépossédé.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 150.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 36 rectifié est présenté par MM. Longeot et Bonnacarrère, Mmes Vermeillet et Billon, MM. Moga et Canevet, Mmes Tetuanui et Vérien, MM. Bockel et Détraigne, Mme Sollogoub et MM. Le Nay, Cigolotti et Médevielle.

L'amendement n° 809 est présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 8

Après le mot :

celui-ci

insérer les mots :

auxquelles il convient d'ajouter les données de retard a posteriori

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 36 rectifié.

M. Jean-François Longeot. Quel voyageur n'a pas déjà renoncé à demander une indemnisation en cas de retard, eu égard au casse-tête que représentent les démarches de réclamation ?

Loin de moi l'idée de renforcer les préjugés sur les moyens de transport toujours en retard, mais, en ce qui concerne l'ouverture des données, force est de constater que beaucoup reste à faire.

Si les conditions d'indemnisation en cas de retard sont publiques, n'est pas publique la base de données des retards *a posteriori*, à partir de laquelle l'opérateur va appliquer son barème d'indemnisation.

Cet amendement vise à ajouter les données de retard statiques – par exemple, dans le ferroviaire, les données train par train – dans le champ de l'article 9. L'accès à ces données permettra de calculer directement l'indemnité que doit percevoir un voyageur en cas de retard. Le voyageur, notamment étranger, sera alors remboursé, ce qui ne pourra que faire progresser le recours aux modes de transport collectif et la confiance à leur égard.

Ces données existent déjà. Les ouvrir renforcerait les droits des voyageurs et entraînerait une amélioration des indicateurs de ponctualité, dont l'Arafer a relevé l'an dernier qu'ils étaient dans une certaine mesure biaisés.

Dans le secteur ferroviaire, l'ouverture à la concurrence ne peut que s'accompagner d'une ouverture des données, aujourd'hui détenues par l'opérateur public. Comment justifier une telle emprise demain, lorsque les trains d'opérateurs privés, qui devront eux aussi faire preuve de transparence, circuleront sur nos lignes ?

M. le président. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 809.

M. Frédéric Marchand. J'ajouterai que ces procédures d'indemnisation et de compensation seraient fonction de critères définis par l'opérateur de transport en conformité avec le droit des voyageurs applicable. Cela aboutirait à une très importante simplification de formalités pénibles pour le voyageur. La levée de ce type de barrières facilitera le recours aux modes de transport collectif massifié, dont les vertus environnementales sont bien connues, non seulement pour la mobilité du quotidien, mais aussi pour les voyageurs internationaux, souvent non francophones.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le sujet étant propre au ferroviaire, il n'est pas idéal de le traiter dans cet article. Néanmoins, l'idée est de permettre le développement de nouveaux services qui pourraient s'avérer utiles aux usagers des transports, en particulier longue distance. Avis favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends bien l'intention des auteurs de ces amendements d'aider les voyageurs à faire valoir leurs droits en cas de retard, mais la rédaction proposée ne limite pas l'ouverture des données à ce cas et pourrait concerner un champ très large de données pouvant par ailleurs avoir une forte valeur économique pour certains acteurs.

En outre, ces données de retards constatés ne figurent pas dans la liste des données à ouvrir définie par le règlement européen. Pour des questions de clarté de la loi, ce sujet devrait donc être traité dans une partie séparée de l'article L. 1115-1 du code des transports.

Le Gouvernement entend présenter une proposition concertée sur ce sujet et retravailler, le cas échéant, la rédaction. Dans cette attente, je sollicite le retrait de ces amendements.

M. le président. Monsieur Longeot, l'amendement n° 36 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-François Longeot. Non, je le retire, monsieur le président, compte tenu de l'intention de Mme la ministre de retravailler la rédaction.

M. le président. L'amendement n° 36 rectifié est retiré.

Monsieur Marchand, l'amendement n° 809 est-il maintenu ?

M. Frédéric Marchand. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 809 est retiré.

L'amendement n° 966 rectifié *bis*, présenté par MM. Pemezec et Karoutchi, Mmes L. Darcos, Chain-Larché et Thomas, M. Daubresse, Mmes de Cidrac, Lassarade et Deromedi, MM. Magras, Le Gleut, Regnard, Sido et Laménie, Mme Duranton, M. de Nicolaj et Mme Garriaud-Maylam, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Sont également rendues accessibles et réutilisables, dans les conditions prévues par le règlement mentionné au premier alinéa et sous forme anonymisée, les données statiques ainsi que les données dynamiques sur les déplacements et la circulation collectées par les dispositifs mobiles et connectés.

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Philippe Pemezec, qui est le premier signataire de cet amendement, insiste beaucoup sur l'anonymisation des données. Ainsi, l'identité des voyageurs ne sera pas divulguée, l'idée étant de mieux organiser les services par l'exploitation de données de masse.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je suis très sensible à l'argumentation, mais cet amendement devrait être satisfait par l'amendement n° 929 du Gouvernement, déposé à l'article 13, qui vise à rendre accessibles aux autorités les données relatives aux déplacements produites par les services numériques d'assistance aux déplacements. La commission demande le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Effectivement, le règlement européen porte sur l'ouverture des données de l'information multimodale, qui vise à rendre accessibles à la fois les données statiques et, sur décision des États, les données dynamiques. Les personnes tenues d'ouvrir leurs données à ce titre sont donc les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructures et les autorités organisatrices.

Cet amendement vise à étendre cette obligation aux dispositifs mobiles et connectés. Je partage tout à fait l'ambition que ces données soient mises à la disposition de différents acteurs – nous pourrions en débattre à l'occasion de l'examen de l'article 13 –, mais il ne me paraît pas approprié que cette disposition soit insérée à l'article 9, qui décline le règlement européen.

Je vous invite donc, monsieur Karoutchi, à retirer cet amendement au profit de l'amendement n° 929.

M. le président. Monsieur Karoutchi, l'amendement n° 966 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Roger Karoutchi. Non, je le retire, monsieur le président, ainsi que l'amendement n° 967 rectifié *bis*, qui a un objet similaire.

M. le président. Les amendements n° 966 rectifié *bis* et 967 rectifié *bis* sont retirés.

L'amendement n° 660 rectifié *bis*, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 13

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Avec l'accord de la région, une métropole peut exercer cette compétence à l'échelle du bassin de mobilité dans lequel elle s'inscrit.

La parole est à M. Rachid Temal.

M. Rachid Temal. L'article 9 confie aux métropoles et aux régions le soin d'animer les démarches de fourniture des données au point d'accès national. Ces AOM doivent s'assurer de la conformité des données fournies aux normes fixées par le règlement européen.

L'article prévoit que les régions assument cette tâche sur la partie du territoire régional qui ne relève pas d'une métropole et autorise les métropoles à utiliser ces données sur leur seul territoire administratif, alors que leur rayonnement en termes de mobilité dépasse très largement ce périmètre.

Cet amendement vise simplement à permettre aux autorités organisatrices de mobilité régionales et métropolitaines de travailler de concert en matière de collecte et d'accès aux données sur les bassins de mobilité métropolitains.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement fait suite aux échanges que nous avons eus en commission. L'avis est favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Dès lors que la concertation entre les régions et les métropoles, dans leurs missions respectives d'animation de l'ouverture des données, est d'ores et déjà possible, est-il utile de légiférer ? Je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Madame la ministre, avant qu'il ne soit modifié par la commission, le texte prévoyait une répartition des compétences entre les régions et les métropoles par référence à l'aire urbaine. Il a été fait remarquer que cette notion était d'ordre statistique, et non juridique, d'où l'idée de se référer au bassin de mobilité et de permettre un dialogue entre la métropole et la région. Que les métropoles puissent fournir ce service de données au-delà de leur seul périmètre administratif, dès lors que la région est d'accord, nous semble représenter un véritable progrès. Nous maintenons donc cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 660 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 309 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. Vaspert, Mme Deromedi, MM. Pointereau, Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal, MM. Revet, Gremillet et Poniatowski et Mme Chauvin, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 14

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Les métropoles ou les régions garantissent la confidentialité et la sécurité des données fournies par les personnes mentionnées à l'article 3 du même règlement.

« Avant de fournir les données agrégées de circulation et de déplacement à un utilisateur, les métropoles ou les régions s'assurent que leur traitement ne vise pas à restreindre la concurrence ou offrir à l'utilisateur une position dominante. »

La parole est à Mme Marta de Cidrac.

Mme Marta de Cidrac. L'article 9 du projet de loi d'orientation des mobilités intègre en droit français les dispositions du règlement délégué de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'information sur les déplacements multimodaux.

Ce règlement fixe les modalités de centralisation des données de mobilité, afin de mieux appréhender les usages et besoins sur chaque territoire et d'améliorer l'information de l'usager, pour lui offrir plusieurs solutions de mobilité et favoriser ainsi la multimodalité. Il prévoit également une mise à disposition de ces données pour utilisation et traitement par des opérateurs tiers, le cas échéant par le biais d'un accord de licence.

S'il convient de favoriser l'innovation en permettant l'étude de ces données, il est également essentiel, d'une part, de garantir la confidentialité des informations transmises par chaque opérateur aux autorités, afin que la stratégie de déploiement d'un opérateur donné ne puisse être analysée par ses concurrents directs, et, d'autre part, de s'assurer que l'accès aux données agrégées ne permet pas à un opérateur de construire une situation dominante sur le marché.

Compte tenu des ambitions de géants du numérique, acteurs le plus souvent non européens, en matière de mobilités, il est essentiel de donner aux régions ou aux métropoles la possibilité de refuser l'accès à un acteur qui viserait à consolider sa position dominante ou qui disposerait de moyens techniques et financiers de traitement de nature à lui offrir demain une position concurrentielle dominante.

M. le président. L'amendement n° 819, présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 14

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les personnes mentionnées à l'article 3 du même règlement opérant le plus souvent des services de mobilité concurrents ou connexes, les métropoles et les régions garantissent la confidentialité et la sécurité des données fournies par chaque opérateur.

II. – Après l'alinéa 16

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Avant de fournir les données agrégées de circulation et de déplacement à un utilisateur, les métropoles et les régions s'assurent que leur traitement ne vise pas à restreindre la concurrence ou offrir à l'utilisateur une position dominante.

La parole est à M. Frédéric Marchand.

M. Frédéric Marchand. L'amendement est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Plusieurs éléments paraissent discutables s'agissant de ces amendements très proches.

En premier lieu, l'ouverture des données, telle qu'elle est prévue par le règlement, ne porte ni sur des données à caractère personnel ni sur des données stratégiques et donc confidentielles.

En second lieu, le fait de garantir la sécurité des données ne correspond pas à la mission d'animation confiée aux régions et aux métropoles. En outre, elles n'ont pas vocation à se substituer à l'autorité de la concurrence ; ce n'est ni leur rôle ni leur mission. (*M. Fabien Gay s'exclame.*)

La commission demande le retrait de ces amendements ; sinon, l'avis sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme tout à fait les propos de M. le rapporteur : cet article ne vise aucune donnée personnelle ni aucune information sensible ; il s'agit d'informations sur les services de transport, destinées à faire connaître les offres de transport accessibles sur le territoire. Le Gouvernement demande lui aussi le retrait de ces amendements.

M. le président. Madame de Cidrac, l'amendement n° 309 rectifié est-il maintenu ?

Mme Marta de Cidrac. Je le maintiens, monsieur le président, car mon collègue Patrick Chaize y tient beaucoup.

M. le président. Monsieur Marchand, l'amendement n° 819 est-il maintenu ?

M. Frédéric Marchand. Non, je le retire, monsieur le président. Il faut aller vers l'idéal et comprendre le réel ! (*Sourires.*)

M. le président. L'amendement n° 819 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 309 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 421 rectifié *ter*, présenté par M. Longeot, Mme Vullien, MM. Henno, Bonnacarrère, Prince, Le Nay, Canevet et Kern, Mme Billon et MM. Janssens, Moga et L. Hervé, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 15

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1115- – La réutilisation des données peut faire l'objet d'accords de licence conformément au point 4 de l'article 8 du même règlement.

« Ces accords de licence sont choisis librement par les autorités organisatrices de la mobilité, dans le respect des dispositions du règlement précité, et sont mis en ligne par le gestionnaire du point d'accès national dans les conditions définies par décret.

« Les accords de licence peuvent permettre d'identifier chaque utilisateur, au sens de l'article 2 du règlement précité, sollicitant les données fournies par le point d'accès national.

« En cas de non-respect des modalités d'utilisation des données fixées par les accords de licence, le gestionnaire du point d'accès national pourra, sur demande de l'autorité organisatrice, limiter ou suspendre l'accès des données à l'utilisateur.

« En cas de manquement grave, répété ou persistant, l'accord de licence pourra être résilié.

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. La quatrième révolution industrielle repose sur une économie de la donnée. Nous devons sortir de notre inertie en la matière et nous engager résolument dans cette révolution. Il y va de notre souveraineté. Mais notre rôle est également de nous assurer que ce nouveau pétrole de l'économie mondiale soit au service de l'intérêt général, qu'il soit un gage des politiques publiques de mobilité construites par des autorités organisatrices de la mobilité.

Le présent amendement vise à garantir que le point d'accès national laisse la possibilité auxdites autorités de choisir le type de licence qu'elles souhaitent mettre en place. En effet, les conditions d'utilisation des données actuellement disponibles sur le point d'accès national sont exclusivement définies par la licence ODBL, celle-ci ne permettant ni de suivre les usages des jeux de données ni de s'assurer de leur compatibilité avec les politiques publiques de mobilité.

Les autorités organisatrices des mobilités doivent pouvoir proposer leur propre licence ou recourir aux licences existantes, dès lors qu'elles ne limitent pas les possibilités de réutilisation et ne sont un frein ni à l'innovation ni à la concurrence.

La seconde partie de l'amendement vise en effet à identifier les utilisateurs qui contreviendraient aux conditions de réutilisation des données fixées dans le cadre de la licence. Le point d'accès national pourra procéder à une mise en demeure ou à une suppression de l'exécution des modalités de mise à disposition des données à l'encontre de l'utilisateur dont l'usage des données serait contraire aux politiques publiques de mobilité construites par l'AOM.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La préoccupation des auteurs de cet amendement me paraît pleinement légitime : il s'agit notamment d'autoriser les AOM à définir des conditions de licence leur permettant de s'assurer du respect de leurs politiques de mobilité par les réutilisateurs de données. Cela paraît cohérent, toutefois ils proposent de confier au point d'accès national un rôle que le projet de loi confie à l'Arafer. L'avis est donc défavorable. Cependant, il sera intéressant d'entendre Mme la ministre sur la question que soulève cet amendement, à savoir la liberté pour les AOM d'utiliser les licences de leur choix, dans le respect des dispositions du règlement européen.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage tout à fait le souci de définir des règles d'accès aux données équitables et ne restreignant pas la concurrence. Le dispositif mis en place avec le point d'accès national consiste, pour ce qui concerne le contenu des licences de réutilisation, d'une part à s'appuyer sur la règle générale du règlement européen – les conditions ne limitent pas inutilement les possibilités de réutilisation –, d'autre part à unifier les licences afin de fluidifier l'accès aux données. L'un des principaux bénéfices du point d'accès numérique pour l'écosystème de la mobilité est l'harmonisation des conditions d'utilisation des données sous licence ODBL, gage d'ouverture réelle, neutre, sans discrimination ni biais. Cette licence ODBL exige des réutilisateurs qu'ils citent la source des données, qu'ils repartagent celles-ci dans les mêmes conditions et qu'ils publient les corrections.

En outre, la procédure de suppression de la fourniture des données à un réutilisateur qui ne respecterait pas ces règles figure déjà à l'article 9, alinéa 31, du projet de loi. La procédure est confiée à l'Arafer, parce qu'il semble préférable que ce soit une autorité indépendante qui puisse décider de façon sûre d'une telle mesure conservatoire, ce qui protège le producteur des données du risque juridique qu'il court en cas de suppression injustifiée de l'accès aux données.

Au bénéfice de ces clarifications, je demande le retrait de cet amendement.

M. le président. Monsieur Longeot, l'amendement n° 421 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Jean-François Longeot. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 421 rectifié *ter* est retiré.

Je suis saisi de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° 151 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 903 est présenté par M. Jacquin.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 16

Après les mots :

déplacements multimodaux,

rédigier ainsi la fin de cet alinéa :

l'utilisateur tel que défini à l'article 2 du même règlement doit s'acquitter d'une compensation financière déclenchée dès la première requête et calculée en prenant en compte le coût marginal associé.

La parole est à Mme Éliane Assassi, pour présenter l'amendement n° 151.

Mme Éliane Assassi. Les garde-fous prévus par le texte, malgré les efforts du rapporteur, pour faire payer les utilisateurs de données seulement au-delà d'un certain seuil de requêtes sont illusoire.

À cet égard, la plateforme mise en place par la RATP constitue un cas d'école. La RATP avait décidé de faire payer l'accès à sa plateforme au-delà d'un certain nombre de connexions. Or les sociétés qui exploitent les données fournies ont jusqu'à présent mis en place des contre-feux pour rester en deçà de ce seuil, notamment grâce à un

changement d'adresse IP. En définitive, la RATP a dépensé 1 million d'euros pour créer sa plateforme, dont l'exploitation coûte 150 000 euros supplémentaires par an, et elle n'a jusqu'à présent rien reçu des utilisateurs de ces données.

Pourtant, produire une donnée, surtout dynamique, a un coût. Un coût d'investissement, d'abord : ces données découlent de systèmes d'exploitation complexes dont l'élaboration a souvent coûté des dizaines de millions d'euros. Il faut aussi des serveurs suffisamment puissants pour supporter un grand nombre de requêtes. Un coût d'exploitation, ensuite : il faut notamment payer les personnels de régulation qui, en adaptant l'offre en temps réel, génèrent ces données et il faut payer la maintenance des applications.

L'Union des transports publics et ferroviaires, l'UTP, estime à 100 000 euros le coût de la mise en place d'une plateforme *open data* dans un réseau de transport de province, les frais de maintenance s'établissant entre 38 000 et 70 000 euros par an, hors frais de personnel. Si des acteurs privés – je pense à aux fameux Gafam – veulent utiliser ces données pour faire du profit, il est logique de les faire payer dès la première requête en intégrant ces deux éléments. Il s'agit, je le rappelle, d'une mesure compatible avec le règlement européen de 2017.

Nous proposons donc que l'utilisateur s'acquitter d'une compensation financière déclenchée dès la première requête et calculée en prenant en compte le coût marginal associé.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour présenter l'amendement n° 903.

M. Olivier Jacquin. Il est défendu.

M. le président. L'amendement n° 422 rectifié *bis*, présenté par MM. Longeot, Kern, Henno, Bonnacarrère, Prince, Le Nay, Canevet et Capo-Canellas, Mme Billon et MM. Janssens, Moga et L. Hervé, est ainsi libellé :

Alinéa 16

Après le mot :

lorsque

rédigier ainsi la fin de cet alinéa :

celle-ci est raisonnable et proportionnée aux coûts légitimes encourus pour la fourniture et la diffusion des données.

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. Cet amendement est défendu.

M. le président. L'amendement n° 220 rectifié *bis*, présenté par MM. Temal et Antiste, Mmes Artigalas et Conconne, MM. Daudigny et Devinaz, Mme Ghali, MM. Iacovelli et Jacquin, Mme Jasmin, M. P. Joly, Mme G. Jourda, M. Kerrouche, Mme Lepage, MM. Lurel et Manable, Mmes Perol-Dumont et Prévaille et MM. Tissot, Tourenne et Marie, est ainsi libellé :

Alinéa 16

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le montant de cette compensation financière correspond à un pourcentage des bénéfices générés par l'utilisation des données transmises équivalent à celui de l'impôt sur les sociétés.

La parole est à M. Rachid Temal.

M. Rachid Temal. L'amendement est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, *rapporteur*. Là encore, je comprends l'objectif des auteurs de ces amendements. Le texte du projet de loi s'inspire en particulier de l'expérience de la RATP pour éviter ce genre d'abus. Nous avons essayé de parvenir à une solution équilibrée.

En tendant à imposer une compensation financière dans tous les cas, les amendements n^{os} 151 et 903 méconnaissent les termes du règlement européen, qui permet seulement les compensations financières raisonnables et proportionnées aux coûts légitimes encourus pour la fourniture et la diffusion des données. J'en demande le retrait ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Sur l'amendement n^o 422 rectifié *bis*, comme je l'ai indiqué en commission, la philosophie qui sous-tend le principe de gratuité pour les petits réutilisateurs est d'éviter les situations de rente et de permettre l'innovation. Elle me paraît satisfaisante. L'avis est donc défavorable, même si l'on peut considérer effectivement qu'il sera délicat de définir des critères insusceptibles d'être contournés.

De même, concernant l'amendement n^o 220 rectifié *bis*, imposer une compensation financière pouvant aller au-delà de ce qui est raisonnable et proportionné aux coûts légitimes encourus pour la fourniture à la diffusion des données serait contraire au règlement européen. Là encore, l'avis est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Je suis moi aussi attachée à ce que les coûts de mise à disposition soient bien supportés par les utilisateurs. Néanmoins, remettre en cause la gratuité pour les petits utilisateurs ne me semble pas opportun : cela pourrait freiner l'innovation que l'on peut attendre de la part de start-ups ou d'acteurs à faibles moyens.

Au regard des détournements qui ont été mentionnés, la Commission européenne a proposé de remplacer le seuil défini de façon unique par un ensemble de plusieurs critères, pour éviter tout risque de contournement du seuil de gratuité.

Pour les acteurs qui ne respectent pas les règles, je rappelle la procédure de suppression de fourniture de données, que j'ai mentionnée à l'occasion de l'examen de l'amendement précédent.

Je demande le retrait de ces amendements ; sinon, l'avis sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je ne comprends pas au nom de quelle règle économique on rendrait gratuite l'utilisation d'une petite quantité de données. C'est un peu comme si, chez le boulanger, on n'aurait rien à payer pourvu que l'on ne demande qu'un seul croissant... La fourniture de données en petite quantité n'aurait-elle pas un coût ? On nous dit que c'est pour stimuler l'innovation dans les start-up. Mais pourquoi une start-up pourrait-elle récupérer gratuitement des données très coûteuses ?

À mon sens, le rapporteur a bien fait d'introduire, en commission, un dispositif visant à confier à l'Arafer le soin d'apprécier dans quels cas l'utilisation des données est importante et répétée. Le règlement européen ne prévoit pas que l'utilisation d'une petite quantité de données soit gratuite : il y est simplement fait référence à une compensation financière « proportionnée » aux coûts. En l'occurrence, vous vous inscrivez dans une logique de surtransposition, et ne soyons

pas naïfs : Google pourrait fort bien créer un ensemble de petites entreprises, considérées comme des jeunes pousses, pour obtenir des données gratuites.

M. Fabien Gay. Absolument !

M. Olivier Jacquin. Ces gens-là ne sont pas idiots ! En définitive, nous risquons d'être les dindons de la farce, par excès de candeur face à tout ce qui semble innovant.

Mes chers collègues, il faut voter ces amendements pour redonner de la valeur à ce qui en a, qui plus est lorsqu'il s'agit de données produites par la sphère publique, grâce à nos impôts !

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 151 et 903.

(Les amendements sont adoptés.)

M. Olivier Jacquin. Très bien !

M. le président. En conséquence, les amendements n^{os} 422 rectifié *bis* et 220 rectifié *bis* n'ont plus d'objet.

L'amendement n^o 655 rectifié *bis*, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Temal, Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 22

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1115-5. – Les régions et les métropoles mettent à disposition des usagers un portail numérique d'information ainsi que des dispositifs non numériques, sur les aides financières individuelles liées à la mobilité, en concertation avec l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, les organismes sociaux et les opérateurs de transport. Ce portail donne accès aux informations disponibles sur les aides financières mises en place selon les publics, les modes de déplacement et les territoires.

« Art. L. 1115- – L'ensemble des dispositifs d'information définis aux articles L. 1115-4 et L. 1115-5 du code des transports doivent fournir de l'information sur l'accessibilité des services de mobilité aux personnes à mobilité réduite. »

La parole est à Mme Angèle Préville.

Mme Angèle Préville. Cet amendement vise à préciser les obligations des autorités organisatrices régionales et métropolitaines en matière d'accès aux données pour tous les usagers éligibles aux tarifications sociales. Il s'agit de garantir une information transparente, accessible et de qualité, notamment au sujet des politiques tarifaires en vigueur.

Les régions et les métropoles devront mettre à disposition des usagers un portail numérique d'information, ainsi que des dispositifs non numériques, dédiés aux aides financières individuelles liées à la mobilité, en concertation avec l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, les organismes sociaux et les opérateurs de transport. Ce portail donnerait accès aux informations disponibles sur les aides financières proposées selon les publics, les modes de déplacement et les territoires.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cette démarche relève du bon sens, mais le bon sens ne saurait être imposé par la loi – ce serait trop beau !

Laissons les acteurs faire preuve d'intelligence, faisons confiance aux AOM pour mettre en avant leur politique tarifaire. La commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à améliorer l'information relative aux aides financières individuelles à la mobilité, grâce à des dispositifs numériques et non numériques mis en place par les régions et les métropoles. En outre, il tend à imposer aux services d'information sur les déplacements de fournir des renseignements sur l'accessibilité des modes de transport.

La mise à disposition d'une information centralisée sur les aides financières contribue à améliorer le recours aux aides par les personnes qui en ont besoin pour assurer leurs déplacements du quotidien. De même, il est nécessaire de fournir une information fiable relative à l'accessibilité des services.

Toutefois, de telles dispositions relèvent du plan d'action commun en matière de mobilité solidaire prévu à l'article 6. Ce plan d'action définit les conditions dans lesquelles les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite, bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité.

Pour ces raisons, et afin d'éviter les redondances, je suggère le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Madame Prévile, l'amendement n° 655 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Angèle Prévile. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 655 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 967 rectifié *bis*, présenté par MM. Pemezec et Karoutchi, Mmes L. Darcos, de Cidrac, Chain-Larché et Thomas, M. Daubresse, Mmes Duranton, Lassarade et Deromedi, MM. Magras, Le Gleut, Regnard, Sido, Laménie et de Nicolaÿ et Mme Garriaud-Maylam, est ainsi libellé :

Alinéa 41

Après le mot :

global

insérer les mots :

, ainsi que les données statiques et dynamiques sous forme anonymisée sur les déplacements et la circulation collectées par les dispositifs mobiles et connectés,

Cet amendement a été précédemment retiré.

L'amendement n° 513 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. Vaspert, Mme Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal, MM. Revet et Ponia-towski et Mme Chauvin, est ainsi libellé :

Alinéa 43

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Durant l'exécution du service, l'exploitant mentionné au même article L. 3121-1 peut transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise en charge. La transmission peut être assurée par l'intermédiaire d'une centrale de réservation, telle que définie à l'article L. 3142-1 dès lors que l'exploitant est affilié à une telle centrale. Les autorités organisatrices de mobilité décident du caractère éventuellement obligatoire de la transmission des informations susmentionnées, en fonction des besoins et de l'offre de mobilité disponible sur leur territoire.

La parole est à Mme Marta de Cidrac.

Mme Marta de Cidrac. Ce projet de loi a pour objet de faire évoluer le rôle de la puissance publique pour l'adapter au mieux à la transformation générale des transports et aux particularités locales en matière de mobilité. Dans cet esprit, les AOM ont été mises en place pour répondre aux spécificités des territoires.

Les règles encadrant l'activité des taxis relèvent aussi du niveau local. Dans les territoires les moins denses, l'ouverture des données des véhicules taxis peut permettre d'améliorer l'offre de mobilité, dans la mesure où les chauffeurs travaillent principalement sur rendez-vous et ont donc un usage limité des applications en temps réel. De plus, dans ces territoires, il n'y a pas d'économies d'échelle pour faciliter le financement de dispositifs numériques privés.

En revanche, en agglomération, plus de 60 % des chauffeurs de taxi sont déjà connectés à des plateformes, et leur activité repose largement sur le numérique. Une transmission obligatoire des données n'aurait pas d'impact sur l'offre déjà disponible *via* les applications. Au contraire, si les chauffeurs étaient tenus de répondre aux demandes du registre national, les stations physiques se trouveraient désertées et, pour les clients ne souhaitant pas recourir aux outils numériques, l'offre se trouverait appauvrie.

Cet amendement, que je présente au nom de mon collègue Patrick Chaize, vise donc à laisser à chaque AOM la faculté de décider, selon les besoins du territoire relevant de sa compétence, si l'ouverture des données de mobilité des véhicules taxis doit être obligatoire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Pour l'heure, la régulation des taxis relève du maire, qui donne les autorisations de stationnement, et non de l'AOM. Sur cet amendement, la commission se ralliera à l'avis du Gouvernement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à laisser à la discrétion des AOM le soin de rendre obligatoire la transmission des données. M. le rapporteur vient de l'indiquer, les autorités organisatrices ne sont pas aujourd'hui compétentes pour ce qui concerne les taxis ; en conséquence, une telle mesure aboutirait à une inégalité de traitement entre les taxis. Entre des territoires voisins, les conditions d'accès à ces services présenteraient des différences difficilement justifiables auprès des usagers.

J'ajoute qu'il peut être très utile de connaître la position des taxis en agglomération : bien souvent, les piétons aimeraient pouvoir localiser les taxis disponibles aux alentours !

Pour ces raisons, j'émet un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Le dispositif proposé est plus souple que celui du projet de loi, en ce qu'il permet une adaptation aux particularités locales. À la campagne, les taxis ne fonctionnent pas du tout comme à Paris, par exemple. Adopter cet amendement enrichirait le texte.

Par ailleurs, les approches diffèrent assez nettement entre taxis et VTC, et cet amendement est de nature à prévenir le risque de dérégulation, qui est assez fort.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 513 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 9, modifié.

(L'article 9 est adopté.)

Article additionnel après l'article 9

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques.

L'amendement n° 326 rectifié *bis* est présenté par Mme Bories, M. Panunzi, Mmes A.M. Bertrand et M. Mercier, M. Paccaud, Mmes Deromedi, Lopez, Bruguère et Lassarade et MM. Husson, Darnaud, Laménie et Rapin.

L'amendement n° 335 rectifié est présenté par MM. Pellevat et Gremillet.

L'amendement n° 659 rectifié *quater* est présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Temal, Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

L'amendement n° 808 est présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les opérateurs de transport fournissent toutes les informations précontractuelles telles que définies à l'article L.111-1 du code de la consommation, aux usagers, aux distributeurs de transport et aux services de recherche, afin que les conditions essentielles du service de transport soient communiquées à l'utilisateur final, quel que soit le canal de distribution utilisé par ce dernier.

La parole est à M. Marc Laménie, pour présenter l'amendement n° 326 rectifié *bis*.

M. Marc Laménie. Avant de conclure un contrat de transport, le consommateur doit pouvoir disposer d'informations complètes sur les conditions propres à chaque offre de transport, afin de pouvoir comparer de manière effective les offres proposées et, le cas échéant, les combiner. Actuellement, tous secteurs confondus, les transporteurs ne sont pas tenus de transmettre ces données précontractuelles. Il convient donc de combler ce vide juridique, afin que le consommateur puisse toujours accéder, quels que soient les acteurs, à une information complète et de qualité.

M. le président. L'amendement n° 335 rectifié n'est pas soutenu.

La parole est à M. Rachid Temal, pour présenter l'amendement n° 659 rectifié *quater*.

M. Rachid Temal. Il s'agit d'améliorer l'information des consommateurs : ces derniers doivent pouvoir acheter leur titre de transport en toute connaissance de cause, que ce soit directement auprès de l'opérateur de transport aérien, routier ou ferroviaire ou en passant par un distributeur.

M. le président. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 808.

M. Frédéric Marchand. J'y insiste à mon tour : il faut garantir aux consommateurs une information complète et de qualité. Je signale que, en 2018, 53 % de nos concitoyens ont réservé et payé tout ou partie de leur séjour sur internet.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il me semble que le présent texte traite déjà de ce sujet. En outre, celui-ci ne relève-t-il pas davantage de l'application de la loi que de la loi elle-même ? Je sollicite l'avis du Gouvernement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'article L.111-1 du code de la consommation dispose déjà que le professionnel communique aux consommateurs certaines informations avant la conclusion d'un contrat de vente. Toutefois, l'opérateur de transport n'a pas l'obligation de communiquer ces données aux distributeurs et aux services d'information sur les déplacements. Ces trois amendements tendent à remédier à cette lacune.

Il faut effectivement permettre l'inclusion de l'ensemble des données nécessaires à l'acte d'achat dans le dispositif d'ouverture des données de l'offre de mobilité qu'instituera ce texte. Dans certains cas, l'information précontractuelle est décisive : ainsi, pour le transport aérien, le coût de prise en charge d'un bagage peut emporter le choix de telle ou telle offre. En revanche, pour les services d'information qui ne proposent pas directement la vente, mieux vaut éviter un trop-plein d'informations empêchant la compréhension rapide par l'utilisateur. Ainsi, faut-il obliger l'opérateur de transport à fournir à un service d'information un élément non pertinent ? Il convient de s'assurer que l'obligation faite aux opérateurs de transport n'aura pas d'effet néfaste sur l'équilibre des relations commerciales entre eux et les distributeurs. En particulier, si ces dispositions entraînent en vigueur, l'opérateur de transport serait tenu de fournir les informations précontractuelles à un distributeur avec lequel il n'a pas de relations commerciales. À mon sens, instaurer une telle obligation n'est pas justifié : elle déséquilibrerait la relation au profit des distributeurs et au détriment des opérateurs qui fournissent les services. Chacun doit en être bien conscient. Je crois deviner qui a inspiré ces amendements...

Le Gouvernement se propose d'étudier la question plus en profondeur, afin de mieux apprécier l'opportunité de légiférer. C'est au bénéfice de ce travail complémentaire que je suggère le retrait de ces amendements.

M. le président. La parole est à M. Rachid Temal, pour explication de vote.

M. Rachid Temal. Madame la ministre, je pourrais vous entendre si, aujourd'hui, les distributeurs n'étaient pas tenus de fournir ces informations : là est le fond du débat.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Libre à vous de vouloir favoriser les agences de voyages...

M. Rachid Temal. Si je peux me permettre, il s'agit des acteurs touristiques dans leur ensemble.

Aujourd'hui, les distributeurs, commerciaux ou non, privés ou publics, doivent fournir les informations en question. Mais, de son côté, le transporteur n'a pas l'obligation de les leur fournir ! Chacun, dans l'ensemble de la filière, doit posséder ces informations. Il ne s'agit que de cela ! Ces dispositions ont été conçues en faveur non pas de la distribution, mais bien du client final.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 326 rectifié *bis*, 659 rectifié *quater* et 808.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Article 10

① I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est complété par une section 2 ainsi rédigée :

② « Section 2

③ « **Collecte et mise à disposition des données sur les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite**

④ « Art. L. 1115-5. – Les autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 2 du règlement (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, collectent, chacun en ce qui le concerne, les données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public par les personnes handicapées ou à mobilité réduite, selon la répartition de compétences définie aux 4° à 6° de l'article L. 1115-1 du présent code.

⑤ « Ces données sont rendues accessibles et réutilisables dans les conditions prévues par le règlement mentionné au premier alinéa et par les articles L. 1115-1 à L. 1115-3.

⑥ « Art. L. 1115-6. – Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 2 du règlement (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, rendent accessibles et réutilisables, chacun pour ce qui le concerne, et dans les conditions prévues par les articles 3 à 8 de ce règlement et par les articles L. 1115-1 à L. 1115-3 du présent code, l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquences installés sur leurs infrastructures respectives, selon la répartition de compétences définie aux 4° à 6° de l'article L. 1115-1.

⑦ II. – Après la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Elle détaille l'accessibilité, par les personnes handicapées ou à mobilité réduite, des principaux itinéraires et chemine-

ments dans un rayon de deux-cents mètres autour des points d'arrêt prioritaires au sens de l'article L. 1112-1 du code des transports. »

⑧ III. – L'article L. 111-7-12 du code de la construction et de l'habitation est ainsi rétabli :

⑨ « Art. L. 111-7-12. – Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les gestionnaires d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public rendent accessibles et réutilisables, dans les conditions prévues par les articles 3 à 8 du règlement (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, et par les articles L. 1115-1 à L. 1115-3 du code des transports, l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquence installés à l'entrée de leurs établissements ou sur leurs installations. »

⑩ IV. – La collecte et la fourniture des données prévues au I et au III du présent article sont effectuées avant le 1^{er} décembre 2021. – *(Adopté.)*

Article additionnel après l'article 10

M. le président. L'amendement n° 798, présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

Après l'article 10

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article L. 119-1-1 du code de la voirie routière, il est inséré un article L. 119-1-... ainsi rédigé :

« Art. L. 119-1-... – Les autorités publiques compétentes en matière de pouvoirs de police de la circulation publient sous un format électronique les arrêtés de circulation déterminants pour le choix d'un itinéraire destiné aux véhicules lourds ou de livraison. La liste des types d'arrêtés concernés, ainsi que le format et les modalités de leur publication sont définis par décret.

« Le premier alinéa ne s'applique pas aux arrêtés concernant le domaine public routier national. »

II. – Le I entre en vigueur un an après la promulgation de la présente loi.

Par dérogation au premier alinéa, le I s'applique aux arrêtés pris avant l'entrée en vigueur prévue à ce même premier alinéa dans un délai de trois ans après la promulgation de la présente loi.

La parole est à M. Frédéric Marchand.

M. Frédéric Marchand. Nous proposons d'imposer la publication sous forme numérique de certains arrêtés de circulation qui, aujourd'hui, sont à la fois difficilement accessibles et déterminants pour le choix d'un itinéraire destiné aux véhicules lourds et de livraison. Cette information supplémentaire permettra d'optimiser la circulation de ces véhicules. En résulteront un gain de temps et un meilleur respect des prescriptions des autorités de police. Le champ de cette mesure s'étend au réseau routier français dans son ensemble, à l'exclusion du réseau routier national et des autoroutes, déjà tenus de rendre accessibles ces données.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il s'agit là d'une demande des professionnels du transport de marchandises, mais aussi d'une nouvelle contrainte susceptible de peser sur les collectivités territoriales concernées, même si elles disposent de l'ensemble des informations en question. Si le Gouvernement nous confirme que, pour les collectivités territoriales, le coût de cette mesure sera acceptable, la commission émettra un avis favorable.

Cela étant, le Conseil d'État a alerté, à juste titre, quant à la multiplication des bases de données relatives à la circulation routière. Il a suggéré l'instauration d'un point d'accès unique.

Madame la ministre, nous souhaiterions connaître la position du Gouvernement sur ces deux points.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit effectivement d'une demande forte des professionnels, notamment de ceux qui assurent des livraisons et peinent parfois à disposer d'une vision consolidée des règles de circulation en vigueur.

Le code des relations entre le public et l'administration prévoit d'ores et déjà que toute information disponible sous un format numérique doit être publiée dans un standard ouvert et aisément réutilisable. Les arrêtés de circulation ici visés ont bien vocation, comme tout document administratif, à être de plus en plus souvent établis sous forme numérique : l'amendement semble donc satisfait.

J'ajoute qu'il ne me semble pas forcément opportun de fixer des objectifs contraignants. En tout cas, cette question exigerait une véritable concertation.

En conséquence, je propose le retrait de cet amendement.

M. le président. Monsieur Marchand, l'amendement n° 798 est-il maintenu ?

M. Frédéric Marchand. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 798 est retiré.

Section 2

Services d'information et de billettique multimodales

Article 11

① I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :

② « Section 3

③ « *Services locaux d'information et de billettique multimodales*

④ « Art. L. 1115-7. – Les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-3 et L. 1241-1 veillent à l'existence de services d'information, à l'intention des usagers, sur l'ensemble des modes de déplacements dans leur ressort de compétence.

⑤ « Art. L. 1115-8. – Lorsqu'un service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement présente une ou plusieurs solutions de déplacement en réponse à la requête de l'utilisateur, celles-ci sont présentées de manière claire et insusceptible d'induire l'utilisateur en erreur. Les

critères utilisés pour leur sélection et leur classement sont explicites. Ils sont appliqués sans discrimination à tous les services de transport ou de stationnement intégrés au service numérique multimodal et ne se fondent sur aucun élément directement ou indirectement lié à l'identité de l'utilisateur ou à une considération commerciale.

⑥ « Lorsque les autorités organisatrices de la mobilité fournissent un service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de plusieurs services de transport ou de stationnement, les fournisseurs de services de transport et de stationnement opérant sur leur territoire leur octroient, sur demande, un accès à leurs services numériques de vente ou de réservation. Les conditions techniques et financières de cet accès sont définies par contrat. Elles doivent être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

⑦ « Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »

⑧ II. – L'article L. 1115-7 du code des transports, tel qu'il résulte du I du présent article, entre en vigueur le 1^{er} décembre 2021.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, sur l'article.

M. Olivier Jacquin. Je veux saluer le travail effectué par la commission sur cet article. Dans sa rédaction initiale, il permettait à tout opérateur privé de déployer une offre de billettique agrégée, selon le principe mythique du MaaS – *Mobility as a Service* –, développé par la start-up finlandaise MaaS Global au travers de l'application Whim. Cette entreprise propose des abonnements mensuels pour un ensemble d'offres de transport tant publiques que privées. Pour l'instant, elle n'a pas trouvé son modèle économique, mais, si elle y parvient, elle deviendra en quelque sorte le Booking du transport !

Grâce aux travaux de la commission, le dispositif de cet article est désormais équilibré : il permet aux autorités organisatrices de proposer ce type de dispositifs.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les articles 9 et 10, que la Haute Assemblée vient de voter, ont pour objet d'assurer l'ouverture des données de mobilité. Ces dernières sont le socle des services d'information multimodale, qui visent à informer les usagers de l'ensemble des solutions alternatives à la voiture individuelle qui s'offrent à eux.

Le nouvel article L. 1115-7 du code des transports introduit par l'article 11 inviterait les régions et métropoles à veiller à l'existence de ces services, qui peuvent être d'initiative publique ou privée. En effet, tous nos concitoyens doivent pouvoir en bénéficier, pas seulement ceux qui vivent dans les grandes métropoles.

L'objectif est également de favoriser la réalisation de projets de type MaaS, combinant information et billettique multimodale, afin d'offrir à l'utilisateur un service simple et complet répondant à ses besoins pour acheter des trajets de bout en bout. Le nouvel article L. 1115-8 du code des transports serait ainsi destiné à lever les obstacles à la mise en place de services de billettique multimodale en facilitant pour l'opérateur l'accès aux services de vente de l'offre de mobilité.

La rédaction initiale établie par le Gouvernement a fait l'objet d'observations de la part des acteurs du secteur du transport, malgré les concertations menées en amont sur le sujet. Attentive à ces observations, la commission a proposé

que l'ensemble des services de mobilité locale puissent être concernés et elle a donné, dans le dispositif, une place particulière aux autorités organisatrices.

J'approuve ces orientations dans leur esprit : pour avoir des services numériques de qualité, il est en effet indispensable que l'ensemble de l'offre de mobilité soit accessible. Par ailleurs, les AOM doivent pouvoir veiller à ce que les services de billettique multimodale soient compatibles avec l'intérêt général. En ce sens, on voit bien qu'elles ont un rôle particulier à jouer.

Néanmoins, afin d'assurer la robustesse juridique du dispositif et de garantir son caractère équilibré entre acteurs économiques, il est nécessaire de ne pas traiter de manière discriminatoire les acteurs publics et privés et d'apporter un ensemble de garde-fous aux services de mobilité. Il ne faudrait pas que la mise en œuvre des dispositions de cet article aboutisse à les désintermédier.

Il s'agit là, pour le Gouvernement, de deux points de vigilance particuliers.

Pour ces raisons, et afin de tenir compte des orientations prises par le Sénat, j'ai relancé la démarche de concertation avec les acteurs, en vue d'aboutir à un dispositif qui permette à la fois de faciliter l'émergence de services « sans couture » pour la mobilité du quotidien de nos concitoyens, de créer un cadre qui ne mette pas en danger nos opérateurs de mobilité et de confier un rôle spécifique à l'AOM, conformément à l'esprit de la loi, sans pour autant être préjudiciable à l'initiative d'acteurs innovants et dynamiques.

Mesdames, messieurs les sénateurs, l'exposé de ces orientations de travail permettra, je l'espère, d'éclairer les positions du Gouvernement dans le débat sur cet article.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n°227 rectifié *bis* est présenté par M. Mouiller, Mmes Puissat, Deromedi et Thomas, M. Sol, Mme Estrosi Sassone, MM. Savary et Le Nay, Mmes Vullien, Morhet-Richaud, Lassarade et L. Darcos, MM. A. Marc et B. Fournier, Mmes Di Folco, Bruguière et Ramond, MM. D. Laurent, Bouloux, Schmitz, Cuypers et Vaspart, Mme Canayer, MM. de Legge et Hugonet, Mmes Dumas et Micouleau, M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Duranton, M. Longeot, Mme Guidez, MM. Daubresse et Charon, Mme Billon, MM. Darnaud et Dufaut, Mme Garriaud-Maylam, MM. Decool et Morisset, Mme Malet, MM. Le Gleut, Nougéin, Bonne, Segouin et Laménie, Mmes Lavarde et Deseyne, M. Lefèvre, Mme Chauvin, MM. Détraigne et Moga, Mme Doineau, MM. Husson, Raison, Perrin et L. Hervé, Mmes Raimond-Pavero et Boulay-Espéronnier, MM. Pointereau et Poniatowski, Mmes Noël, Imbert, Lamure et Keller, MM. Malhuret, Gremillet et Sido et Mmes de la Provôté et Renaud-Garabedian.

L'amendement n°745 rectifié est présenté par MM. Temal, Jacquin, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 3

Supprimer le mot :

locaux

II. – Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Un numéro unique d'appel national est créé pour la réservation et l'accompagnement des personnes à besoins spécifiques dans le transport ferroviaire.

La parole est à Mme Laure Darcos, pour présenter l'amendement n° 227 rectifié *bis*.

Mme Laure Darcos. Cet amendement vise à simplifier, pour les usagers à mobilité réduite, les opérations de réservation et l'accompagnement dans les transports ferroviaires. De plus, il tend à garantir l'absence de surcoût du numéro d'appel de réservation ferroviaire pour ce même public.

Les usagers des services de la SNCF constatent avec regret que les personnes à mobilité réduite rencontrent des difficultés lorsque leurs voyages conjuguent l'emprunt de trains nationaux et régionaux. Par ailleurs, la multiplicité des contacts régionaux ne facilite pas la compréhension de l'organisation des transports et des voyages. Enfin, l'ouverture à la concurrence des transports ferrés, qui permettra à plusieurs opérateurs de proposer des offres, risque d'ajouter une strate de complexité supplémentaire pour les voyageurs à mobilité réduite. Ces derniers doivent pouvoir se déplacer sans avoir à se préoccuper de l'organisation des correspondances ou de la logistique liée à l'accessibilité des transports.

Le voyageur à mobilité réduite souhaitant recourir sur le territoire national à un transport ferré, quels que soient la région et/ou l'opérateur, doit pouvoir réserver ses prestations d'accompagnement et acheter ses billets auprès d'un numéro de téléphone unique, non surtaxé. Ce numéro doit être accessible sept jours sur sept, de 6 heures du matin à minuit. Un numéro d'urgence unique, quel que soit l'opérateur, doit également être accessible sept jours sur sept avec la même amplitude horaire. Dans une gare, il doit y avoir un seul point d'accueil, quels que soient l'opérateur et le nombre de voyageurs.

M. le président. La parole est à M. Rachid Temal, pour présenter l'amendement n°745 rectifié.

M. Rachid Temal. Ses dispositions viennent d'être admirablement présentées par Mme Darcos !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La préoccupation exprimée est tout à fait légitime : la commission est favorable à ces amendements.

M. Rachid Temal. Merci, monsieur le rapporteur !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les personnes handicapées ou à mobilité réduite peuvent réserver un accompagnement en gare, mais le numéro à composer varie selon la gare concernée. À cet égard, le dispositif mérite bel et bien d'être amélioré.

Cette difficulté a été signalée par les associations, et ce constat me paraît tout à fait fondé : je partage donc la préoccupation exprimée par les auteurs de ces amendements.

Un groupe de travail auquel participent les associations et la SNCF se penche sur cette question. Il se réunira le 8 avril prochain. On ne peut pas préjuger de la solution à laquelle aboutira cette concertation, même si le numéro unique

semble une formule intéressante. Le Gouvernement examinera avec attention les propositions qui lui seront faites ; si nécessaire, il empruntera la voie législative.

L'enjeu est important, et il le sera plus encore à l'avenir : l'ouverture à la concurrence pose la question de l'articulation entre les politiques régionales mises en œuvre par les autorités organisatrices et les interfaces entre entreprises ferroviaires pour tout ce qui a trait à la prise en charge des voyageurs. Les premiers opérateurs alternatifs pourraient arriver en 2021 : il nous faut construire un dispositif efficace avec les régions concernées, qui commencent à travailler sur l'ouverture à la concurrence.

Dans cette perspective, je propose le retrait de ces amendements.

M. le président. La parole est à Mme Jocelyne Guidez, pour explication de vote.

Mme Jocelyne Guidez. Ça suffit, on ne peut pas attendre 2021 ! Dès qu'il s'agit des personnes à mobilité réduite ou handicapées, on nous dit qu'il faut attendre : j'en ai assez ! On a déjà attendu pour les aidants. Aujourd'hui, votons cet amendement, car il est grand temps d'avancer ! (*Applaudissements sur des travées du groupe Union Centriste et du groupe socialiste et républicain.*)

M. Fabien Gay. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Rachid Temal, pour explication de vote.

M. Rachid Temal. Nous apprenons qu'un groupe de travail a été constitué : nous avons bien fait de venir ! (*Sourires.*) Madame la ministre, 2021, c'est une échéance beaucoup trop éloignée pour les personnes qui attendent ces dispositions. En ces temps de grand débat, on pourrait penser que toutes les questions sont sur la table, mais, en réalité, l'attitude du Gouvernement est à géométrie variable : sur les sujets économiques, il faut aller très vite. En l'occurrence, il s'agit d'hommes et de femmes qui rencontrent les plus grandes difficultés pour simplement prendre le train...

Inscrivons ces dispositions dans le projet de loi. Cela aidera le groupe de travail à accélérer la cadence.

Mme Laure Darcos. Bravo !

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Madame la ministre, nous sommes en première lecture : acceptez l'amendement et, d'ici à l'examen du projet de loi par l'Assemblée nationale, le groupe de travail aura le temps d'avancer. Si ses propositions correspondent au texte adopté par le Sénat, ce sera parfait. Sinon, vous pourrez les soumettre à l'Assemblée nationale.

Mme Éliane Assassi. Tout à fait ! C'est la sagesse !

M. Roger Karoutchi. Pour l'heure, il serait quelque peu absurde de ne pas voter cet amendement, dont les dispositions conviennent à tout le monde !

Mme Laure Darcos. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Voilà malheureusement de nombreuses années que nous sommes amenés à évoquer régulièrement les problèmes d'accessibilité. En ce qui concerne les trains, il faut souligner la raréfaction des contrôleurs dans les TER : il y a de ce fait de moins en moins de présence humaine pour aider les personnes à mobilité réduite. Quant aux gares, elles ne sont pas toutes équipées d'ascenseurs, et quand c'est le cas ils ne fonctionnent pas forcément...

L'instauration d'un numéro d'appel unique est une piste intéressante. Trouver de bonnes solutions pour aider les personnes handicapées ou à mobilité réduite est une priorité. Je voterai ces amendements.

M. le président. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Le groupe CRCE votera ces amendements, qui sont de bon sens.

Pour les personnes à mobilité réduite ou handicapées, réserver un billet de train ou se faire accompagner relève déjà du parcours du combattant. À l'horizon 2021, le problème risque d'être devenu deux ou trois fois plus difficile à régler, avec l'ouverture à la concurrence et l'arrivée d'opérateurs privés. Il faut donc le traiter dès maintenant. Si l'ouverture à la concurrence, à laquelle nous sommes opposés, intervient en 2021, l'accessibilité devra figurer parmi les priorités dans les cahiers des charges.

Cette question ne doit pas être renvoyée à plus tard. Repousser l'échéance à 2021, c'est enterrer le problème ! Le moment venu, on nous dira que c'est trop compliqué, parce qu'il y a une multiplicité d'opérateurs nationaux et régionaux.

M. Karoutchi a raison : adoptons ces amendements, et il sera toujours temps, dans la suite de la navette, de prendre en compte les conclusions du groupe de travail. Les deux démarches ne s'opposent pas.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Manifestement, je n'ai pas été claire. Je n'ai jamais dit qu'il fallait attendre 2021 pour répondre aux attentes des personnes handicapées. J'ai simplement indiqué que, à compter de 2021, il y aurait potentiellement d'autres opérateurs que la SNCF.

Il faut bien évidemment répondre très rapidement aux besoins des personnes handicapées et, prenant en compte la remarque de M. le sénateur Karoutchi, je m'en remets à la sagesse de votre assemblée. (*Applaudissements sur des travées du groupe Union Centriste, du groupe socialiste et républicain et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

M. Rachid Temal. Bravo !

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 227 rectifié *bis* et 745 rectifié.

(*Les amendements sont adoptés.*)

M. le président. Madame la ministre, mes chers collègues, il est minuit. Je vous propose de prolonger nos travaux afin de poursuivre plus avant l'examen de ce texte, au plus tard jusqu'à une heure.

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

Il en est ainsi décidé.

Je suis saisi de huit amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les trois premiers sont identiques.

L'amendement n° 37 rectifié *bis* est présenté par M. Longeot, Mmes Vullien et Billon, MM. Cigolotti, L. Hervé, Le Nay et Canevet, Mme Vermeillet et MM. Henno, Janssens, Laugier et Gremillet.

L'amendement n° 810 est présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche.

L'amendement n° 840 rectifié *quater* est présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot, MM. Wattebled et Cuypers, Mme Lherbier et MM. Daubresse et Fouché.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les fournisseurs de services de transport et de stationnement octroient aux fournisseurs de service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement, sur demande, un accès à leurs services numériques de vente ou de réservation, ainsi que les droits nécessaires à la vente, sur et à l'extérieur du territoire concerné, de leurs titres de transport. Les conditions techniques, commerciales et financières de cet accès sont définies par contrat. Elles doivent être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

La parole est à M. Michel Canevet, pour présenter l'amendement n° 37 rectifié *bis*.

M. Michel Canevet. Cet amendement vise à permettre le développement des services numériques multimodaux.

Pour atteindre cet objectif, il convient de faciliter au maximum l'utilisation des différentes solutions de transport du quotidien, et donc d'améliorer l'accès à l'information sur ces solutions, ainsi que la vente des titres de transport.

Il s'agit de compléter le dispositif de l'article 11, qui encadre l'accès aux services numériques de vente ou de réservation sur le seul territoire d'une autorité organisatrice de la mobilité, et ne couvre donc pas les liaisons entre les différents territoires de compétence des AOM.

Cet amendement tend également à permettre la vente de titres de transport en dehors du territoire concerné. Ce serait, à notre sens, un facteur d'attractivité. Il convient de démultiplier l'action des AOM.

M. le président. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 810.

M. Frédéric Marchand. J'insiste sur le fait que les ajustements proposés garantissent aux autorités organisatrices de la mobilité et à leurs opérateurs de ne perdre en aucun cas la maîtrise de leur politique tarifaire non plus que de la distribution des titres, puisque l'ensemble des conditions d'accès aux services numériques de vente ou de réservation sera fixé contractuellement par les AOM. Celles-ci conserveront donc un contrôle total sur ces questions et tout risque de désintermédiation non voulue ou subie sera écarté.

M. le président. La parole est à M. Jérôme Bignon, pour présenter l'amendement n° 840 rectifié *quater*.

M. Jérôme Bignon. Il a été parfaitement défendu par mes deux collègues.

M. le président. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 38 rectifié *ter* est présenté par M. Longeot, Mme Vullien, MM. Cigolotti, L. Hervé, Le Nay, Canevet et Détraigne, Mmes Billon et Vermeillet et MM. Henno, Janssens et Laugier.

L'amendement n° 811 est présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche.

L'amendement n° 841 rectifié *quater* est présenté par MM. Bignon, Capus, Decool, Guerriau, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot, MM. Wattebled et Cuypers, Mme Lherbier et MM. Daubresse et Fouché.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 7

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Services globaux d'information et de billettique multimodales

« *Art. L. 1115-8-* – Les opérateurs des services librement organisés de transport ferroviaire et routier de voyageurs assurent directement ou indirectement la distribution des titres de transport.

« Lorsqu'ils choisissent d'assurer indirectement la distribution des titres de transport, ils octroient aux fournisseurs de service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement un accès à leurs services numériques de vente ou de réservation, ainsi que les droits nécessaires, sur et à l'extérieur du territoire national, de leurs titres de transport. Les conditions techniques, commerciales et financières de cet accès sont définies par contrat. Elles doivent être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

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

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 38 rectifié *ter*.

M. Jean-François Longeot. Si les principes judiciaires prévus à l'article L. 1115-8 doivent s'appliquer à la distribution des services conventionnés, il est tout aussi nécessaire que les services librement organisés soient encadrés. Ces derniers sont en effet également utilisés pour la mobilité du quotidien, qui ne concerne pas que les trajets locaux de courte distance.

Afin de respecter le principe de liberté d'entreprendre, la mesure ne contraint pas les opérateurs à donner accès à leurs services numériques de vente ou de réservation non verticalement intégrés. Elle encadre simplement le processus lorsqu'ils décident d'ouvrir cet accès, dans des conditions techniques, commerciales et financières qui devront être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

Par ailleurs, en vue de l'ouverture à la concurrence, il est impératif que les mêmes règles s'imposent à toutes les entreprises ferroviaires actives sur le réseau ferré national, afin de ne pas faire peser des contraintes sur le seul acteur historique.

Il est, enfin, important d'assurer un principe de non-discrimination entre les différents canaux de vente, de manière que les voyageurs puissent avoir un accès facilité à l'intégralité de l'offre, en toute transparence.

Plusieurs pays voisins, à l'instar, récemment, de la Suisse, ont adopté cette démarche.

M. le président. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 811.

M. Frédéric Marchand. Pour écarter le risque du développement d'un intermédiaire, dont on devine l'identité, qui pourrait se trouver dans une position ultra-dominante et dicter sa loi aux opérateurs, il convient de confier à l'Arafer la compétence de régulation *ex ante* du secteur de la distri-

bution. Cette instance est en effet la plus à même d'apporter une réponse efficace. Toutefois, madame la ministre, seul le Gouvernement peut avancer sur ce point.

L'adoption d'un tel amendement nous semble particulièrement souhaitable pour faciliter le quotidien des voyageurs et renforcer l'attractivité des modes de déplacement propres.

M. le président. La parole est à M. Jérôme Bignon, pour présenter l'amendement n° 841 rectifié *quater*.

M. Jérôme Bignon. L'objet de cet amendement est d'assurer une plus grande concurrence dans la vente des titres de transport. Les entreprises de transport qui feront le choix d'une distribution indirecte de leurs titres de transport devront respecter un principe de non-discrimination entre les différents canaux de vente, qu'il s'agisse de filiales des entreprises de transport ou de services numériques de vente non liés à ces entreprises. Chaque canal sera en mesure de proposer à la vente l'intégralité des titres commercialisés par l'entreprise. Cette concurrence supplémentaire permettra de faciliter le développement des parcours multimodaux et favorisera une amélioration du taux de remplissage et l'instauration d'un prix plus juste.

M. le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 39 rectifié est présenté par M. Longeot, Mme Vullien, MM. Médevielle, L. Hervé, Le Nay et Canevet, Mmes Billon et Vermeillet et MM. Henno, Laugier et Janssens.

L'amendement n° 812 est présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 7

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Dispositions communes

« *Art. L. 1115-8-...* Les contrats prévus au présent chapitre prévoient la possibilité pour le fournisseur de service numérique multimodal de fournir la vente ou la réservation, directe ou indirecte, des services de transports ou de stationnement concernés.

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

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 39 rectifié.

M. Jean-François Longeot. L'article 11, tel qu'il est rédigé, n'ouvre pas explicitement la faculté, pour un service numérique multimodal titulaire d'un agrément, de sous-licencier cet agrément, notamment à un prestataire étranger. Or cette possibilité est le plus souvent exclue des contrats liant les opérateurs de transport aux services numériques multimodaux agréés. La rendre de droit facilitera l'accès au marché ferroviaire français pour certains voyageurs étrangers, sans pour autant faire courir le risque d'une dérégulation du marché ou d'une quelconque perte de contrôle de l'opérateur ferroviaire, puisque serait maintenu le principe d'une totale responsabilité de la personne agréée à l'égard de l'opérateur en cas de sous-licence.

M. le président. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 812.

M. Frédéric Marchand. Il a été parfaitement défendu par M. Longeot.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'ouverture totale ou partielle de la billettique et la maîtrise des données sont un sujet extrêmement sensible.

La commission a envoyé un signal fort, au travers de ses avis, en faveur des autorités organisatrices des mobilités et de la protection des transports publics.

Nous restons toutefois ouverts, car la billettique connaît une évolution dont on ne maîtrise pas encore aujourd'hui toutes les conséquences pour l'ensemble des opérateurs.

Pour ce qui concerne les amendements n° 37 rectifié *bis*, 810 et 840 rectifié *quater*, imposer une telle solution pour l'ensemble des modes de transport sur tout le territoire, sans distinction, semble disproportionné. Je m'interroge sur les effets de la mise en œuvre d'un tel dispositif sur la tarification des transports publics. Cela m'avait conduit à ne pas proposer un tel dispositif en commission et à privilégier une solution au bénéfice des autorités organisatrices, sous leur contrôle et sous celui des collectivités.

La prudence commande donc d'émettre un avis défavorable sur ces trois premiers amendements identiques.

S'agissant des amendements n° 38 rectifié *ter*, 811 et 841 rectifié *quater*, l'idée est intéressante, mais je remarque que le droit en vigueur les satisfait partiellement. À ce jour, en matière ferroviaire, l'autorité de la concurrence permet aux acteurs numériques d'avoir accès à la distribution de la SNCF, en raison de la situation particulière de cette entreprise sur le marché. L'ordonnance du 12 décembre dernier permet également d'ouvrir la billettique des services ferroviaires conventionnés, en partant du principe que ces services sont dans une situation de marché particulière.

Je ne suis pas certain, à ce stade, qu'il faille aller plus loin, en obligeant les opérateurs agissant sur un marché concurrentiel à respecter des obligations particulières s'ils souhaitent sous-traiter leur distribution partout sur le territoire.

C'est donc également la prudence qui nous amène à émettre un avis défavorable sur ces trois amendements. Toutefois, je souhaite entendre la position du Gouvernement à ce sujet, car je suis conscient qu'une telle disposition permettrait l'essor de nouveaux services. C'est un dilemme !

Quant aux amendements n° 39 rectifié et 812, il ne nous semble pas pertinent qu'une telle disposition s'applique quelle que soit la situation et pour tous les types de transport, sans qu'une anomalie de marché ait été constatée. Néanmoins, afin de bien mesurer la portée que pourrait avoir cette mesure, je souhaite entendre l'avis du Gouvernement.

Je rappelle que, globalement, nous avons souhaité privilégier le contrôle, la maîtrise et la distribution de ces données de billettique par les AOM, même si je suis conscient qu'une ouverture totale permettrait sans doute à nos concitoyens et aux touristes de bénéficier d'un accès à l'ensemble des réseaux.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les amendements élargissent à la fois le champ des bénéficiaires de la mesure et celui des services de transport concernés.

Dans l'esprit du texte initial, tous les services numériques multimodaux seraient bénéficiaires de cette ouverture de l'accès à la billettique, et pas seulement les autorités organisa-

trices. Cette orientation a reçu un accueil favorable au cours de la concertation, sous réserve que soient mis en place des garde-fous. Il convient d'éviter, en effet, que des plateformes numériques introduisent un biais en orientant les usagers vers certaines solutions plutôt que d'autres. Il faut notamment permettre aux autorités organisatrices de la mobilité d'imposer des critères à respecter.

Les amendements n^{os} 37 rectifié *bis*, 810 et 840 rectifié *quater* élargissent également l'accès aux services de billettique à tous les transports, y compris à des services librement organisés opérés à l'échelle de la France. Cela concerne les cars longue distance, mais aussi les TGV.

Ces amendements sortent du champ de la mesure initiale. Faciliter la mobilité du quotidien était, pour le Gouvernement, une priorité justifiant des dispositions fortes. Les implications d'une telle extension doivent être étudiées attentivement. L'adoption de ces amendements reviendrait, en clair, à donner à des plateformes numériques accès à l'ensemble de l'offre de billets de TGV. Il convient de prendre le temps d'apprécier les conséquences qu'empporterait un tel choix et peut-être de prévoir des garde-fous.

Je suggère donc de retirer ces amendements, qui me semblent aller un peu vite et un peu loin, au bénéfice d'une poursuite de la concertation.

S'agissant des amendements n^{os} 38 rectifié *ter*, 811 et 841 rectifié *quater*, je partage l'avis du rapporteur. Des décisions de l'autorité de la concurrence imposent déjà à la SNCF de consentir à toute agence de voyages des conditions équivalentes à celles qu'elle accorde à sa propre agence de voyages, OUI.sncf.

Dans le cadre de l'ouverture du ferroviaire à la concurrence, nous veillerons à éviter d'imposer des règles qui pourraient constituer des barrières à l'entrée. La concertation entre les acteurs est en cours sur les mesures qu'il conviendrait de prendre pour favoriser une billettique multimodale.

Je sollicite le retrait de ces amendements.

Quant aux amendements n^{os} 39 rectifié et 812, je partage la volonté exprimée par leurs auteurs de donner de la souplesse aux opérateurs de billettique multimodale, mais la décision de sous-licencier relève de la liberté commerciale, et par conséquent de la négociation entre l'entreprise de transport et le fournisseur du service numérique multimodal. Sauf à ce que ce sujet émerge comme consensuel dans les concertations, il ne semble pas nécessaire de légiférer.

Je demande également le retrait de ces amendements ; à défaut, l'avis serait défavorable.

M. le président. Monsieur Canevet, l'amendement n^o 37 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Michel Canevet. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n^o 37 rectifié *bis* est retiré.

Monsieur Marchand, l'amendement n^o 810 est-il maintenu ?

M. Frédéric Marchand. Non, je le retire, monsieur le président, au vu des éléments avancés par Mme la ministre et de la volonté qu'elle a exprimée d'aller plus loin dans la concertation.

M. le président. L'amendement n^o 810 est retiré.

Monsieur Bignon, l'amendement n^o 840 rectifié *quater* est-il maintenu ?

M. Jérôme Bignon. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n^o 840 rectifié *quater* est retiré.

Monsieur Longeot, l'amendement n^o 38 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Jean-François Longeot. Non, je le retire, monsieur le président, ainsi que l'amendement n^o 39 rectifié.

M. le président. Les amendements n^{os} 38 rectifié *ter* et 39 rectifié sont retirés.

Monsieur Marchand, maintenez-vous l'amendement n^o 811 ?

M. Frédéric Marchand. Non, je le retire, monsieur le président, de même que l'amendement n^o 812.

M. le président. Les amendements n^{os} 811 et 812 sont retirés.

Monsieur Bignon, l'amendement n^o 841 rectifié *quater* est-il maintenu ?

M. Jérôme Bignon. Il est retiré, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n^o 841 rectifié *quater* est retiré.

L'amendement n^o 445 rectifié, présenté par MM. Léonhardt, Artano et Roux, Mme M. Carrère et MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé, Castelli, Dantec, Gabout, Guérini, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 1115- – Île-de-France Mobilités s'assure que l'ensemble des usagers franciliens dispose du même niveau d'information des voyageurs au sein des infrastructures qu'elle gère. Dans cet objectif, elle élabore un cahier des charges unique auquel sera soumis l'ensemble des prestataires et entreprises avec lesquels elle contracte.

La parole est à M. Guillaume Arnell.

M. Guillaume Arnell. Cet amendement, que je présente au nom de mon collègue Léonhardt, vise à garantir aux habitants d'Île-de-France un égal accès à l'information dans leur utilisation des transports publics au quotidien.

Bien que tous les Franciliens paient le même abonnement à Île-de-France Mobilités *via* le pass Navigo, force est de constater que les divergences territoriales sont importantes en matière d'accès aux transports, mais également de niveau d'information mis à disposition.

Les départements de la grande couronne sont en effet presque systématiquement les derniers à bénéficier des installations les plus modernes en matière de mobilier urbain pour les transports publics, par exemple les abris avec panneau d'information en temps réel, que l'on peut aujourd'hui observer partout dans la ville de Paris. Or la grande couronne réunit un grand nombre de territoires dits « périphériques », dans lesquels les déplacements sont plus complexes et l'accès à la mobilité plus difficile.

Le présent amendement vise donc à corriger en partie cette disparité en imposant à Île-de-France Mobilités d'élaborer un cahier des charges unique et homogénéisé, auquel seront soumis l'ensemble des prestataires avec lesquels cet établissement contracte dans ce domaine.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il me semble qu'il s'agit d'un amendement d'appel. L'ouverture des données prévue à l'article 9 est précisément de nature à permettre à chacun, où qu'il soit, de bénéficier de ces informations en temps réel.

Je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis de la commission serait défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à imposer par la loi qu'Île-de-France Mobilités fournisse à tous ses usagers le même niveau d'information sur l'ensemble de ses infrastructures, s'agissant, en particulier, de l'information en temps réel dans les abribus.

Je partage la volonté d'assurer une bonne information de l'ensemble des usagers, cependant il appartient à Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France, de définir sa politique en matière d'information des voyageurs, y compris en termes de supports.

Par ailleurs, imposer des contraintes identiques sur un territoire très vaste, sans prendre en compte des spécificités locales, paraît contraignant.

Au surplus, le dispositif de cet amendement pose des difficultés de coordination avec la Ville de Paris, à laquelle il appartient de gérer les abribus.

Je suggère le retrait de cet amendement.

M. le président. Monsieur Arnell, l'amendement n° 445 rectifié est-il maintenu ?

M. Guillaume Arnell. Madame la ministre, notre collègue Léonhardt souhaitait vous sensibiliser sur les difficultés de la grande couronne ; j'espère qu'il a été entendu ! Je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 445 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 11, modifié.

(L'article 11 est adopté.)

Chapitre II

ENCOURAGER LES INNOVATIONS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Section 1

Véhicules autonomes et véhicules connectés

Article 12

- ① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin d'adapter la législation, notamment le code de la route, au cas de la circulation sur la voie publique de véhicules terrestres à moteur dont les fonctions de conduite sont, dans des conditions, notamment de temps, de lieu, et de circulation prédéfinies, déléguées partiellement ou totalement à un système de conduite automatisé, notamment en définissant le régime de responsabilité applicable.

- ② Il pourra être prévu à ce titre d'imposer la fourniture d'une information ou d'une formation appropriée, préalablement à la mise à disposition des véhicules à délégation de conduite, lors de la vente ou de la location de tels véhicules.

- ③ Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

M. le président. L'amendement n° 152, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Je ne surprendrai personne en disant que nous souhaitons supprimer cet article parce que nous nous opposons au recours systématique aux ordonnances, qui prive le Parlement de son pouvoir de légiférer, en l'occurrence sur les véhicules autonomes.

Par ailleurs, nous rappelons que le Conseil d'État a souligné que tout changement de cadre législatif ne pourrait intervenir qu'après la révision de la convention de Vienne sur la circulation routière.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission a réduit le délai de l'habilitation. Je propose que nous en restions là, afin de permettre aux acteurs d'avancer sur ce sujet d'ordre stratégique. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends que vous souhaitiez éviter le recours à des ordonnances, madame la sénatrice, mais je voudrais attirer votre attention sur le fait qu'il s'agit en l'espèce de préparer le cadre de déploiement du véhicule autonome. C'est évidemment un enjeu industriel majeur, et il serait tout à fait regrettable que la France prenne du retard dans ce domaine.

Nous entendons préparer le cadre d'homologation des véhicules autonomes, avec l'idée de favoriser les industriels français en leur donnant un temps d'avance. J'émet un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 152.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 928, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Remplacer le mot :

douze

par le mot :

vingt-quatre

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Par cet amendement, il est proposé de rétablir à vingt-quatre mois le délai pour prendre les ordonnances. Nous pourrions peut-être transiger à vingt mois, mais je voudrais vous alerter sur la complexité du travail à réaliser : il s'agit de préparer un cadre d'homologation à partir des deux derniers appels à projets, dont nous désigneront les lauréats prochainement et qui vont nous

permettre d'accumuler de l'expérience sur de nombreux cas d'usage. Le sujet est éminemment complexe, et un délai de douze mois est vraiment trop court.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous sommes défavorables à cet amendement par principe. Le sujet est trop important pour que le Parlement s'en dessaisisse pour une telle durée. Nous espérons que le Gouvernement pourra avancer dans ses réflexions dans le délai imparti. Si le temps venait à manquer, charge à lui de déposer un projet de loi spécifique. Avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 928.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 12.

(L'article 12 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 12

M. le président. L'amendement n° 56 rectifié, présenté par M. Karoutchi, Mme L. Darcos, MM. Charon, Daubresse et de Nicolaÿ, Mme Deromedi, MM. Laménie, D. Laurent et Lefèvre, Mmes M. Mercier et Micouleau, MM. Morisset, Panunzi, Regnard, Sido, Sol, Vogel, Allizard, Babary et Bizet, Mmes Boulay-Espéronnier et 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 et Husson, Mme Imbert, M. Kennel, Mmes Lassarade et Lherbier, MM. Pemezec, Perrin et Piednoir, Mme Raimond-Pavero, MM. Raison, Revet et Savary et Mme Thomas, est ainsi libellé :

Après l'article 12

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – La seconde phrase du premier alinéa du IX de l'article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est supprimée.

II. – L'ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques est ainsi modifiée :

1° L'article 1^{er} est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Par exception au premier alinéa, sur des itinéraires routiers fixés par décret et préalablement aménagés à cette fin, la circulation à des fins expérimentales d'un véhicule à délégation partielle ou totale de conduite est subordonnée à la délivrance d'une autorisation simplifiée et à la contraction par le demandeur de l'expérimentation d'une assurance couvrant les conséquences financières des risques entraînés par cette expérimentation. » ;

2° L'article 2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les expérimentations situées sur les itinéraires routiers mentionnés au deuxième alinéa de l'article 1^{er}, cette autorisation est accordée par le ministre chargé des transports dans un délai de trois mois après dépôt du dossier. Au terme de ce délai, l'absence de réponse vaut délivrance de l'autorisation. »

La parole est à Mme Laure Darcos.

Mme Laure Darcos. Nous avons été très nombreux à cosigner cet amendement proposé par M. Karoutchi, qui vise à faciliter le recours aux expérimentations de véhicules autonomes en conciliant la nécessaire souplesse, pour permettre leur essor rapide, et le respect des règles de sécurité et d'assurance, qui doivent continuer à s'appliquer.

Compte tenu du lancement de la stratégie nationale pour le véhicule autonome et de la large réponse des territoires en soutien à ce développement, il convient de permettre, dans des conditions simplifiées, les expérimentations sur des itinéraires qui auront été préalablement aménagés et en constitueront le terrain de jeu.

Par cohérence avec la mise en place des voies auxiliaires, dont l'usage doit permettre de lutter contre la congestion par des moyens qui dépendent des contextes spécifiques, l'amendement tend à supprimer une contrainte légale qui empêche, en particulier, d'encourager le covoiturage.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le sujet a été traité dans le cadre du projet de loi Pacte. On peut regretter que le Gouvernement ait introduit des dispositions relatives aux véhicules autonomes dans deux textes différents dont la discussion intervient à quelques mois d'intervalle. Cela nuit significativement à la clarté et à la qualité de nos débats.

Nous nous sommes prononcés sur une version du texte dans le cadre de l'examen du projet de loi Pacte. Il me semble préférable d'éviter d'introduire dans la navette deux versions contradictoires, c'est pourquoi je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis de la commission serait défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Laure Darcos, pour explication de vote.

Mme Laure Darcos. C'est un gag : lors de la discussion du projet de loi Pacte, on nous a dit d'attendre l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités pour parler des véhicules autonomes et des voies réservées... M. Karoutchi m'a demandé de maintenir cet amendement.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais préciser l'articulation entre les deux textes.

Le projet de loi Pacte prévoit d'élargir les cas d'expérimentation possibles. L'ordonnance porte sur le cadre d'homologation. Une fois ce cadre fixé, il ne sera plus nécessaire de demander des autorisations préalables pour faire circuler des véhicules autonomes sur des voies ouvertes au trafic. Le sujet n'est pas mince : on sait qu'il y a eu des accidents, notamment aux États-Unis.

Nous avons bien à l'esprit les demandes de la région d'Île-de-France concernant le raccourcissement des délais pour délivrer les autorisations. Pour autant, nous n'en sommes pas à un stade où l'on pourrait se passer d'autorisations expressives pour faire circuler des véhicules autonomes.

Mme Laure Darcos. Après avoir entendu les explications de Mme la ministre, je retire l'amendement, monsieur le président !

M. le président. L'amendement n° 56 rectifié est retiré.

Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 153 est présenté par Mme Assasi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 889 rectifié est présenté par MM. Corbisez, Artano et Roux, Mme Laborde, M. Gold, Mme Jouve, MM. A. Bertrand, Collin et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 12

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai d'un an après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à l'impact écologique du développement du véhicule autonome.

La parole est à M. Fabien Gay, pour présenter l'amendement n° 153.

M. Fabien Gay. Il s'agit d'un amendement d'appel.

Le véhicule autonome, qui est d'ores et déjà une réalité, mérite un grand débat. En effet, beaucoup de problèmes se posent. Par exemple, les élections municipales auront lieu en 2020 : d'ici au terme de leur mandat, en 2026, les élus seront confrontés à des problématiques majeures, car leur ville aura changé. L'émergence du véhicule autonome amènera des évolutions importantes, par exemple en matière de stationnement ou d'étalement urbain.

Il y a une autre dimension qui nous tient à cœur : l'impact environnemental du véhicule autonome, que l'on ne peut pas passer sous silence. On le sait, le développement des véhicules autonomes aura un effet majeur sur l'environnement, notamment parce qu'il nécessite des métaux et des terres rares. Or l'industrie minière est à l'heure actuelle l'une des plus polluantes.

Bien qu'une demande de rapport ne soit pas la tasse de thé du Sénat, si j'ose dire, nous souhaitons qu'un rapport soit remis dans un an au Parlement sur la question de l'impact environnemental du véhicule autonome.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Gabouty, pour présenter l'amendement n° 889 rectifié.

M. Jean-Marc Gabouty. Cet amendement d'appel vise à obtenir des éclairages plus précis sur l'avenir du véhicule autonome. Nos interrogations sont d'autant plus grandes que le Gouvernement a décidé de légiférer par ordonnance sur le sujet, par le biais de l'article 12 du projet de loi.

Nous souhaitons également attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité de prendre en compte le futur impact écologique de la généralisation massive des véhicules autonomes. En effet, comme vous le savez, mes chers collègues, les fameux *data centers*, ces immenses infrastructures informatiques qui stockent les données numériques, ont une consommation énergétique particulièrement importante, pour ne pas dire gigantesque. En 2017, ils engloutissaient déjà près de 18 % de la consommation énergétique mondiale.

On peut légitimement penser que la généralisation future du véhicule autonome aura un impact significatif sur la consommation électrique à l'échelle internationale. Il existe donc une nécessité d'information sur une technologie qui risque de se développer assez rapidement.

Certes, il s'agit d'une demande de rapport contraire à la jurisprudence du Sénat. Néanmoins, il me semble qu'il y a tout intérêt à se pencher, en termes de mobilité, sur le développement de ce véhicule.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'impact que vous évoquez, mes chers collègues, est un enjeu posé par le développement du véhicule autonome. Cette question a été abordée à plusieurs reprises dans le cadre des auditions que nous avons menées.

Néanmoins, le Sénat s'oppose aux demandes de rapport. Je resterai sur cette ligne, y compris sur ce sujet. Au demeurant, nous aurons très certainement l'occasion d'être informés par différents acteurs.

La commission est donc défavorable à cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage votre préoccupation. Les véhicules automatisés destinés au transport de personnes et de marchandises pourront permettre des conduites plus fluides et des optimisations de circulation ou de parcours plus respectueuses de l'environnement.

Ces technologies se développent en même temps que les nouvelles motorisations alternatives, le partage de l'usage des véhicules et la fourniture de services de transport à la demande. Les impacts dépendront largement de la façon dont les autorités organisatrices se saisiront des outils de la loi d'orientation des mobilités, notamment des dispositions de l'article 18 sur les services de partage.

Toutefois, même s'il s'agit d'une préoccupation légitime, une évaluation des impacts écologiques de l'automatisation indépendamment du développement des nouvelles mobilités, un an après la promulgation de la loi, ne risque de fournir que des informations fragmentaires.

En effet, j'insiste sur ce point, dans le développement des véhicules autonomes, la priorité portée par le Gouvernement est non pas de donner davantage de confort et de facilité de conduite à de grosses berlines, mais d'accélérer le développement de navettes autonomes électriques. Notre orientation, c'est de favoriser les véhicules autonomes en tant que supports à de nouveaux services de mobilité.

Plusieurs débats ont été organisés, et des rapports ont été publiés. Je pense notamment au rapport sur les nouvelles mobilités de la Délégation sénatoriale à la prospective. Le dépôt d'un rapport dans un an ne me semble pas la méthode la plus pertinente. Par ailleurs, nous aurons l'occasion d'avoir d'autres débats sur ce sujet.

Je demande donc le retrait de ces amendements identiques.

M. le président. Monsieur Gay, l'amendement n° 153 est-il maintenu ?

M. Fabien Gay. Madame la ministre, nous avons besoin d'un grand débat sur cette question. Vous comprenez pourquoi nous sommes opposés au fait de légiférer par ordonnance : cela ne nous permet pas de débattre de toutes ces questions.

Vous semblez minimiser l'impact environnemental, qui sera pourtant bien réel. Considérons ainsi la construction et l'usage de nos smartphones. La question des métaux rares est très sensible. Et je ne parle ni de l'obsolescence programmée ni du travail des enfants ! Au bout d'un an ou de dix-huit mois, nous jetons nos iPhone, qui sont déjà devenus obsolètes. Or nous avons du mal à les trier et à les recycler.

La question du véhicule autonome reste pleine et entière. Par ailleurs, vous avez affirmé que celui-ci fluidifierait la circulation. Je vous l'avoue, ce point suscite de nombreuses interrogations, y compris auprès des experts et des constructeurs, qui nous disent que cela ne sera peut-être pas si simple. En effet, il faudra adapter nos villes, afin qu'elles puissent accueillir le véhicule autonome, car, avec ces nouveaux véhicules, il y aura peut-être une saturation du trafic.

Nous devons échanger des arguments de bonne foi, dans le cadre d'un véritable débat. Or légiférer par ordonnance ne le permet pas. Nous serons très certainement obligés de revenir sur cette question au cours des prochains mois et des prochaines années.

En attendant, nous maintenons notre amendement, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. La question posée est pertinente. Nous sommes devant des ruptures technologiques qui inquiètent et posent question.

Ces amendements identiques prévoient un bilan écologique du véhicule autonome. Pourquoi ne pas élargir le sujet ? Il pourrait s'agir d'un bilan global du véhicule autonome, incluant la question de l'emploi.

Pour autant, je partage l'analyse, madame la ministre, selon laquelle un délai d'un an serait peut-être un peu court pour envisager un tel bilan. Par ailleurs, dans la mesure où vous nous proposez de légiférer par ordonnance sur ce sujet, il ne me paraît pas totalement incohérent de vous demander un bilan.

Au demeurant, malgré ces quelques questions de rédaction, nous voterons ces amendements identiques.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 153 et 889 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Article 13 **(Supprimé)**

M. le président. Je suis saisi de sept amendements et sous-amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 929, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

1° Rendre accessibles les données des systèmes intégrés aux véhicules terrestres à moteur, équipés de dispositifs permettant d'échanger des données avec l'extérieur du véhicule, nécessaires :

- aux gestionnaires d'infrastructures routières, aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours, pour la finalité de détection des accidents et incidents ou conditions de circulation génératrices d'accidents, localisés dans l'environnement de conduite du véhicule, aux fins de prévention des accidents ou d'amélioration de l'intervention en cas d'accident ;

- aux gestionnaires d'infrastructures routières pour la finalité de connaissance de l'infrastructure routière, de son état et de son équipement ;

- aux gestionnaires d'infrastructures routières et aux autorités organisatrices de la mobilité désignées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1 et L. 1811-2 du code des transports pour la finalité de connaissance du trafic routier.

Les données rendues accessibles ne peuvent être utilisées qu'après agrégation, à l'exception de celles dont l'agrégation rend impossible leur utilisation pour la détection des accidents et incidents ou conditions de circulation génératrices d'accidents ;

2° Rendre accessibles, sans consentement du conducteur et gratuitement, en cas d'accident de la route, les données des dispositifs d'enregistrement de données d'accident et les données d'état de délégation de conduite enregistrées dans la période qui a précédé l'accident, aux officiers et agents de police judiciaire aux fins de détermination des responsabilités ainsi qu'aux organismes chargés de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité prévues à l'article L. 1621-2 du code des transports ;

3° Permettre la correction télématique des défauts de sécurité par des modalités appropriées d'accès aux données pertinentes de ces véhicules ;

4° Permettre l'amélioration de la sécurité des systèmes d'automatisation, par des modalités appropriées d'accès aux données pertinentes de ces véhicules ;

5° Permettre un accès non discriminatoire aux données pertinentes des véhicules pour le développement des services liés au véhicule de réparation, de maintenance et de contrôle technique automobiles, d'assurance et d'expertise automobiles, des services s'appuyant sur la gestion de flottes, des services de distribution de carburants alternatifs tels que définis par la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et des services innovants de mobilité attachée au véhicule ;

6° Rendre accessibles aux autorités organisatrices de la mobilité, pour leur mission d'organisation de la mobilité, les données relatives aux déplacements produites par les services numériques d'assistance au déplacement. Les données rendues accessibles ne peuvent être utilisées qu'après agrégation.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de douze mois à compter de la publication de l'ordonnance.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Elisabeth Borne, ministre. La commission a supprimé l'article 13, considérant que l'habilitation n'était pas assez précise.

Je propose donc une nouvelle version apportant des précisions sur les finalités de l'ouverture et de la transmission des données générées par les véhicules, à la suite des échanges que j'ai eus avec M. le rapporteur et Mme le rapporteur pour avis de la commission des lois. Elle apporte les garanties attendues à l'égard des conducteurs des véhicules. Par ailleurs, elle intègre plusieurs propositions du Sénat, comme l'accès aux données par les autorités organisatrices de la mobilité.

L'accès aux données des véhicules connectés contribuera à l'amélioration de la sécurité routière, de la gestion des infrastructures et des politiques de mobilité. C'est tout l'enjeu de ce cadre à construire.

Plus précisément, l'habilitation permettra de traiter des enjeux liés à la connaissance du patrimoine routier et du trafic. Elle éclairera également les enquêtes de police judiciaire sur les accidents et les enquêtes post-accident, corrigera certains défauts de sécurité de série sur les véhicules et améliorera les algorithmes de conduite automatisée. Elle permettra aussi la réparation des véhicules avec des conditions d'accès non discriminatoires entre acteurs économiques d'un même marché, dans le respect des exigences de protection des données individuelles et de sécurité et d'intégrité des véhicules.

Enfin, après agrégation, elle fournira les données de déplacement pour permettre aux autorités organisatrices de mobilité de mieux accomplir leur mission.

L'habilitation que le Gouvernement sollicite me semble donc répondre aux enjeux d'avenir et comporter les garde-fous qui sont nécessaires.

M. le président. Le sous-amendement n° 1035, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Amendement n° 929

I.- Alinéa 2

Remplacer le mot:

dix-huit

par le mot:

douze

II.- Alinéa 7

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée:

. Ces données ne peuvent être utilisées comme preuve de la commission d'infractions au code de la route

III.- Dernier alinéa

Remplacer le mot:

douze

par le mot:

six

La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission a effectivement supprimé l'article 13. Je remercie Mme la ministre d'avoir pris en compte nos échanges pour nous proposer cette nouvelle version.

Le présent sous-amendement tend à préciser l'habilitation donnée au Gouvernement : celle-ci ne doit pas permettre aux forces de l'ordre, c'est-à-dire aux forces de police nationale, de police municipale et de gendarmerie nationale, de collecter des données en vue de les utiliser comme preuve d'infraction au code de la route.

Il vise également à réduire le délai d'habilitation à douze mois et le délai de ratification à six mois.

Sous réserve de l'adoption du sous-amendement n° 1035, la commission est favorable à l'amendement n° 929 du Gouvernement.

M. le président. Les amendements n° 17 rectifié *sexies*, 481 rectifié *quater* et 565 rectifié *ter* sont identiques.

L'amendement n° 17 rectifié *sexies* est présenté par M. Longeot, Mmes Vullien, Billon et Vermeillet, MM. Cigolotti et Médevielle, Mme de la Provôté et MM. L. Hervé, Le Nay, Canevet, Henno, Janssens, Laugier et Capo-Canellas.

L'amendement n° 481 rectifié *quater* est présenté par MM. Gold, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Guillotin et MM. Castelli, Gabouty, Menonville, Requier et Vall.

L'amendement n° 565 rectifié *ter* est présenté par MM. J. M. Boyer et Duplomb, Mme Estrosi Sassone, MM. Pointereau, D. Laurent, Priou et Bascher, Mme Berthet, MM. Cuypers, Darnaud et Decool, Mme Deromedi, M. Genest, Mme Goy-Chavent, MM. Gremillet et Guerriau, Mme Imbert, MM. Laménie, Le Gleut, A. Marc et Mayet, Mme Noël et MM. Sido et Rapin.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

I. – Les modalités et conditions d'accès aux données relatives au déplacement, au fonctionnement, à l'entretien, à la réparation, aux dommages matériels d'un véhicule à moteur au sens de l'article R-311-1 du code de la route, équipé de moyens de communication permettant d'échanger des données avec l'extérieur du véhicule, et à ses équipements, produites par les systèmes intégrés au véhicule, ou par un système d'information du fabricant du véhicule ou de l'un de ses équipements, ou de son représentant en France, ou par les dispositifs électroniques de remontées d'information, d'aide à la conduite ou de navigation indépendants utilisés à bord, qui ne sont pas couvertes par la présente loi respectent les exigences suivantes :

- les modalités et conditions d'accès aux données ne doivent pas comporter ou induire de discrimination entre opérateurs économiques d'un même marché de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule ;

- le cas échéant, les conditions tarifaires d'accès aux données doivent être raisonnables et proportionnées ;

- les modalités et conditions d'accès aux données et de leur réutilisation ne doivent pas restreindre le choix de la personne concernée, de souscrire des services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule, auprès d'autres opérateurs économiques que le fabricant du véhicule ou son représentant en France, ou le fournisseur des dispositifs électroniques embarqués concernés.

II. – Pour l'application du présent article, les marchés de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule concernés sont :

1° La réparation, la maintenance et le contrôle technique automobiles ;

2° L'assurance et l'expertise automobiles ;

3° Les services s'appuyant sur la gestion de flottes ;

4° Les services de distribution de carburants alternatifs tels que définis 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 ;

5° La création de services innovants de mobilité.

III. – Les traitements des données mentionnées au I du présent article peuvent être mis en œuvre par le fabricant du véhicule ou de l'un de ses équipements, le fournisseur de services d'aide à la navigation du véhicule, le fournisseur de service lié au véhicule et à la mobilité attachée au véhicule, leurs représentants en France, et leurs partenaires commerciaux, pour les finalités correspondant à la fourniture des services mentionnés au II, dans le respect de la législation relative à la protection des données à caractère personnel, et en particulier du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 17 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. Ces traitements ne peuvent pas être mis en œuvre afin de rechercher, constater ou poursuivre, directement ou indirectement, une infraction pénale.

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 17 rectifié *sexies*.

M. Jean-François Longeot. L'article 13 du projet de loi initial tendait à habiliter le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour assurer la mise à disposition des données des véhicules connectés et des assistants de conduite, notamment aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours. Cet article a été supprimé en commission, au motif que le champ de l'habilitation était trop large et la rédaction proposée, trop imprécise.

En effet, au-delà des enjeux majeurs de sécurité couverts par cet article, le potentiel économique offert par le véhicule connecté est immense, qu'il s'agisse de la vente de ces véhicules ou du développement des services associés. Or l'accès aux données des véhicules connectés et des assistants de conduite est aujourd'hui indispensable pour permettre de développer une offre de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule.

Afin que cette technologie puisse bénéficier à l'ensemble des opérateurs de services, le présent amendement vise à définir les modalités et les conditions d'un accès équitable aux données des véhicules connectés par les opérateurs privés et d'inscrire ce cadre directement dans le projet de loi.

À ce stade, les domaines dans lesquels des attentes d'accès semblent s'être cristallisées sont la réparation, la maintenance et le contrôle technique automobiles, l'assurance et l'expertise automobiles, les services destinés à faciliter la gestion de flottes, la gestion de la recharge électrique ou, plus largement, de l'alimentation en carburants alternatifs, ainsi que la création de services innovants à partir de données issues des véhicules.

Ainsi, afin de garantir un déploiement ordonné des nouvelles mobilités et des services qui pourront en découler, il est nécessaire de fixer des conditions d'accès aux données non discriminatoires pour l'ensemble des opérateurs économiques, à des conditions tarifaires raisonnables et ne restreignant pas le choix de la personne concernée.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° 481 rectifié *quater*.

M. Jean-Claude Requier. Il est défendu, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour présenter l'amendement n° 565 rectifié *ter*.

M. Marc Laménie. Il est également défendu, monsieur le président.

M. le président. Les sous-amendements n° 1023 rectifié et 1032 rectifié *ter* sont identiques.

Le sous-amendement n° 1023 rectifié est présenté par M. Segouin.

Le sous-amendement n° 1032 rectifié *ter* est présenté par Mmes Bories, Bruguière et Lanfranchi Dorgal, MM. Vogel, Chaize et B. Fournier, Mmes Gruny et L. Darcos et M. Milon.

Ces deux sous-amendements sont ainsi libellés :

Amendement n° 17

Compléter cet amendement par un paragraphe ainsi rédigé :

– En cas d'accident de la route, les données des dispositifs d'enregistrement de données d'accident et les données d'état de délégation de conduite enregistrées dans la période qui a précédé l'accident, sont rendues accessibles, sans consentement du conducteur et gratuitement, aux officiers et agents de police judiciaire aux fins de détermination des responsabilités, ainsi qu'aux organismes chargés de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité prévues à l'article L. 1621-2 du code des transports, au fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages mentionné à l'article L. 421-1 du code des assurances, ainsi qu'aux entreprises d'assurance qui garantissent les véhicules impliqués dans l'accident, aux fins exclusives de l'indemnisation en vertu de l'article L. 211-1 du même code.

Le sous-amendement n° 1023 rectifié n'est pas soutenu.

La parole est à Mme Laure Darcos, pour présenter le sous-amendement n° 1032 rectifié *ter*.

Mme Laure Darcos. Il est défendu, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. S'agissant des amendements identiques n° 17 rectifié *sexies*, 481 rectifié *quater* et 565 rectifié *ter*, ils sont satisfaits par l'amendement n° 929 du Gouvernement. Je demande donc leur retrait ; à défaut, je me verrais contraint d'émettre un avis défavorable.

La commission est également défavorable aux sous-amendements n° 1023 rectifié et 1032 rectifié *ter*. À ce stade, si la préoccupation des assureurs paraît légitime, le fait de retenir le principe d'un accès sans consentement à ces données mériterait d'être davantage instruit.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'émet un avis favorable sur le sous-amendement déposé par M. le rapporteur. En effet, s'il s'agit bien d'améliorer la sécurité routière, l'objet de la disposition n'est pas de sanctionner les infractions. La précision introduite est donc la bienvenue.

Par ailleurs, je demande le retrait des autres amendements, au profit de la proposition du Gouvernement.

M. le président. La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. Je constate que, quelquefois, la stimulation et l'exigence du Sénat sont extrêmement profitables au Gouvernement et à l'intérêt général, ce dont je me réjouis.

En accord avec la commission du développement durable, la commission des lois avait supprimé l'article 13, la demande d'habilitation à légiférer par ordonnance déclenchant une sorte d'allergie de principe. Surtout, votre proposition, madame la ministre, nous semblait largement insuffisante, notamment pour ce qui concernait l'encadrement, alors même que l'atteinte à la vie privée des automobilistes pouvait être considérable.

Les dispositions de l'amendement n° 929 semblent corriger ces manques. Les finalités ont été précisées de manière satisfaisante s'agissant de la prévention des accidents et l'amélioration d'intervention en cas d'accident. Certaines définitions sont juridiquement plus acceptables, notamment sur le véhicule connecté, et vous avez apporté des garanties sur l'utilisation des données.

Comme nous le souhaitions, le nombre de destinataires de certaines données a été élargi, mon collègue en a parlé, notamment aux gestionnaires d'infrastructures routières.

Pour ma part, je voterai l'amendement visant à rétablir l'article 13, sous réserve de l'adoption du sous-amendement de M. le rapporteur visant à introduire des améliorations rédactionnelles.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 1035.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 929, modifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 13 est rétabli dans cette rédaction, et les amendements identiques n°s 17 rectifié *sexies*, 481 rectifié *quater* et 565 rectifié *ter*, ainsi que le sous-amendement n° 1032 rectifié *ter*, n'ont plus d'objet.

Article 13 bis (nouveau)

- ① Des données relatives à la connaissance de l'environnement de conduite d'un véhicule à moteur au sens de l'article R. 311-1 du code de la route équipé de moyens de communication permettant d'échanger des données avec l'extérieur du véhicule produites, pendant la circulation dudit véhicule sur la voie publique, par les systèmes intégrés à ce véhicule ou par un système d'information du fabricant du véhicule ou de son représentant en France, ou par les dispositifs électroniques d'aide à la conduite ou de navigation indépendants utilisés à bord aux fins de ce déplacement, à l'exclusion des données qui caractérisent le comportement de conduite du conducteur, sont rendues accessibles, dans un cadre contractuel, par le constructeur automobile ou son représentant en France, ou par le fournisseur de services d'aide à la conduite ou de navigation, ou son représentant en France pour les finalités et les destinataires suivants :
 - ② 1° Pour les finalités relatives à la connaissance du trafic routier : aux gestionnaires d'infrastructures routières et aux autorités organisatrices de la mobilité ;
 - ③ 2° Pour les finalités relatives à la connaissance de l'infrastructure routière, de son état et de son équipement : aux gestionnaires d'infrastructures routières.

④ Les conditions de mise à disposition de ces données sont compatibles avec les exigences de la gestion du trafic routier, de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures routières et de la préservation de la sécurité routière, notamment en matière de délais de mise à disposition.

⑤ Les informations mises à disposition ne peuvent être utilisées qu'après agrégation, à l'exception de celles dont l'agrégation rend impossible leur utilisation pour la préservation de la sécurité routière.

⑥ Seules les personnes mentionnées aux 1° et 2° ou leurs sous-traitants sont autorisées à traiter les données ainsi rendues accessibles.

⑦ Ces personnes peuvent donner accès à ces données aux établissements publics exerçant un service public de recherche qui en formulent la demande dans le cadre d'un projet de recherche dont les résultats sont rendus publics.

⑧ Un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, précise les données rendues accessibles aux différentes catégories de destinataires, et fixe les modalités de mise en œuvre du traitement pour les finalités mentionnées au présent article.

⑨ Les conditions financières d'accès à ces données sont définies par décret. Elles respectent le principe d'une contribution dans la limite des coûts de mise à disposition et, le cas échéant, du coût d'enrichissement des données spécifique à l'usage pour les finalités et les personnes mentionnées aux 1° et 2°.

⑩ Pour l'application du présent article, les traitements mentionnés à l'article 9 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés sont autorisés.

M. le président. La parole est à M. Jean-François Longeot, sur l'article.

M. Jean-François Longeot. Je profite de l'examen de l'article 13 bis, qui concerne, entre autres choses, les gestionnaires d'infrastructures routières, donc les concessionnaires d'autoroutes, pour attirer l'attention de la Haute Assemblée sur un scandale dénoncé à l'Assemblée nationale par le député Jean-Louis Thiériot.

C'est peu connu, mais, aujourd'hui, les services de secours en intervention – pompiers, police, SAMU, gendarmerie – doivent payer leur péage comme n'importe quel usager. Pour diminuer les coûts, ces services publics ont donc pour instruction d'éviter d'emprunter les autoroutes, sauf urgence vitale avérée, ce qui, l'on s'en doute, peut avoir des conséquences dramatiques si l'on a sous-estimé la gravité de l'intervention.

Or la loi de finances pour 2018 prévoit que les véhicules de secours doivent être exonérés de péage. Mais le décret d'application de cet article n'est toujours pas sorti, et les sociétés d'autoroutes n'ont pas trouvé bon de le mettre en œuvre de leur propre chef, alors même que l'enjeu n'est que de quelques millions d'euros sur des profits annuels qui se chiffrent en milliards d'euros.

Interrogée sur les raisons de ce retard, l'administration a clairement répondu qu'elle refusait de publier le décret, au triple motif ahurissant que « le caractère opérationnel du déplacement est difficile à évaluer », qu'il y aurait « rupture de l'égalité » et que « les sociétés concessionnaires auraient le droit d'en obtenir le remboursement. » Interrogée

à votre tour sur la situation, vous avez déclaré, madame la ministre, déplorer cette situation. Ce décret va-t-il donc enfin être publié ?

M. le président. L'amendement n° 890 rectifié, présenté par MM. Corbisez, Artano, Roux et Gold, Mme Jouve, M. Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'accès aux données pour ces personnes s'effectue dans le respect des principes de non-discrimination et des droits garantis par le secret industriel, commercial et de propriété intellectuelle.

La parole est à M. Jean-Marc Gabouty.

M. Jean-Marc Gabouty. Si les informations de mon collègue Jean-François Longeot sont bien exactes, je m'associe totalement à ses propos. Il est anormal de fonctionner de cette manière ! Il serait bon de régler les problèmes de ce type avant de discuter d'autres privatisations, auxquelles on peut éventuellement adhérer, malgré quelques inconvénients.

Par cet amendement, il s'agit de sécuriser l'accès aux données récoltées *via* les véhicules automatisés au bénéfice des industriels, en ajoutant que l'accès aux données se fait « dans le respect des principes de non-discrimination et des droits garantis par le secret industriel, commercial et de propriété intellectuelle ».

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'adoption de l'amendement n° 929, qui a rétabli l'article 13, a en quelque sorte satisfait l'article 13 *bis*, que nous avons adopté en commission.

Je vous demande donc, mes chers collègues, de voter contre l'article 13 *bis*, afin d'éviter d'avoir dans le même texte deux dispositions différentes tendant au même but.

En conséquence, la commission demande le retrait de cet amendement. À défaut, elle se verrait contrainte d'émettre un avis défavorable.

M. le président. Monsieur Gabouty, l'amendement n° 890 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-Marc Gabouty. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 890 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 13 *bis*.

(L'article 13 *bis* n'est pas adopté.)

Section II

Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités

Article 14

- ① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure à caractère expérimental relevant du domaine de la loi, dans les

conditions de l'article 37-1 de la Constitution, relative au covoiturage, au transport d'utilité sociale et au transport public particulier de personnes dans les zones peu denses.

- ② L'ordonnance établissant ces dispositions à caractère expérimental limite leur durée à cinq ans au plus et définit les modalités de leur évaluation. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

M. le président. L'amendement n° 154, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. L'article 14 tend à habiliter le Gouvernement à légiférer encore une fois par ordonnance, afin d'expérimenter des solutions de mobilité dans les zones peu denses. Ces expérimentations portent sur le covoiturage, le transport particulier de personnes et le transport d'utilité sociale.

Par cette habilitation, il s'agit d'offrir des solutions de mobilité alternatives à la voiture, dont l'essor est freiné par les inégalités territoriales. Celles-ci limitent en effet, pour une majorité de Français, les capacités à changer de manière de se déplacer et à abandonner la voiture, comme le note une étude de l'Observatoire des mobilités émergentes de 2017.

Le développement de solutions alternatives à la voiture dans les zones peu denses est évidemment un objectif que le groupe CRCE partage. En effet, le transport par voiture n'est pas accessible à tous. Je pense aux jeunes, qui n'en ont pas les moyens financiers, et aux seniors, qui ne disposent pas d'une autonomie dans leurs déplacements. De plus, c'est un mode de transport polluant.

Cependant, nous nous opposons à la méthode employée par le Gouvernement. Il nous semble en effet que cette question mérite, comme d'autres, un débat plus approfondi, notamment dans la situation actuelle.

Mes chers collègues, je me permets de vous rappeler que l'une des revendications des mouvements sociaux actuels est le maintien des services de proximité. Il s'agit des bureaux de poste, des écoles, des maternités, mais aussi des petites lignes de train, dont les fermetures se succèdent depuis plusieurs mois.

Cet article vise à développer les moyens alternatifs à la voiture, tel que le covoiturage. Mais il existe déjà un moyen alternatif, à savoir le réseau ferroviaire. Face aux 56 lignes de train et aux 120 gares menacées de fermeture, le Gouvernement ne semble pas juger nécessaire d'avoir un véritable débat démocratique sur la question.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. À plusieurs reprises, je me suis exprimé sur la question des ordonnances. Au travers de cet article, il s'agit d'expérimenter la possibilité pour les particuliers de transporter d'autres personnes dans leur véhicule personnel et de percevoir pour cela une contribution financière supérieure à ce qui se pratique aujourd'hui dans le cadre du covoiturage, ce que l'on appelle le partage de frais.

Il est utile que de telles expérimentations puissent avoir lieu pour offrir des solutions de mobilité à nos concitoyens qui vivent dans les « zones blanches de la mobilité », à savoir, essentiellement, les territoires peu denses.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame la sénatrice, j'ai du mal à comprendre pourquoi vous ne voulez pas qu'on réponde à une attente très forte de nos concitoyens, qui demandent des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture, laquelle coûte cher et pèse sur le budget.

Je ne sais pas si vous avez une vision claire de ce que vivent nos concitoyens. (*Mme Éliane Assassi proteste.*) Si le Gouvernement a bien la volonté de soutenir les petites lignes ferroviaires, ces dernières ne desservent pas chaque maison, chaque village, chaque bourg. Il y a donc besoin de solutions de rabattement sur le mode ferroviaire. Tel est l'objet de l'expérimentation qui est proposée.

Le Gouvernement est donc bien évidemment défavorable à cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. J'estime que la demande du Gouvernement de légiférer par ordonnance possède une valeur vertueuse, en ce sens qu'il s'agit d'accompagner l'innovation dans les zones peu denses. En effet, en matière de nouvelles mobilités, les choses sont véritablement segmentées : dans les zones denses, il y a une multitude d'offres créatives, dans la mesure où on a affaire à des marchés rentables, alors que, dans les zones peu denses, la situation est plutôt terne.

Fort heureusement, la puissance publique tente de stimuler l'innovation en espace peu dense. Je pense notamment aux travaux menés par l'Ademe, laquelle lance des appels à projets. Mme la ministre me fait savoir qu'elle en a pris l'initiative. Il faudrait donc que je l'en félicite !

Je suis en train de défendre une ordonnance, ce qui est déjà un paradoxe. En réalité, je défends l'attention particulière qui est portée sur les secteurs peu denses. Ce serait pleinement cohérent si ces secteurs étaient véritablement dotés de moyens financiers. Or tel n'est pas le cas, et nous le déplorons.

Madame la ministre, si vous avez véritablement le souci des espaces peu denses, je vous propose de travailler plus avant encore avec le Parlement, pour approfondir cette question.

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Pour rester en cohérence avec mes convictions proferroviaires et de défense des petites lignes, je soutiendrai l'amendement de notre collègue Éliane Assassi.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 154.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 834 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Lévrier, de Belenet, Mohamed Soïlihi, Bonnacarrère, Guerriau, A. Marc, Théophile, Louault, Henno, Wattebled, Moga et Gattolin, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Compléter cet alinéa par les mots :

afin de faciliter les expérimentations d'innovations technologiques dans le domaine des transports et de nouvelles formes de mobilité

La parole est à M. Dominique Théophile.

M. Dominique Théophile. Il est défendu, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'ajout proposé est très large et peu précis. Je préfère en rester à la rédaction issue des travaux de la commission, qui indique précisément les sujets sur lesquels des expérimentations nécessitant des dérogations à la loi pourront être menées dans les zones peu denses.

Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, je me verrais contraint d'émettre un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Effectivement, il serait dommage de restreindre le champ de l'innovation à l'innovation technologique. Je pense notamment à l'innovation des pratiques et des comportements, ainsi qu'à l'organisation des services.

Je demande donc, moi aussi, le retrait de cet amendement.

M. le président. Monsieur Théophile, l'amendement n° 834 rectifié *quinquies* est-il maintenu ?

M. Dominique Théophile. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 834 rectifié *quinquies* est retiré.

Je mets aux voix l'article 14.

(*L'article 14 est adopté.*)

Articles additionnels après l'article 14

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 791 rectifié est présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche.

L'amendement n° 845 rectifié *quater* est présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot, MM. Wattebled et Cuypers, Mme Lherbier et MM. Henno, Daubresse, Fouché et Malhuret.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 14

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 1221-4 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Elle encourage le développement de solutions de mobilités innovantes afin de favoriser la multimodalité et l'intermodalité. »

La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 791 rectifié.

M. Frédéric Marchand. Le titre II du présent projet de loi vise à encourager les innovations en matière de mobilité. Les nouvelles solutions et nouveaux usages doivent être intégrés non seulement dans les politiques publiques de mobilité, mais également dans les outils contractuels au service de ces politiques, tels que les concessions de service public de transport.

C'est pourquoi cet amendement vise à remettre aux AOM la faculté de prendre en compte ces innovations dans le secteur du transport et de favoriser de nouvelles solutions, tout en garantissant le respect des règles de la commande publique.

M. le président. L'amendement n° 845 rectifié *quater* n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 791 rectifié ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Avis favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 791 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 14.

L'amendement n° 104 rectifié n'est pas soutenu.

Mes chers collègues, je vais lever la séance. Nous avons examiné 193 amendements au cours de la journée ; il en reste 461.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

7

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 26 mars 2019 :

À quatorze heures trente : suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée ; texte de la commission n° 369, 2018-2019).

À seize heures quarante-cinq : questions d'actualité au Gouvernement.

À dix-sept heures quarante-cinq et le soir : suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée ; texte de la commission n° 369, 2018-2019).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée le vendredi 22 mars 2019, à une heure.)

Direction des comptes rendus

ÉTIENNE BOULENGER

QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

*Attribution à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy
d'une préfecture de plein exercice*

N° 0716 – Le 28 mars 2019 – **M. Guillaume Arnell** demande à **M. le ministre de l'intérieur** d'attribuer aux collectivités de Saint-Martin et Saint-Barthélemy une préfecture de plein exercice. Jusqu'en 2007, Saint-Martin et Saint-Barthélemy avaient le statut de communes et elles étaient intégrées au département de la Guadeloupe. Avec la réforme de 2007, elles sont devenues des collectivités d'outre-mer au titre de l'article 74 de la Constitution de 1958, la sous-préfecture de Saint-Martin est devenue préfecture déléguée, placée depuis 2009 sous la responsabilité d'un préfet délégué, lui-même rattaché au préfet de Guadeloupe.

S'ils ont un certain nombre de problématiques similaires, les trois territoires ont également leurs spécificités propres. Or, le fait que le préfet délégué doit rendre compte au préfet de Guadeloupe crée pour ce dernier une surcharge de travail, mais en plus cela complique et ralentit le processus décisionnaire pour Saint-Martin et Saint-Barthélemy.

Il serait beaucoup plus opportun de créer une préfecture de plein exercice pour Saint-Martin et Saint-Barthélemy, détachée de la tutelle de la préfecture de la Guadeloupe.

Lutte contre les cancers pédiatriques

N° 0717 – Le 28 mars 2019 – **Mme Jacky Deromedi** attire l'attention de **Mme la ministre des solidarités et de la santé** sur la lutte contre les cancers pédiatriques.

Selon l'institut national du cancer, chaque année, environ 2 550 nouveaux cas de cancers sont diagnostiqués chez les enfants et les adolescents. On estime ainsi qu'un enfant sur 440 sera atteint d'un cancer avant l'âge de 15 ans.

Il y a urgence à intervenir pour renforcer la lutte contre ces cancers pédiatriques.

Avec une centaine de sénateurs, elle a soutenu la demande du collectif « Gravier » de faire de la lutte contre les cancers de l'enfant et de l'adolescent une « grande cause nationale » pour 2019.

Elle lui demande si cette requête sera prise en compte et quelles mesures sont prises actuellement par le Gouvernement pour lutter contre ce fléau, première cause de décès par maladie chez l'enfant en France, qui coûte la vie à 500 victimes par an.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du jeudi 21 mars 2019

SCRUTIN N° 68

sur l'amendement n° 240 rectifié bis, présenté par Mme Michèle Vullien et plusieurs de ses collègues, et l'amendement n° 483 rectifié, présenté par M. Ronan Dantec et plusieurs de ses collègues, à l'article 5 du projet de loi d'orientation des mobilités (procédure accélérée), compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants	342
Suffrages exprimés	245
Pour	26
Contre	219

Le Sénat n'a pas adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE LES RÉPUBLICAINS (145) :

Contre : 142

Abstention : 1 Mme Fabienne Keller

N'ont pas pris part au vote : 2 M. Gérard Larcher - Président du Sénat et Mme Catherine Troendlé - qui présidait la séance

GRUPE SOCIALISTE ET RÉPUBLICAIN (74) :

Abstention : 74

GRUPE UNION CENTRISTE (51) :

Pour : 10 Mme Annick Billon, MM. Philippe Bonnecarrère, Olivier Cigolotti, Mmes Françoise Férat, Catherine Fournier, MM. Loïc Hervé, Jean-Marie Janssens, Laurent Lafon, Mmes Nadia Sollogoub, Michèle Vullien

Contre : 41

GRUPE LA RÉPUBLIQUE EN MARCHÉ (23) :

Contre : 23

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (22) :

Pour : 16

Abstention : 6 M. Alain Bertrand, Mmes Maryse Carrère, Véronique Guillotin, Mireille Jouve, MM. Jean-Yves Roux, Raymond Vall

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE (16) :

Abstention : 16

GRUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (12) :

Contre : 12

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (5) :

Contre : 1 M. Philippe Adnot

N'ont pas pris part au vote : 4

Ont voté pour :

Guillaume Arnell	Ronan Dantec	Joël Labbé
Stéphane Artano	Nathalie Delattre	Françoise Laborde
Annick Billon	Françoise Férat	Laurent Lafon
Philippe Bonnecarrère	Catherine Fournier	Olivier Léonhardt
Joseph Castelli	Jean-Marc Gabouty	Franck Menonville
Olivier Cigolotti	Éric Gold	Jean-Claude Requier
Yvon Collin	Jean-Noël Guérini	Nadia Sollogoub
Jean-Pierre Corbisez	Loïc Hervé	Michèle Vullien
Josiane Costes	Jean-Marie Janssens	

Ont voté contre :

Philippe Adnot	Emmanuel Capus	Élisabeth Doineau
Pascal Allizard	Jean-Noël Cardoux	Philippe Dominati
Michel Amiel	Françoise Cartron	Daniel Dubois
Serge Babary	Alain Cazabonne	Alain Dufaut
Julien Bargeton	Bernard Cazeau	Catherine Dumas
Philippe Bas	Anne Chain-Larché	Laurent Duplomb
Jérôme Bascher	Patrick Chaize	Nicole Duranton
Arnaud Bazin	Pierre Charon	Jean-Paul Émorine
Arnaud de Belenet	Daniel Chasseing	Dominique Estrosi
Martine Berthet	Alain Chatillon	Sassone
Anne-Marie Bertrand	Marie-Christine	Jacqueline Eustache-
Jérôme Bignon	Chauvin	Brinio
Jean Bizet	Guillaume Chevrollier	Michel Forissier
Jean-Marie Bockel	Marta de Cidrac	Alain Fouché
Christine Bonfanti-	Édouard Courtial	Bernard Fournier
Dossat	Pierre Cuypers	Christophe-André
François Bonhomme	Philippe Dallier	Frassa
Bernard Bonne	René Danesi	Pierre Frogier
Pascale Bories	Laure Darcos	Joëlle Garriaud-
Gilbert Bouchet	Mathieu Darnaud	Maylam
Céline Boulay-	Marc-Philippe	Françoise Gatel
Espéronnier	Daubresse	André Gattolin
Yves Bouloux	Jean-Pierre Decool	Jacques Genest
Jean-Marc Boyer	Robert del Picchia	Frédérique Gerbaud
Max Brisson	Vincent Delahaye	Bruno Gilles
Marie-Thérèse	Bernard Delcros	Jordi Ginesta
Bruguière	Annie Delmont-	Colette Giudicelli
François-Noël Buffet	Koropoulos	Nathalie Goulet
Bernard Buis	Michel Dennemont	Sylvie Goy-Chavent
Olivier Cadic	Gérard Dériot	Jean-Pierre Grand
François Calvet	Catherine Deroche	Daniel Gremillet
Christian Cambon	Jacky Deromedi	François Grosdidier
Agnès Canayer	Chantal Deseyne	Jacques Groperrin
Michel Canevet	Yves Détraigne	Pascale Gruny
Vincent Capo-	Catherine Di Folco	Charles Guény
Canellas	Nassimah Dindar	Joël Guerriau

Jocelyne Guidez
 Abdallah Hassani
 Claude Haut
 Olivier Henno
 Alain Houpert
 Jean-Raymond Hugonet
 Benoît Huré
 Jean-François Husson
 Corinne Imbert
 Sophie Joissains
 Muriel Jourda
 Alain Joyandet
 Antoine Karam
 Roger Karoutchi
 Guy-Dominique Kennel
 Claude Kern
 Jean-Louis Lagourgue
 Marc Laménié
 Élisabeth Lamure
 Christine Lanfranchi Dorgal
 Florence Lassarade
 Robert Laufoaulu
 Michel Laugier
 Daniel Laurent
 Nuihau Laurey
 Christine Lavarde
 Ronan Le Gleut
 Jacques Le Nay
 Antoine Lefèvre
 Dominique de Legge
 Jean-Pierre Leleux
 Henri Leroy
 Valérie Létard
 Martin Lévrier
 Brigitte Lherbier
 Anne-Catherine Loisiert
 Jean-François Longeot
 Gérard Longuet
 Vivette Lopez
 Pierre Louault

Jean-Claude Luche
 Michel Magras
 Viviane Malet
 Claude Malhuret
 Didier Mandelli
 Alain Marc
 Frédéric Marchand
 Hervé Marseille
 Hervé Maurey
 Jean-François Mayet
 Pierre Médevielle
 Colette Mélot
 Marie Mercier
 Sébastien Meurant
 Brigitte Micoulean
 Alain Milon
 Jean-Marie Mizzon
 Jean-Pierre Moga
 Thani Mohamed Soilihi
 Albéric de Montgolfier
 Patricia Morhet-Richaud
 Catherine Morin-Desailly
 Jean-Marie Morisset
 Philippe Mouiller
 Philippe Nachbar
 Robert Navarro
 Louis-Jean de Nicolay
 Sylviane Noël
 Claude Nougein
 Olivier Paccaud
 Jean-Jacques Panunzi
 Georges Patient
 François Patriat
 Philippe Paul
 Cyril Pellevat
 Philippe Pemezec
 Cédric Perrin
 Évelyne Perrot
 Stéphane Piednoir
 Jackie Pierre
 Gérard Poadja

Abstentions :

Maurice Antiste
 Cathy Apourceau-Poly
 Viviane Artigalas
 Éliane Assassi

David Assouline
 Esther Benbassa
 Claude Bérît-Débat
 Alain Bertrand

Rémy Pointereau
 Ladislas Poniatowski
 Sophie Primas
 Jean-Paul Prince
 Christophe Priou
 Catherine Procaccia
 Sonia de la Provôté
 Frédérique Puissat
 Isabelle Raimond-Pavero
 Michel Raison
 Didier Rambaud
 Françoise Ramond
 Jean-François Rapin
 Noëlle Rauscent
 Damien Regnard
 André Reichardt
 Évelyne Renaud-Garabedian
 Bruno Retailleau
 Charles Revet
 Alain Richard
 Marie-Pierre Richer
 Denise Saint-Pé
 Hugues Saury
 René-Paul Savary
 Michel Savin
 Patricia Schillinger
 Alain Schmitz
 Vincent Segouin
 Bruno Sido
 Jean Sol
 Lana Tetuanui
 Dominique Théophile
 Claudine Thomas
 Jean-Marie Vanlerenberghe
 Michel Vaspart
 Dominique Vérien
 Sylvie Vermeillet
 Jean-Pierre Vial
 Jean Pierre Vogel
 Dany Wattebled
 Richard Yung

Nicole Bonnefoy
 Yannick Botrel
 Martial Bourquin
 Michel Boutant
 Céline Brulin
 Henri Cabanel
 Thierry Carcenac
 Maryse Carrère
 Laurence Cohen
 Pierre-Yves Collombat
 Catherine Conconne
 Hélène Conway-Mouret
 Roland Courteau
 Cécile Cukierman
 Michel Dagbert
 Yves Daudigny
 Marc Daunis
 Gilbert-Luc Devinaz
 Jérôme Durain
 Alain Duran
 Vincent Éblé
 Frédérique Espagnac
 Rémi Féraud
 Corinne Féret
 Jean-Luc Fichet
 Martine Filleul
 Fabien Gay
 Samia Ghali
 Guillaume Gontard

Marie-Pierre de la Gontrie
 Michelle Gréaume
 Nadine Grelet-Certenais
 Annie Guillemot
 Véronique Guillotin
 Laurence Harribey
 Jean-Michel Houlegatte
 Xavier Iacovelli
 Olivier Jacquin
 Victoire Jasmin
 Éric Jeansannetas
 Patrice Joly
 Bernard Jomier
 Gisèle Jourda
 Mireille Jouve
 Patrick Kanner
 Fabienne Keller
 Éric Kerrouche
 Bernard Lalande
 Pierre Laurent
 Jean-Yves Leconte
 Claudine Lepage
 Marie-Noëlle Lienemann
 Jean-Jacques Lozach
 Monique Lubin
 Victorin Lurel
 Philippe Madrelle

Jacques-Bernard Magner
 Christian Manable
 Didier Marie
 Rachel Mazuir
 Michelle Meunier
 Marie-Pierre Monier
 Franck Montaugé
 Pierre Ouzoulias
 Marie-Françoise Perol-Dumont
 Angèle Prévaille
 Christine Prunaud
 Claude Raynal
 Sylvie Robert
 Gilbert Roger
 Laurence Rossignol
 Jean-Yves Roux
 Pascal Savoldelli
 Jean-Pierre Sueur
 Simon Sutour
 Sophie Taillé-Poliani
 Rachid Temal
 Jean-Claude Tissot
 Nelly Tocqueville
 Jean-Marc Todeschini
 Jean-Louis Tourenne
 Raymond Vall
 André Vallini
 Sabine Van Heghe
 Yannick Vaugrenard

N'ont pas pris part au vote :

Christine Herzog, Claudine Kauffmann, Jean Louis Masson, Stéphane Ravier.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat et Mme Catherine Troendlé - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants	341
Nombre des suffrages exprimés	245
Pour l'adoption	26
Contre	219

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.