

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mardi 26 mars 2019

(74^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. DAVID ASSOULINE

Secrétaires :

Mmes Agnès Canayer, Annie Guillemot.

1. **Procès-verbal** (p. 3498)
2. **Décès d'un ancien sénateur** (p. 3498)
3. **Orientation des mobilités.** – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 3498)

Article 15 (p. 3498)

Amendement n° 156 rectifié *quater* de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 157 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 155 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 1009 rectifié *bis* de M. Rémi Féraud. – Adoption.

Amendement n° 617 rectifié *bis* de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 1036 de la commission. – Adoption.

Amendement n° 930 rectifié du Gouvernement. – Devenu sans objet.

Amendement n° 377 rectifié *quinquies* de Mme Michèle Vullien. – Devenu sans objet.

Amendement n° 327 rectifié de M. Jean-François Husson. – Devenu sans objet.

Amendement n° 290 rectifié de Mme Marie-Noëlle Liemann. – Devenu sans objet.

Amendement n° 957 rectifié de M. Gilbert-Luc Devinaz. – Non soutenu.

Amendements identiques n° 879 de M. Guillaume Gontard et 1014 rectifié *bis* de M. Rémi Féraud. – Rejet.

PRÉSIDENTE DE MME VALÉRIE LÉTARD

Amendement identique n° 765 de M. Guillaume Gontard. – Rejet.

Amendements identiques n° 538 rectifié *ter* de M. Arnaud Bazin, 707 rectifié *ter* de M. Patrick Chaize 716 de M. Cyril Pellevat, 760 rectifié *bis* de M. Claude Kern et 854 rectifié *quinquies* de M. Louis-Jean de Nicolaÿ. – Adoption des cinq amendements.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 15 (p. 3508)

Amendement n° 57 rectifié de M. Roger Karoutchi. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendements identiques n° 318 rectifié *bis* de M. Patrice Joly et 471 rectifié de Mme Françoise Laborde. – Retrait des deux amendements.

Amendement n° 102 rectifié de M. Loïc Hervé et sous-amendement n° 1039 du Gouvernement. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n° 320 rectifié *bis* de M. Patrice Joly. – Rejet.

Amendement n° 209 rectifié *bis* de M. Michel Raison. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 455 rectifié *bis* de M. Jean-Claude Requier. – Devenu sans objet.

Amendement n° 319 rectifié *bis* de M. Patrice Joly. – Rejet.

Amendement n° 456 rectifié *bis* de M. Jean-Claude Requier. – Retrait.

Article 15 *bis* (*nouveau*) (p. 3514)

Amendement n° 379 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien. – Adoption de l'amendement rédigeant l'article.

Articles additionnels après l'article 15 *bis* (p. 3515)

Amendement n° 384 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien. – Rejet.

Amendement n° 385 rectifié *ter* de Mme Michèle Vullien. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 573 rectifié de M. Jean-Pierre Grand. – Retrait.

Amendements identiques n° 21 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot et 704 rectifié *bis* de M. Stéphane Piednoir. – Retrait des deux amendements.

Article 16 (p. 3518)

Amendement n° 1012 rectifié *bis* de M. Rémi Féraud. – Retrait.

Amendement n° 1024 de la commission. – Adoption.

Amendement n° 158 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 931 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 242 rectifié *ter* de Mme Michèle Vullien. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Suspension et reprise de la séance (p. 3523)

4. Questions d'actualité au Gouvernement (p. 3523)

FRAIS UNIVERSITAIRES POUR LES ÉTUDIANTS ÉTRANGERS
(p. 3523)

Mme Sylvie Robert; Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation; Mme Sylvie Robert.

DÉPLOIEMENT DE LA 5G PAR DES ENTREPRISES CHINOISES
(p. 3524)

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

FISCALITÉ (p. 3525)

M. Laurent Duplomb; M. Gérald Darmanin, ministre de l'action et des comptes publics; M. Laurent Duplomb.

PRÉSIDENCE DE M. GÉRARD LARCHER

ACCÈS À UN INTERNET DE QUALITÉ (p. 3525)

M. Jean-François Longeot; Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

CONGÉS BONIFIÉS (p. 3526)

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

RETRAIT DE LA BATAILLE DE VERDUN DES PROGRAMMES
SCOLAIRES (p. 3527)

M. Franck Menonville; M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.

AVENIR DES RETRAITES (p. 3528)

Mme Michelle Gréaume; Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé; Mme Michelle Gréaume.

ARJOWIGGINS (p. 3529)

M. Jean Pierre Vogel; Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances.

LABELLISATION « BIO » (p. 3529)

M. Joël Labbé; M. Didier Guillaume, ministre de l'agriculture et de l'alimentation; M. Joël Labbé.

POLLUTION DU LITTORAL (p. 3530)

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

SÉCURITÉ À MARSEILLE (p. 3531)

Mme Samia Ghali; M. Laurent Nunez, secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur; Mme Samia Ghali.

FRAUDE À LA CARTE VITALE (p. 3532)

Mme Claudine Kauffmann; Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé; Mme Claudine Kauffmann.

Suspension et reprise de la séance (p. 3532)

PRÉSIDENCE DE MME VALÉRIE LÉTARD

5. Orientation des mobilités. – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 3533)

Article 17 (p. 3533)

Amendement n° 159 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 661 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 792 de M. Frédéric Marchand. – Retrait.

Amendement n° 793 de M. Frédéric Marchand. – Rejet.

Amendement n° 676 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 17 (p. 3536)

Amendements identiques n° 794 rectifié *bis* de M. Frédéric Marchand et 892 rectifié *ter* de M. Jean-Pierre Corbisez. – Retrait de l'amendement n° 892 rectifié *ter*; rejet de l'amendement n° 794 rectifié *bis*.

Article 18 (p. 3537)

Mme Catherine Dumas

M. Frédéric Marchand

Amendement n° 932 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 888 rectifié de M. Jean-Pierre Corbisez. – Retrait.

Amendement n° 816 de M. Frédéric Marchand. – Rejet.

Amendement n° 317 rectifié de M. Roger Karoutchi. – Retrait.

Amendement n° 714 de M. Cyril Pellevat. – Retrait.

Amendements identiques n° 397 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien, 563 rectifié de M. Franck Menonville et 1007 rectifié de M. Jean-François Husson. – Rejet des trois amendements.

Amendement n° 971 rectifié *bis* de M. Philippe Pemezec. – Rejet.

Amendement n° 207 rectifié *bis* de M. Philippe Mouiller. – Adoption.

Amendement n° 236 rectifié de M. Roger Karoutchi. – Adoption.

Amendement n° 662 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 1025 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 19 (p. 3544)

Mme Éliane Assassi

Amendement n° 160 rectifié *bis* de Mme Éliane Assassi. – Retrait.

Amendement n° 1013 rectifié *bis* de M. Rémi Féraud. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 20 (p. 3546)

M. Michel Forissier

M. Fabien Gay

M. Olivier Jacquin

M. Frédéric Marchand

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

Amendements identiques n° 161 de Mme Éliane Assassi, 232 rectifié de Mme Marta de Cidrac et 574 rectifié *bis* de M. Olivier Jacquin. – Adoption des trois amendements supprimant l'article.

Amendements n° 619 rectifié *bis*, 622 rectifié *bis* et 621 rectifié *bis* de M. Olivier Jacquin. – Devenus sans objet.

Articles additionnels avant l'article 21 (p. 3553)

Amendement n° 800 rectifié de M. Frédéric Marchand. – Rejet par scrutin public n° 69.

Amendements identiques n° 162 rectifié de Mme Éliane Assassi et 663 rectifié *bis* de M. Olivier Jacquin. – Rejet des deux amendements.

Amendements identiques n° 343 rectifié de M. Ronan Dantec et 873 rectifié de Mme Angèle Préville. – Rejet des deux amendements.

Suspension et reprise de la séance (p. 3558)

PRÉSIDENCE DE MME CATHERINE TROENDLÉ

Amendement n° 7 rectifié *ter* de M. Christophe Priou. – Rejet.

Amendement n° 8 rectifié *ter* de M. Christophe Priou. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 10 rectifié *ter* de M. Christophe Priou. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 9 rectifié *ter* de M. Christophe Priou. – Rejet.

Article 21 (p. 3559)

Mme Victoire Jasmin

Adoption de l'article.

Article additionnel après l'article 21 (p. 3560)

Amendements identiques n° 44 rectifié de M. François Bonhomme, 285 rectifié *ter* de Mme Sonia de la Provôté, 823 de M. Frédéric Marchand, 985 de M. Guillaume Gontard et 988 rectifié de M. Jean-Pierre Corbisez. – Rejet des cinq amendements.

Article 21 *bis* (nouveau) (p. 3563)

Amendement n° 429 rectifié *ter* de M. Serge Babary. – Rejet.

Amendements identiques n° 40 rectifié *ter* de M. Jean-François Longeot et 815 rectifié *bis* de M. Didier Rambaud. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article.

Article 22 (p. 3564)

M. Olivier Jacquin

Amendement n° 354 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 355 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 687 rectifié *ter* de M. Michel Savin. – Adoption.

Amendement n° 672 rectifié *bis* de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendements identiques n° 689 rectifié *ter* de M. Michel Savin et 788 de M. Frédéric Marchand. – Adoption des deux amendements.

Amendements identiques n° 670 rectifié de M. Olivier Jacquin, 824 de M. Frédéric Marchand et 987 rectifié de M. Jean-Pierre Corbisez. – Rejet des trois amendements.

Amendements identiques n° 18 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot et 688 rectifié *quater* de M. Michel Savin. – Adoption des deux amendements.

Amendement n° 45 rectifié *bis* de M. François Bonhomme. – Retrait.

Amendement n° 331 rectifié de M. Cyril Pellevat. – Retrait.

Amendements identiques n° 754 rectifié de M. Ronan Dantec et 863 rectifié de Mme Angèle Prévaille. – Rejet des deux amendements.

Amendement n° 664 rectifié *bis* de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 356 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendements identiques n° 344 rectifié de M. Ronan Dantec, 801 de M. Frédéric Marchand et 874 rectifié de Mme Angèle Prévaille. – Rejet des trois amendements.

Amendement n° 1020 rectifié de M. Jean-Pierre Corbisez. – Rejet.

Amendement n° 724 rectifié de Mme Nelly Tocqueville. – Adoption.

Amendement n° 945 du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 652 rectifié de Mme Sylviane Noël. – Retrait.

Amendements identiques n° 163 rectifié *bis* de Mme Éliane Assassi, 345 rectifié *ter* de M. Ronan Dantec et 875 rectifié *ter* de Mme Angèle Prévaille. – Adoption des trois amendements.

Amendement n° 505 rectifié de Mme Nathalie Delattre. – Retrait.

Amendement n° 264 rectifié de M. Laurent Lafon. – Retrait.

Amendement n° 358 de Mme Éliane Assassi. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 22 (p. 3577)

Amendements identiques n° 43 rectifié *bis* de M. François Bonhomme, 352 rectifié *ter* de Mme Éliane Assassi, 667 rectifié *ter* de M. Olivier Jacquin, 686 rectifié *quinquies* de M. Michel Savin et 986 rectifié *bis* de M. Jean-Pierre Corbisez. – Adoption des cinq amendements insérant un article additionnel.

Amendements identiques n° 28 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot, 87 rectifié *bis* de M. Michel Vaspert et 280 de M. Jean-Pierre Decool. – Rejet des trois amendements.

Amendements identiques n° 32 rectifié *quater* de M. Jean-François Longeot, 77 rectifié *quinquies* de Mme Vivette Lopez, 94 rectifié *ter* de M. Michel Vaspert, 284 rectifié de M. Jean-Pierre Decool et 747 rectifié de Mme Nicole Bonnefoy. – Adoption des cinq amendements insérant un article additionnel.

Amendement n° 363 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 364 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendements identiques n° 504 rectifié *bis* de Mme Nathalie Delattre et 917 rectifié de M. Gilbert-Luc Devinaz; sous-amendement n° 1043 rectifié du Gouvernement. – Adoption du sous-amendement et des deux amendements modifiés insérant un article additionnel.

Amendements identiques n° 263 rectifié de M. Laurent Lafon et 362 de Mme Éliane Assassi. – Rejet des deux amendements.

Amendements identiques n° 359 de Mme Éliane Assassi et 485 rectifié de M. Ronan Dantec. – Rejet des deux amendements.

Amendement n° 46 rectifié de M. François Bonhomme. – Retrait.

Article 22 *bis* (nouveau) (p. 3587)

Amendements identiques n° 511 de Mme Sonia de la Provôté et 650 rectifié *ter* de Mme Sylviane Noël. – Adoption des deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 22 *bis* (p. 3588)

Amendements identiques n° 497 rectifié *bis* de M. Ronan Dantec et 701 rectifié *bis* de M. Stéphane Piednoir. – Rejet des deux amendements.

Amendements identiques n° 265 rectifié *bis* de M. Laurent Lafon et 956 rectifié de M. Guillaume Gontard. – Rejet des deux amendements.

Article 22 *ter* (nouveau) (p. 3590)

Amendements identiques n° 48 rectifié *bis* de M. François Bonhomme, 360 de Mme Éliane Assassi et 825 de M. Frédéric Marchand. – Rejet des trois amendements.

Amendement n° 296 rectifié *quinquies* de M. Alain Fouché. – Adoption de l'amendement rédigeant l'article.

Amendement n° 47 rectifié *bis* de M. François Bonhomme. – Devenu sans objet.

Renvoi de la suite de la discussion.

6. **Mise au point au sujet d'un vote** (p. 3592)

7. **Ordre du jour** (p. 3592)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. DAVID ASSOULINE

vice-président

Secrétaires :

Mme Agnès Canayer,
Mme Annie Guillemot.

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quatorze heures trente.)

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu intégral de la séance du jeudi 21 mars 2019 a été publié sur le site internet du Sénat.

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

Le procès-verbal est adopté.

2

DÉCÈS D'UN ANCIEN SÉNATEUR

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

3

ORIENTATION DES MOBILITÉS

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

M. le président. 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 II du titre II, à la section 3.

TITRE II (SUITE)

RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS

Chapitre II (suite)

ENCOURAGER LES INNOVATIONS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Section 3

Réguler les nouvelles formes de mobilité et renforcer la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique

Article 15

- ① I. – L'article L. 1231-15 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Il est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le signe distinctif délivré par l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 ne s'applique pas sur les ressorts territoriaux des autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 ayant elles aussi délivré un signe distinctif. » ;
- ③ 2° Sont ajoutés quatre alinéas ainsi rédigés :
- ④ « Elles peuvent également, lorsque le covoiturage est effectué par l'intermédiaire d'une plateforme dématérialisée, verser directement ou indirectement une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet.
- ⑤ « Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.
- ⑥ « Pour le conducteur, l'allocation perçue vient en déduction des frais qu'il engage, tels que définis au même article L. 3132-1.
- ⑦ « L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers. »
- ⑧ I *bis* (nouveau). – Le second alinéa de l'article L. 1231-14 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le label délivré par l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 ne s'applique pas sur les ressorts territoriaux des autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 ayant elles aussi délivré un label. »
- ⑨ II. – Le I de l'article L. 1241-1 du code des transports, tel qu'il résulte du 13° du I de l'article 1^{er} de la présente loi, est complété par cinq alinéas ainsi rédigés :
- ⑩ « En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, Île-de-France Mobilités, seul ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peut mettre à

disposition du public des plateformes dématérialisées de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. Il peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage. Dans ce cas, il définit au préalable ses conditions d'attribution.

- ⑪ « Il peut également, lorsque le covoiturage est effectué par l'intermédiaire d'une plateforme dématérialisée, verser directement ou indirectement une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet.
- ⑫ « Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.
- ⑬ « Pour le conducteur, l'allocation perçue vient en déduction des frais qu'il engage, tels que définis au même article L. 3132-1.
- ⑭ « L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers. »
- ⑮ III. – Au 3° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et aux véhicules bénéficiant du label "autopartage" » sont remplacés par les mots : « , aux véhicules bénéficiant d'un label "autopartage" ou aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage. »
- ⑯ IV. – L'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales est complété par un 3° ainsi rédigé :
- ⑰ « 3° Réserver des emplacements sur certaines voies, de façon temporaire ou permanente, pour faciliter la circulation ou le stationnement des véhicules de transport en commun et des véhicules de transport public particulier de personnes, ainsi que des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou de certaines catégories de véhicules identifiées en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques. Les modalités d'application du présent alinéa sont définies par un décret en Conseil d'État. »

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 156 rectifié *quater*, présenté par Mmes Assassi et Apourceau-Poly, M. Bocquet, Mmes Brulin et Cohen, M. Collombat, Mme Cukierman, M. Gay, Mme Gréaume, MM. P. Laurent et Ouzoulias, Mme Prunaud et M. Savoldelli, est ainsi libellé :

Alinéas 1 à 7

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Il appartient non pas à l'autorité organisatrice des mobilités, mais bien aux employeurs de subventionner le covoiturage, au titre de la participation aux frais de transport.

Le dispositif proposé créerait un environnement réglementaire et fiscal plus favorable au covoiturage au lieu de promouvoir les transports en commun, ce qui ne semble pas souhaitable.

M. le président. L'amendement n° 157 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Gontard, Mmes Apourceau-Poly et Benbassa, M. Bocquet, Mmes Brulin et Cohen, M. Collombat, Mme Cukierman, M. Gay, Mme Gréaume, MM. P. Laurent et Ouzoulias, Mme Prunaud et M. Savoldelli, est ainsi libellé :

Alinéas 4 et 11

Après le mot :

dématérialisée

insérer les mots :

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

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Il convient *a minima* de poser des garde-fous à la possibilité pour l'autorité organisatrice de participer aux frais liés au covoiturage. Cette aide ne saurait ainsi être attribuée qu'en l'absence d'alternative par les transports en commun.

Il s'agit donc d'encourager prioritairement les transports collectifs, et non individuels.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. S'agissant de l'amendement n° 156 rectifié *quater*, le développement du covoiturage de courte distance, pour les trajets du quotidien et notamment pour les trajets domicile-travail, est d'un intérêt évident pour remédier aux problèmes posés par l'automobilisme, comme la congestion ou la pollution de l'air – nous avons eu l'occasion d'en parler à plusieurs reprises.

Toutefois, le développement du covoiturage de courte distance se heurte à certains obstacles, en particulier le faible intérêt économique qu'y trouvent les covoitureurs, car le montant des frais partagés est souvent, s'agissant des trajets domicile-travail, peu important.

Il est donc utile de permettre aux AOM – les autorités organisatrices de mobilité – qui le souhaitent d'encourager cette forme de covoiturage en versant des aides directes aux covoitureurs.

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

Pour ce qui concerne l'amendement n° 157 rectifié, de la même façon, aider au développement du covoiturage peut s'avérer nécessaire même lorsqu'il existe une offre de transports en commun. Sur le territoire francilien, par exemple, où l'offre de transports publics est dense, on voit bien à quel point le développement du covoiturage permettrait de réduire les embouteillages et la pollution de l'air.

L'expérimentation « Tous ensemble pour le covoiturage », menée par Île-de-France Mobilités depuis octobre 2017, montre d'ailleurs l'utilité que peuvent avoir les aides au covoiturage pour favoriser l'essor de cette pratique.

Avis défavorable également, donc.

M. le président. 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. Je confirme qu'il s'agit bien de créer un cadre favorable au développement du covoiturage, non pas en concurrence avec les transports publics et les offres traditionnelles, mais bien en complément de ceux-ci.

Dans beaucoup de territoires, il n'existe pas d'alternative à la voiture individuelle ; dans ces territoires, il est évidemment très important de permettre aux autorités organisatrices

d'encourager le développement du covoiturage, en particulier en soutenant les conducteurs, dans certains cas, quand l'offre est insuffisante.

Je suis convaincue de l'importance et même du caractère indispensable du développement du covoiturage, qui est en quelque sorte le transport collectif des zones peu denses. Les pouvoirs publics doivent le soutenir.

Avis défavorable, donc, sur ces deux amendements.

M. le président. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. Nous ne disons pas autre chose ! Dans les endroits où il n'existe pas d'alternative par les transports en commun, il faut bien sûr agir pour soutenir le covoiturage et l'autopartage.

En revanche, prenons garde aux dérives : nous savons que nous devons changer d'habitudes, et en particulier nous déshabituer de la voiture individuelle. Il est donc aussi important de mettre vraiment en avant le transport en commun là où c'est possible.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je trouve ces deux amendements très intéressants.

Madame la ministre, vous venez de préciser que le covoiturage est une solution pertinente là où il n'y a que très peu de transports en commun disponibles. Il n'empêche que le covoiturage est tout à fait compatible avec les zones où le transport en commun est fortement développé.

Île-de-France Mobilités a d'ailleurs lancé cette année, en la matière, des expérimentations très intéressantes, qui donnent tout leur sens à ces amendements. La puissance publique doit promouvoir les transports en commun et faire du covoiturage une solution secondaire, sans mettre en concurrence ces deux modes.

Pour cette raison, nous voterons ces amendements.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 156 rectifié *quater*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 157 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 155 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Gontard, Mmes Apourceau-Poly et Benbassa, M. Bocquet, Mmes Brulin et Cohen, M. Collombat, Mme Cukierman, M. Gay, Mme Gréaume, MM. P. Laurent et Ouzoulias, Mme Prunaud et M. Savolldelli, est ainsi libellé :

Alinéa 10, première phrase

Supprimer les mots :

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

La parole est à Mme Cathy Apourceau-Poly.

Mme Cathy Apourceau-Poly. Par cet amendement de bon sens, nous demandons simplement, au regard des nouvelles compétences des autorités organisatrices en matière de covoiturage, que la possibilité pour ces dernières de créer elles-

mêmes une plateforme dématérialisée de covoiturage ne soit pas subordonnée à l'absence d'initiatives privées en la matière.

L'initiative privée, ou plutôt son absence, n'a pas à conditionner la possibilité pour l'autorité organisatrice de mettre à disposition du public une plateforme dématérialisée qu'elle pourra gérer seule ou conjointement, avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. En matière de développement des mobilités partagées, comme dans d'autres domaines, d'ailleurs, l'intervention publique est utile lorsqu'elle vient pallier les carences du secteur privé et répondre à un besoin qui n'est pas satisfait.

Si les besoins sont déjà satisfaits, je ne vois pas en quoi un acteur public serait fondé à venir concurrencer l'offre privée, en l'occurrence en créant une plateforme dématérialisée de covoiturage.

L'argent public peut être utilement dépensé dans d'autres secteurs non pourvus.

Avis défavorable, donc, sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je note que les dispositions de cet amendement sont un peu contradictoires avec celles des précédents, qui visaient à empêcher les autorités organisatrices de soutenir le covoiturage.

En l'occurrence, il paraît effectivement pertinent que les autorités organisatrices interviennent dès lors qu'il existe une carence de l'offre privée. Il n'y a aucun intérêt à mobiliser des financements publics si des acteurs privés répondent déjà aux besoins de ceux qui veulent pouvoir recourir au covoiturage.

Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. Madame la ministre, les amendements précédents ne visaient pas à interdire au secteur public d'investir le domaine du covoiturage,...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le premier, si !

M. Didier Mandelli, rapporteur. Si.

M. Guillaume Gontard. ... pas du tout ; et je l'ai expliqué.

Nous disions simplement qu'il faut concentrer l'effort sur les transports en commun tout en s'orientant, lorsqu'aucune solution de ce type n'est disponible, vers d'autres réponses.

De la même manière, nous disons maintenant que les autorités organisatrices ne doivent pas attendre que le privé intervienne : il est bien de leur responsabilité de travailler, malgré tout, sur le covoiturage et sur l'autopartage.

Ces deux propositions ne sont donc pas du tout contradictoires.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 155 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1009 rectifié *bis*, présenté par MM. Féraud et Assouline, Mme de la Gontrie, MM. Jomier, Bérut-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillat et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau et Devinaz, 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 14

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

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

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

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

La parole est à M. Rémi Féraud.

M. Rémi Féraud. Cet amendement vise à compléter l'article 15 du projet de loi sur deux points concernant le covoiturage.

Il s'agit, d'une part, de permettre aux communes d'Île-de-France de créer des plateformes de covoiturage, dans une logique de subsidiarité avec Île-de-France Mobilités, dans le cas où l'établissement ne souhaiterait pas le faire lui-même ou en collaboration avec des communes. Cette création ne pouvant se faire qu'avec son accord, il n'est pas question de retirer quoi que ce soit à Île-de-France Mobilités.

Il s'agit, d'autre part, d'encadrer les conditions de délivrance du signe distinctif de covoiturage. L'article 15 prévoit la possibilité de créer des emplacements de stationnement réservés aux véhicules porteurs d'un signe distinctif de covoiturage, mais les conditions de délivrance de ce signe ne sont pas précisées. Il s'agirait donc de préciser que ces conditions de délivrance sont les mêmes que celles des signes distinctifs relatifs au label « autopartage ».

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je pourrais faire une réponse courte en disant que « mobilité » rime avec « lisibilité » et avec « visibilité ». Mais je vais détailler quelque peu mon avis.

En matière de mobilités, la situation de la région francilienne est en effet atypique, compte tenu de la présence d'une autorité organisatrice unique, Île-de-France Mobilités.

La densité de la démographie et des flux de personnes sur ce territoire justifie que la question de la mobilité soit appréciée à une échelle large.

Permettre à chaque commune du territoire francilien de créer sa propre plateforme de covoiturage ou son propre signe distinctif de covoiturage – je réitère d'ailleurs mon propos précédent sur l'utilisation de l'argent public –, alors même que l'enjeu de la mobilité dépasse de loin le cadre communal, paraît hasardeux et source potentielle de complexité pour les automobilistes, en cas de multiplication des labellisations « covoiturage ».

Avis défavorable, donc.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme on l'a vu à propos des amendements précédents, Île-de-France Mobilités peut déjà, en cas de carence de l'offre privée, créer des plateformes publiques de covoiturage. Donner cette possibilité à chaque commune pourrait, comme vient de le dire M. le rapporteur, être source de complexité et faire perdre en lisibilité.

Au demeurant, cela créerait une différence avec la situation des autres régions, où il s'agit d'une prérogative de l'autorité organisatrice. Celle-ci peut d'ailleurs déléguer à une autorité de second rang la mise en place des services qu'elle organise.

Cet amendement ne me semble donc pas nécessaire. Je demande à ses auteurs de bien vouloir le retirer ; à défaut, l'avis du Gouvernement sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Rémi Féraud, pour explication de vote.

M. Rémi Féraud. La réponse qui m'est faite paraît certes de bon sens ; mais ce qui est en jeu, en réalité, c'est une commune que vous connaissez bien, madame la ministre : la Ville de Paris. Si Île-de-France Mobilités ne souhaite pas prendre en charge le covoiturage, ce service fait partie de ceux pour lesquels l'intervention de la Ville de Paris se justifie, au vu de la taille de cette commune.

Notre amendement n'a d'ailleurs pas pour objet d'exposer Île-de-France Mobilités à une concurrence. Il s'agirait de s'y substituer, avec son accord, au cas où elle n'estimerait pas nécessaire d'agir sur une échelle plus large.

La même question se pose, par exemple, pour les cars de tourisme, qui, en réalité, ne concernent que le territoire de la Ville de Paris. Le covoiturage peut donc tout à fait s'entendre à l'échelle de la commune.

M. le président. La parole est à M. Jean Louis Masson, pour explication de vote.

M. Jean Louis Masson. Cet amendement est pertinent. Son adoption n'enlèverait rien à personne, et permettrait, en cas de carence, de régler le problème.

À Paris notamment, les problèmes de circulation sont tels que tout ce qui peut contribuer au développement du covoiturage est une bonne chose. Je voterai donc cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1009 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.) – (Marques de satisfaction sur les travées du groupe socialiste et républicain.)

M. le président. L'amendement n° 617 rectifié *bis*, présenté par M. Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Dagbert, Bérít-Débat, 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, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 14

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

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

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

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

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

« *Art. L. 2213-4-1.* – I. – Pour favoriser la cohabitation des différents usagers dans l'espace public et lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à trafic limité peuvent être créées, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale, dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de mobilité a été adopté, est en cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L. 1214-14 du code des transports. Leur création est à l'initiative du maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation.

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

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

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

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

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

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

« V. – Après consultation des représentants des catégories professionnelles concernées, un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de véhicules, y compris de transport collectif de personnes, dont la circulation dans une zone à trafic limité ne peut être interdite, ainsi que les modalités selon lesquelles des dérogations individuelles aux mesures de restriction peuvent être accordées. »

La parole est à Mme Nelly Tocqueville.

Mme Nelly Tocqueville. Cet amendement a pour objet de reprendre une disposition qui figurait dans l'avant-projet de loi d'orientation des mobilités.

Il s'agit d'offrir la possibilité aux communes ou aux établissements publics de coopération intercommunale de créer des zones à trafic limité sur tout ou partie de leur territoire lorsqu'un plan de mobilité a été adopté ou est en cours d'élaboration ou de révision.

De telles zones permettent d'assurer la tranquillité, la sécurité et la sûreté des voies publiques; elles ont aussi pour vocation de favoriser la lutte contre la pollution atmosphérique. Ces zones sont dites à trafic limité en ce que certains véhicules sont autorisés à y circuler après avoir obtenu une autorisation de circulation. Le principe est bien de pacifier certains quartiers en éliminant la circulation de transit au sein d'un périmètre donné, sans toutefois empêcher les riverains et un certain nombre d'ayants droit de circuler ou de stationner, et sans modifier les règles de priorité et d'usage de la chaussée. L'existence de ces zones peut ne valoir que durant certaines périodes.

Il est nécessaire de souligner que de telles zones de circulation restreinte existent déjà dans d'autres pays européens tels que l'Allemagne et l'Italie; il serait intéressant que la France leur emboîte le pas.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement me semble satisfait par le droit existant, puisque les maires disposent d'ores et déjà de la possibilité d'interdire ou de restreindre la circulation de certains véhicules sur certaines voies, à titre temporaire ou permanent – nous avons déjà eu l'occasion d'aborder ce sujet, et Mme la ministre va pouvoir le confirmer.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame la sénatrice Tocqueville, je partage tout à fait votre objectif: mettre en place des zones à trafic limité, c'est-à-dire des zones qui seraient uniquement accessibles à certaines catégories de véhicules, voire à des véhicules précis, autorisés.

À cet effet, vous reprenez la procédure prévue pour les zones à faible émission, dispositif très contraignant assorti d'un processus d'études et de consultation lui-même contraignant.

Comme l'a évoqué M. le rapporteur, les dispositions des articles L. 2213-1 et suivants du code général des collectivités territoriales et la partie réglementaire du code de la route permettent déjà la création, dans un cadre juridique souple, d'aires piétonnes et de zones à trafic limité. C'est d'ailleurs ce qui a été fait par la ville de Nantes. (*M. Ronan Dantec opine.*)

Cependant, je suis sensible à ce que notre droit soit lisible. J'ai donc demandé à mes services d'identifier par quelles voies les possibilités du droit existant en la matière pourraient être rendues plus explicites au niveau législatif ou réglementaire.

En attendant, madame la sénatrice, je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, l'avis du Gouvernement sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Madame la ministre, j'ai trouvé votre réponse intéressante. Vous avez commencé à évoquer des voies qui pourraient permettre d'explicitier le droit actuel. Effectivement, si un « nettoyage » était effectué pour faciliter l'application de ce genre de dispositions, nous aurions la possibilité de créer de véritables zones de tranquillité en y supprimant le trafic de transit.

Une expérimentation est en effet menée à Nantes, et j'ai appris que, comme vous le dites, elle était contraignante. On pourrait penser que son caractère contraignant permette d'éviter que de telles zones soient créées partout ; mais faciliter les choses semble une nécessité.

Ceux qui ont pu découvrir ce genre de dispositifs en Allemagne ou en Italie savent qu'ils donnent immense satisfaction aux riverains sans qu'il soit besoin de réorganiser l'ensemble de la circulation de la ville, apportant un véritable « plus » aux habitants des quartiers concernés.

M. le président. La parole est à Mme Nelly Tocqueville, pour explication de vote.

Mme Nelly Tocqueville. Madame la ministre, j'ai bien entendu votre proposition. En conséquence, je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 617 rectifié *bis* est retiré.

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

L'amendement n° 1036, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission, est ainsi libellé :

I.- Alinéa 15

Remplacer les mots :

ou aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage

par les mots :

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

II. - Alinéa 17

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

« 3° Réserver des emplacements sur la voie publique, de façon temporaire ou permanente, pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des véhicules de transport public particulier de personnes, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou de certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement vise à reprendre les apports de l'amendement suivant, l'amendement n° 930 rectifié du Gouvernement, qui tend lui-même à clarifier la rédaction des dispositions de l'article 15 relatives à la création de voies réservées, afin de permettre aux maires d'interdire, sur ces voies réservées, la circulation des poids lourds, tout en conservant les apports issus des travaux de la commission.

En commission, nous avons en effet souhaité permettre aux maires de créer des voies de circulation ou des emplacements de stationnement réservés, non pas seulement pour les véhicules à très faibles émissions, qui ne concernent qu'une très faible part des véhicules en circulation, mais, plus généralement, pour certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

Il s'agit donc de donner de la souplesse aux maires en matière de création de voies réservées dans leurs agglomérations, souplesse qui, d'ailleurs, est demandée par un grand nombre de collectivités.

Je vous invite donc, mes chers collègues, à adopter cet amendement au détriment de l'amendement n° 930 rectifié, dont les dispositions restreignent les voies réservées aux véhicules à très faibles émissions.

M. le président. Mes chers collègues, pour votre bonne information, je souligne que, si le premier de ces cinq amendements en discussion commune était adopté, les suivants n'auraient plus d'objet.

L'amendement n° 930 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 17

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à élargir à l'ensemble de la voie publique, en particulier hors agglomération, les voies réservées destinées à faciliter et à encourager la circulation de véhicules à très faibles émissions.

Du point de vue du Gouvernement, il est préférable de donner des avantages aux véhicules à très faibles émissions, d'une part, au nom de la lutte contre la pollution, mais aussi, d'autre part, parce que ces véhicules sont souvent plus coûteux et méritent donc de se voir conférer des avantages à l'usage.

Cet amendement vise par ailleurs à introduire la possibilité pour le maire de ne pas autoriser, sur ces voies réservées, les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes, pour des raisons de sécurité routière.

J'ajoute que le maire sera libre de choisir quel véhicule il autorise parmi les catégories autorisées et en leur sein.

L'amendement a également pour objet de corriger quelques imprécisions rédactionnelles de l'article dans sa version actuelle.

M. le président. L'amendement n° 377 rectifié *quinquies*, présenté par Mme Vullien, MM. Marseille et Détraigne, Mme Sollogoub, MM. Bonnacarrère et A. Marc, Mmes N. Delattre et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti et Laugier, Mme Guidez, MM. Henno, Canevet, Moga, Kern et Capo-Canellas, Mme Tetuanui, M. Cadic, Mmes Billon, Goy-Chavent et Férat, M. Delcros et Mme C. Fournier, est ainsi libellé :

Alinéa 17

1° Remplacer les mots :

des emplacements sur certaines voies

par les mots :

certaines voies de circulation ou des emplacements de stationnement

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

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

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Je n'ai pas très bien compris pourquoi mon amendement était en discussion commune. Son objet est tout à fait différent de celui des autres.

Il y est question des sites propres, qui sont notamment réservés au transport public. Cette question du partage des voies de circulation est cruciale : il s'agit, précisément, de permettre au transport public de bénéficier d'un avantage par rapport à l'autosolisme – je parle en termes de vitesse commerciale.

Afin que l'impact sur le transport public et sur la congestion reste limité et en tenant compte de la répartition des compétences, la charge revenant soit à l'autorité organisatrice de la mobilité, soit au maire, il paraît nécessaire de s'assurer de l'avis conforme de l'autorité organisatrice de la mobilité pour ne pas se retrouver avec des sites propres saturés, comme j'ai pu le constater à Milan il y a quelques années. On y voyait tout un tas de voitures portant un macaron les autorisant à circuler sur ces voies ; en définitive, ces sites propres étaient devenus des rues comme les autres : des rues embouteillées.

Je le répète, l'objet est donc un peu différent de celui des amendements précédents.

M. le président. Ma chère collègue, vous proposez de modifier l'alinéa 17 que la commission propose, quant à elle, de réécrire complètement ; c'est pourquoi ces amendements sont en discussion commune.

L'amendement n° 327 rectifié, présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolay, Sido, Bascher, Bazin, Piednoir, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mme Lavarde, M. Savary, Mmes Guillotin et Duranton et MM. Le Gleut, Laménie, Regnard, Poniatowski, Gremillet et Rapin, est ainsi libellé :

Alinéa 17

Remplacer les mots :

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

par les mots :

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

La parole est à M. Jean-François Husson.

M. Jean-François Husson. J'ai entendu l'explication de M. le rapporteur sur l'amendement de la commission. Je voudrais simplement m'assurer que les éléments figurant dans l'amendement que je présente y sont bien repris dans leur intégralité.

Au travers de cet amendement, nous défendons prioritairement les véhicules qui présentent des caractéristiques avantageuses soit en termes d'émission de gaz à effet de serre, celle-ci étant moindre que pour d'autres véhicules thermiques, soit en termes de pollution.

Il y a là, me semble-t-il, un vrai sujet. Comme Didier Mandelli a davantage évoqué les véhicules de fort tonnage, je veux m'assurer qu'il n'y a pas méprise, et que l'ensemble des véhicules « moins polluants », y compris les véhicules à carburants alternatifs, sont bien parfaitement pris en compte. Le cas échéant, et à supposer que mon amendement ne tombe pas, je le retirerais.

M. le président. De toute façon, mon cher collègue, l'adoption de l'amendement de la commission ferait tomber tous les autres.

L'amendement n° 290 rectifié, présenté par Mmes Liemann et Apourceau-Poly, est ainsi libellé :

Alinéa 17, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

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

La parole est à Mme Cathy Apourceau-Poly.

Mme Cathy Apourceau-Poly. Il est défendu, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Comme je l'ai indiqué, la commission a émis un avis défavorable sur l'amendement du Gouvernement.

Concernant l'amendement de notre collègue Michèle Vullien, les détenteurs du pouvoir de police de la circulation, qu'il s'agisse des maires ou, lorsque la gestion de la voirie a été transférée, ce qui peut arriver, des présidents d'EPCI, sont à même de juger de l'opportunité de créer des emplacements dédiés pour certaines catégories de véhicules sur les voies dont ils ont la gestion. C'est le principe qui nous guide depuis le début de l'examen de ce texte : laissons les maires décider.

Prévoir que les maires sont obligés d'avoir l'accord des autorités organisatrices de la mobilité avant de pouvoir créer de telles voies réservées constituerait une restriction importante à leur pouvoir de police de la circulation, restriction qui ne paraît pas justifiée et qui rendrait d'ailleurs assez complexe la procédure de création de ces voies réservées, dont nous souhaitons au contraire le développement.

S'agissant de l'amendement n° 327 rectifié, je veux rassurer Jean-François Husson : nous avons souhaité permettre aux maires de créer des voies réservées au profit de certaines catégories de véhicules, en particulier en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

Cette rédaction permet aux maires de créer des voies réservées pour tous les véhicules peu polluants, quels que soient leur motorisation et le type de carburant qu'ils utilisent. Elle est préférable aux rédactions proposées par les auteurs de cet amendement ainsi que du suivant, l'amendement n° 290 rectifié, qui ne mentionnent que les carburants alternatifs et sont donc plus restrictives.

Je demande par conséquent aux auteurs de ces amendements de bien vouloir les retirer au bénéfice de celui que votre rapporteur a déposé ; à défaut, l'avis de la commission sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur le rapporteur, vous proposez, *via* l'amendement n° 1036, de réserver des places de stationnement à certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants.

Autant ce critère me semble intéressant pour, par exemple, mettre en place des zones à faibles émissions, autant, lorsqu'il s'agit de donner des avantages à certaines catégories de véhicules, il paraît nécessaire de cibler une partie réduite du parc de véhicules – à défaut, on crée des dispositifs assez compliqués à contrôler pour un effet en définitive extrêmement réduit. En particulier, les véhicules Crit'Air 1 représentent à eux seuls 25 % du parc, et ce chiffre a vocation à augmenter encore.

L'efficacité de ces avantages à l'usage, qu'il s'agisse de voies ou de places réservées, suppose qu'ils soient concentrés sur les véhicules à très faibles émissions, lesquels, en outre, sont souvent plus chers, ce qui rend d'autant plus utile de leur donner de tels avantages.

J'émet donc un avis de sagesse sur cet amendement.

S'agissant de l'amendement n° 377 rectifié *quinquies*, je comprends bien, madame Vullien, votre souhait d'associer les autorités organisatrices aux projets de voies réservées ; elles y sont associées, du reste, en pratique. Mais je pense qu'il serait gênant d'introduire un avis conforme de l'autorité

organisatrice sur une prérogative qui dépend du pouvoir de police, ce qui pourrait freiner le développement de ces voies réservées.

Quant aux amendements n° 327 rectifié et 290 rectifié, leurs dispositions vont dans le sens d'un élargissement encore plus important des véhicules auxquels il est envisagé de donner des avantages. Or, comme je l'ai dit, je pense que donner des avantages à tous les véhicules revient à n'en donner à aucun.

Je demande donc aux auteurs de ces amendements de bien vouloir les retirer ; à défaut, l'avis du Gouvernement sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote sur l'amendement n° 1036.

M. Ronan Dantec. Cet amendement, comme les suivants, va dans le bon sens. Toutefois, j'ai une interrogation : la voie réservée, il faut parfois la trouver ! Il y a assez peu de voies sur la plupart des voiries.

Madame la ministre, où en est la réflexion du Gouvernement sur les voies d'arrêt d'urgence, notamment s'agissant des rocade ? On risque d'être un peu bloqué si on crée des voies réservées sans avoir de voie pour cela !

Cet amendement, que nous allons évidemment soutenir, soulève la question de la disponibilité de voirie.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. J'ai apprécié l'échange. Dans le décret concerné, les motorisations prévues sont les véhicules électriques, à hydrogène, les hybrides rechargeables, les hybrides non rechargeables et les véhicules à air comprimé. Les carburants alternatifs, comme le gaz de méthanisation, ne figurent pas sur la liste. L'adoption de l'amendement de M. le rapporteur laissera donc de la liberté aux autorités locales pour favoriser éventuellement de tels dispositifs.

Chacun l'a bien compris, l'idée est d'accorder un avantage à certains véhicules pour sortir de la congestion. Par définition, il ne faut pas que les voies réservées soient encombrées. Sinon, on perd tout avantage.

Madame la ministre, j'ai été sensible aux propos sur la lisibilité nationale du dispositif. Si les règles changent quand on change de ville, il risque d'y avoir beaucoup de procès-verbaux automatiques !

Dans le contexte actuel, nous devons être attentifs à la question sociale. Les mesures en faveur de certains types de véhicules à motorisation exemplaire peuvent être perçues comme bénéficiant à certaines catégories au détriment d'autres. Un véhicule à hydrogène comme la Toyota Mirai, qui peut utiliser une voie réservée, coûte près de 80 000 euros. Veillons à prévoir – Mme la ministre n'a de cesse de faire référence au grand débat national – des mesures efficaces d'accompagnement social. Ne donnons pas le sentiment de créer des mobilités à deux vitesses, avec des voies pour les riches et d'autres pour les pauvres.

Je souhaite également revenir sur la remarque de M. Dantec. Je sors d'un débat public sur l'autoroute A 31. On ne sent pas encore de volonté forte de la part de l'État d'encourager les voies réservées. Cela soulève la question du partage de compétences. En l'occurrence, il n'était pas envisagé de voie réservée sur une portion du trajet : l'État est responsable des infrastructures tandis que les collectivités

territoriales ont la charge des services qui peuvent aller dessus. Je pourrais évoquer la région et les cars interurbains ou l'agglomération et les transports collectifs urbains.

Nous voterons l'amendement n° 1036.

M. Roger Karoutchi. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1036.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, les amendements n° 930 rectifié, 377 rectifié *quinquies*, 327 rectifié et 290 rectifié n'ont plus d'objet.

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

Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 879 est présenté par M. Gontard.

L'amendement n° 1014 rectifié *bis* est présenté par MM. Féraud, Assouline et Jomier, Mme de la Gontrie, 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 et Devinaz, 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 :

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

La parole est à M. Guillaume Gontard, pour présenter l'amendement n° 879.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement a pour objet de permettre aux communes de créer des espaces de logistiques urbains pour fluidifier les livraisons sur leur territoire.

Le développement du commerce électronique et des livraisons individuelles a entraîné la multiplication de la circulation des poids lourds en ville. Cette circulation est source de nombreuses nuisances : congestion, pollution de l'air, bruit, dégradation des chaussées...

Il est indispensable de développer de nouvelles solutions pour permettre d'assurer le dernier kilomètre de livraison avec des véhicules propres et adaptés aux centres urbains.

C'est tout l'objet de ces espaces logistiques, pouvant accueillir des conteneurs ou autres moyens de stockage à même de servir d'interface en accueillant la cargaison d'un poids lourd avant sa ventilation progressive pour être livrée en plusieurs endroits par des véhicules légers.

Ces espaces peuvent être créés hors voirie, mais leur réalisation bute sur des coûts importants et une disponibilité foncière rare. Pour pallier cette difficulté, il est donc souhaitable d'utiliser l'espace public pour y créer des espaces logistiques.

Pour en permettre le respect par les autres usagers, ils doivent pouvoir faire l'objet d'une réservation au titre des pouvoirs de police du maire, sous réserve d'une mise en concurrence préalable en vue d'obtention d'une convention d'occupation du domaine public. Cette réservation peut être temporaire et utilisée à certains horaires à des fins de stationnement.

Il serait également pertinent, à l'occasion de la modification de l'article, de donner un fondement législatif à la création de voies cyclables, et d'emplacements de stationnement réservés pour les cycles, engins de déplacement personnel, cyclomoteurs ou motocyclettes.

M. le président. La parole est à M. Rémi Féraud, pour présenter l'amendement n° 1014 rectifié *bis*.

M. Rémi Féraud. Cet amendement, identique à celui qui vient d'être présenté, est important. Son adoption favoriserait la réunion des conditions nécessaires à la mise en place d'une logistique urbaine adaptée aux besoins des villes, en particulier en matière écologique.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces amendements identiques renvoient à ce qu'on appelle le dernier kilomètre.

Le code général des collectivités territoriales autorise déjà les maires à créer des emplacements réservés sur les voies pour permettre aux véhicules d'effectuer un chargement ou un déchargement de marchandises. Ces amendements visent à aller beaucoup plus loin, en leur permettant de créer des espaces logistiques sur la voie publique pour faciliter les livraisons par des véhicules peu polluants.

Mais créer de tels espaces, dont les dimensions seraient potentiellement importantes, sur la voie publique conduirait à encombrer les voies de circulation. Les espaces logistiques ont davantage vocation à être créés dans des bâtiments au sein des zones spécifiques existantes.

Quoi qu'il en soit, dans la mesure où les maires bénéficient d'ores et déjà d'une telle possibilité, la commission demande le retrait de ces deux amendements identiques. À défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces amendements identiques traitent de la possibilité à la fois de créer des espaces de logistique urbaine et de réserver des espaces pour le déplacement des deux-roues et engins de déplacement personnel.

Sur les espaces de logistique urbaine, soit il s'agit simplement de faire des livraisons sur la voirie, ce que le code général des collectivités territoriales permet déjà, soit il s'agit de faire des véritables espaces de logistique urbaine, auquel cas il appartiendra aux plans locaux d'urbanisme, les PLU, dans le cadre de l'occupation non pas de la voirie, mais des sols, de permettre la création de tels espaces. Les dispositions adoptées précédemment permettront une meilleure prise en compte des enjeux de logistique dans les PLU. Il ne me semble donc ni envisageable ni souhaitable de développer des espaces de logistique urbaine sur la voirie.

Sur les deux-roues, les textes en vigueur permettent déjà de réserver des voies de circulation aux cycles et des emplacements de stationnement ciblés à cet effet. La question des règles applicables aux engins de déplacement personnel

– c'est un véritable sujet pour les piétons qui veulent se déplacer sereinement sur les trottoirs – fera prochainement l'objet d'un décret.

Je propose donc le retrait de ces deux amendements. À défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Rémi Féraud, pour explication de vote.

M. Rémi Féraud. Je ne comprends pas bien l'opposition de principe sur le premier point. Il est effectivement possible de créer des espaces de logistique urbaine en dehors de la voirie. Mais, dans les grandes villes, cela représente un coût très important.

Je ne vois donc pas pourquoi nous nous priverions de la possibilité d'une logistique urbaine beaucoup moins coûteuse qui serait sur la voie publique, en fonction de décisions municipales.

M. le président. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. J'irai dans le même sens que mon collègue.

Certes, des zones de logistique en périphérie urbaine existent effectivement, avec la jonction avec le dernier kilomètre. La problématique existe déjà sur Paris, mais aussi dans d'autres villes, avec la dépose de conteneurs, qui permettent ensuite de faire le lien avec des véhicules plus légers. C'est cette dépose qui pose problème. Comme cela a été souligné, sur le domaine public, il y a un problème de coût. Utiliser la voirie peut avoir un vrai intérêt.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 879 et 1014 rectifié *bis*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

(Mme Valérie Létard remplace M. David Assouline au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE MME VALÉRIE LÉTARD vice-présidente

Mme la présidente. L'amendement n° 765, présenté par M. Gontard, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Nous le savons tous, la congestion des centres-villes est un fléau moderne. Elle détériore le cadre de vie par ses nuisances sonores et son invasion-colonisation de l'espace. Plus grave, elle nuit à la santé des habitants en dégradant la qualité de l'air.

De plus en plus d'élus locaux cherchent à se réapproprier leur centre-ville en limitant la place de la voiture, qui, rappelons-le, occupe jusqu'à la moitié de l'espace public disponible en ville. Il nous paraît donc nécessaire d'augmenter l'arsenal juridique de solutions à leur disposition.

Il nous semble manquer une gamme intermédiaire entre les zones strictement piétonnes, les zones de rencontre, qui seraient limitées à 20 kilomètres par heure avec priorité aux piétons, et les zones 30. C'est la raison pour laquelle il nous paraît pertinent de créer des zones de trafic limité au statut intermédiaire, à l'instar de ce qui se pratique chez nos voisins allemands et italiens. Cela permettrait de pacifier certains quartiers en éliminant la circulation de transit au sein d'un périmètre donné, sans toutefois empêcher les riverains et un certain nombre d'ayants droit de circuler à une vitesse réduite à 20 kilomètres par heure ou de stationner, sans modifier les règles de priorité et d'usage de la chaussée. Nous pourrions ainsi limiter les nuisances sonores dans les zones résidentielles et y améliorer la qualité de la vie.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement est satisfait par le droit existant, qui permet déjà aux maires de créer des aires piétonnes et des zones à trafic limité. L'article R. 110-2 du code de la route mentionne expressément les aires piétonnes.

Les zones à trafic limité, au sein desquelles la circulation est interdite sauf pour certaines catégories de véhicules, peuvent également être mises en place par les maires, dans le cadre de leur pouvoir de police de la circulation. Une telle zone a d'ailleurs été mise en place par la ville de Nantes. C'est bien la preuve qu'il n'y a pas besoin de dispositions législatives supplémentaires.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il n'y a en effet pas d'ambiguïté sur la possibilité de créer des zones piétonnes. C'est notamment permis par la partie réglementaire du code de la route.

Comme je l'ai évoqué lors de l'examen de l'amendement n° 617 rectifié *bis*, le droit permet déjà de faire ce qui est proposé pour les zones à trafic limité. Il est peut-être possible de rendre les règles plus explicites. Nous allons poursuivre le travail en ce sens.

En attendant, je propose le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 765.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 538 rectifié *ter* est présenté par MM. Bazin, Husson, Bascher, Mouiller, Longuet, Daubresse et Segouin, Mmes de Cidrac, Deromedi, Garriaud-Maylam et Eustache-Brinio et M. Rapin.

L'amendement n° 707 rectifié *ter* est présenté par MM. Chaize, Savary et Magras, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguère, M. Piednoir, Mme Lassarade, MM. Priou, Vaspard, Pointereau, Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal, MM. Revet et Duplomb et Mme Bories.

L'amendement n° 716 est présenté par M. Pellevat.

L'amendement n° 760 rectifié *bis* est présenté par M. Kern, Mmes Goy-Chavent et Vullien, MM. Bonnacarrère, Laugier, Henno, Bockel, Laurey et Mizzon et Mmes Billon et Sollo-goub.

L'amendement n° 854 rectifié *quinquies* est présenté par MM. de Nicolaÿ, de Legge, Buffet, Charon, Lefèvre, Ponia-towski, Reichardt et Sido et Mme Lamure.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

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

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

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

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

La parole est à M. Jean-François Husson, pour présenter l'amendement n° 538 rectifié *ter*.

M. Jean-François Husson. Nous souhaitons favoriser le développement des mobilités plus vertueuses, notamment les véhicules moins polluants et les usages partagés des véhicules. En effet, nous l'avons constaté, même quand des voies sont réservées, il y a des difficultés dans l'interprétation de la loi, et des contentieux surviennent.

Cet amendement a donc pour objet de prévoir des dispositions pérennes donnant une base légale claire à la réservation des voies sur autoroute et route express.

Vous l'avez compris, l'objectif est de continuer à favoriser les pratiques vertueuses et d'éviter les contentieux, tout en facilitant les déplacements et la circulation, donc la mobilité, sur ces espaces, avec les techniques les plus modernes, afin de décongestionner les grandes artères routières ou autoroutières.

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Priou, pour présenter l'amendement n° 707 rectifié *ter*.

M. Christophe Priou. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Cyril Pellevat, pour présenter l'amendement n° 716.

M. Cyril Pellevat. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 760 rectifié *bis*.

Mme Michèle Vullien. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis-Jean de Nicolaÿ, pour présenter l'amendement n° 854 rectifié *quinquies*.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. Défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces amendements, dont je comprends bien l'objet, paraissent satisfaits par le droit existant. En effet, les préfets disposent d'ores et déjà d'un pouvoir de police générale sur les routes nationales et les autoroutes. À ce titre, ils peuvent réserver la circulation à certains usagers sur les autoroutes et les routes express. Au demeurant, c'est déjà le cas. Des voies réservées ont été créées sur certaines autoroutes. Je pense notamment à l'A 51, entre Aix-en-Provence et Marseille, ou à l'autoroute A 12, en Île-de-France. Il ne semble donc pas nécessaire d'insérer de nouvelles dispositions législatives en la matière.

Toutefois, ayant entendu les arguments de nos collègues, notamment ceux de M. Husson, la commission a choisi de s'en remettre à la sagesse du Sénat. Si le dispositif envisagé permet de faire sauter des verrous et de clarifier la loi, pourquoi pas ?

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis un peu surprise de ces amendements.

Je vous confirme qu'il y a d'ores et déjà un pouvoir général de police de la circulation sur le réseau routier national et le réseau routier départemental : dans un cas, c'est le préfet ; dans l'autre, c'est le président du conseil départemental. Et le code de la route prévoit déjà explicitement un pouvoir de circulation du préfet sur les autoroutes concédées.

Je m'inscris en faux contre l'idée que ce ne serait pas possible. Il existe déjà des voies réservées en service sur l'A 12, l'A 10, l'A 6a, l'A 1 en Île-de-France. Il y a des projets sur la RN 118 et sur l'autoroute A 3. S'agissant des bandes d'arrêt d'urgence, il y a déjà des projets en service sur l'A 48 à Grenoble, et une autre partie est à l'étude sur l'A 83 à Nantes ; je pourrais également mentionner l'A 351 à Strasbourg. Les projets existent et sont à l'étude.

Il ne me semble pas nécessaire de modifier la loi pour permettre ce qui est déjà possible et qui, du reste, est en train de se faire.

Je propose le retrait de ces amendements. À défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 538 rectifié *ter*, 707 rectifié *ter*, 716, 760 rectifié *bis* et 854 rectifié *quinquies*.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 15, modifié.

(L'article 15 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 15

Mme la présidente. L'amendement n° 57 rectifié, présenté par M. Karoutchi, Mmes L. Darcos et Bonfanti-Dossat, MM. Brisson, Charon, Daubresse et de Nicolaÿ, Mme Deromedi, MM. D. Laurent et Lefèvre, Mmes M. Mercier et Micouleau, MM. Morisset et Panunzi, Mme Procaccia, MM. Regnard, Reichardt, Sido, Sol, Allizard, Babary et Bizet, Mmes Boulay-Espéronnier et Bruguère, MM. Buffet et Calvet, Mmes Canayer et Chain-larché, MM. Chaize, Cuypers, Danesi et Darnaud, Mme de Cidrac, M. de Legge, Mmes Dumas, Duranton et Garriaud-Maylam, M. Ginesta, Mme Giudicelli, MM. Hugonet, Kennel et Laménie, Mmes Lassarade et Lherbier,

MM. Piednoir et Poniatowski, Mmes Primas et Raimond-Pavero, MM. Revet, Savary et Savin et Mme Thomas, est ainsi libellé :

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Mme la ministre a indiqué que les bandes d'urgence étaient d'ores et déjà utilisées pour la circulation. Mon amendement porte sur ce sujet.

Nous proposons que ces bandes puissent être utilisées par les taxis ou des services publics de transports, par exemple des autobus, à certains horaires extrêmement chargés, notamment dans les zones urbaines denses, comme l'entrée ou la sortie en Île-de-France.

Les propos de Mme la ministre semblent indiquer qu'une possibilité existe et s'applique déjà. Toutefois, je note que les amendements précédents ont bien été soumis au vote. J'en viens donc à me dire que mon amendement est peut-être déjà satisfait, mais qu'il le serait encore plus en étant voté ! (*Sourires.*)

M. Loïc Hervé. Très bien !

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement est effectivement proche de ceux que nous venons d'examiner. Il s'agit d'autoriser la création de voies réservées, mais cette fois-ci sur les bandes d'arrêt d'urgence des autoroutes.

Cet amendement me semble déjà satisfait par le droit existant. Mais, là encore, il est possible que son adoption permette de répondre à certaines problématiques locales particulières. Je m'en remets donc à la sagesse de mes collègues.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'avis du Gouvernement reste défavorable. On est en train d'empiler des règles de droit, en renvoyant à des décrets, pour des possibilités qui existent d'ores et déjà et sont en cours de mise en œuvre. On fait du droit pour le droit, voire des décrets pour des décrets.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 57 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 15.

Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 318 rectifié *bis* est présenté par MM. P. Joly, Kerrouche, J. Bigot, Lozach, Jeansannetas et Duran, Mme Artigalas, M. Tourenne, Mmes Grelet-Certainais, G. Jourda et Jasmin et M. Antiste.

L'amendement n° 471 rectifié est présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux et Gold, Mme Jouve, MM. Arnell et A. Bertrand, Mme Guillotin, MM. Collin et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Alain Duran, pour présenter l'amendement n° 318 rectifié *bis*.

M. Alain Duran. Cet amendement vise à permettre sous condition aux maires, au titre de leur pouvoir de police en matière de circulation, de demander au préfet une application différenciée des limitations de vitesse, selon leur dangerosité, de routes ou de portions de routes relevant de leur propre domaine.

Mme la présidente. La parole est à Mme Françoise Laborde, pour présenter l'amendement n° 471 rectifié.

Mme Françoise Laborde. Nous nous situons en dehors des débats que nous avons déjà pu avoir sur la règle du 80 kilomètres par heure. Cet amendement vise à offrir une marge de manœuvre supplémentaire aux maires dans la régulation de la vitesse sur le territoire de la commune, où la vitesse maximale autorisée est, comme vous le savez, fixée à 50 kilomètres par heure.

Or, dans un nombre significatif de communes, il est courant d'observer des portions de voies situées en dehors des zones résidentielles, où il pourrait être techniquement possible de rouler à des vitesses supérieures sans dégrader la sécurité routière. C'est notamment le cas de certaines voies assurant la transition avec les routes nationales et départementales, où il est courant de voir des automobilistes verbalisés alors qu'ils pensaient de bonne foi se situer en dehors de la zone réglementée par la commune. Cette situation est souvent rendue encore plus complexe par le caractère peu clair de la signalisation sur certaines voies.

Pour cette raison, il pourrait être pertinent d'autoriser le maire à édicter des vitesses maximales supérieures sur ce genre de portions. Afin de prévenir les éventuels abus, une telle mesure serait soumise avant son application à l'avis conforme du représentant de l'État, qui pourra au besoin consulter la commission départementale de la sécurité routière sur l'opportunité de relever les vitesses maximales.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces amendements ont déjà été examinés en commission et n'ont pas été adoptés.

Les préfets, tout comme les présidents de département et les maires, peuvent procéder sur les voies dont ils ont la gestion à un abaissement des vitesses maximales autorisées par le code de la route pour les adapter en fonction de la dangerosité des routes.

Si le maire ou le président de département identifient un tronçon dangereux sur le réseau routier national pour lequel la vitesse nécessite selon eux d'être abaissée, ils peuvent saisir le préfet de demandes en ce sens sans qu'il soit besoin d'une disposition législative. Avec une telle rédaction, ces amendements ne changent rien à la législation actuelle.

En revanche, à propos de la possibilité pour les maires de demander au préfet de relever les vitesses, je vous invite à soutenir plutôt les amendements n° 209 rectifié *bis* et 455 rectifié *bis*, que nous examinerons tout à l'heure.

La commission demande le retrait de ces amendements identiques, faute de quoi l'avis serait défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme Françoise Laborde. Je retire l'amendement n° 471 rectifié, madame la présidente !

Mme la présidente. L'amendement n° 471 rectifié est retiré.

Qu'en est-il de l'amendement n° 318 rectifié *bis*, monsieur Duran ?

M. Alain Duran. Je le retire également, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 318 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 102 rectifié, présenté par M. L. Hervé, Mme Saint-Pé, M. Détraigne, Mme Billon, MM. Bonnecarrère, Louault, Janssens et Moga et Mmes Tetuanui et Joissains, est ainsi libellé :

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Loïc Hervé.

M. Loïc Hervé. Cet amendement a pour objet d'ouvrir la possibilité à l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement à l'intérieur des agglomérations, eu égard aux nécessités en matière de protection de l'environnement, de réserver des emplacements de stationnement pour les véhicules propres ou à faibles émissions dans l'atmosphère de CO₂ ou de polluants.

Mme la présidente. Le sous-amendement n° 1039, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Amendement 102, alinéa 4

Après les mots :

aux véhicules

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

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

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement sera favorable à l'amendement n° 102 rectifié sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement, qui vise à remplacer les véhicules à faibles émissions par des véhicules à très faibles émissions. C'est la logique que j'exposais tout à l'heure : autant quand on met en place des zones à faibles émissions, il faut évidemment prendre en compte la nécessité de laisser ces zones accessibles à tout un chacun, autant quand on est en train de donner des avantages à l'usage, ces avantages à l'usage, pour être efficaces, doivent être réservés aux véhicules ayant le plus faible impact écologique et pouvant par ailleurs, en effet, être plus coûteux.

Ce sous-amendement tend donc à réserver les possibilités visées à l'amendement n° 102 rectifié aux véhicules à très faibles émissions.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'amendement et le sous-amendement sont satisfaits par l'article 15 tel qu'il résulte des travaux de la commission et par l'amendement n° 1036, que nous avons précédemment adopté. Cet amendement permet en effet aux maires de créer des places de stationnement pour les véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

La commission demande donc le retrait de l'amendement et du sous-amendement, faute de quoi l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Hervé, pour explication de vote.

M. Loïc Hervé. Je souhaite savoir si le Gouvernement considère lui aussi que la demande est satisfaite.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le dispositif visé dans l'amendement et le sous-amendement que nous examinons me semble plus précis. Il a été fait référence aux « emplacements » ; au regard du code de la route, cela peut être compris comme des voies. Là, nous parlons de « stationnement » ; c'est plus précis.

Mme la présidente. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Hervé ?

M. Loïc Hervé. Oui, madame la présidente.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'amendement n° 1036, que nous avons adopté, tendait à modifier le code de la route pour mentionner également les « emplacements de stationnement ». C'est donc déjà pris en compte.

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n° 1039.

(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 102 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 320 rectifié *bis*, présenté par MM. P. Joly, Kerrouche, J. Bigot, Lozach, Jeansannetas et Duran, Mme Artigalas, M. Tourenne, Mmes Grelet-Certenais et G. Jourda, M. Adnot et Mme Jasmin, est ainsi libellé :

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Alain Duran.

M. Alain Duran. Cet amendement vise à permettre sous condition aux conseils départementaux de procéder à une application différenciée des limitations de vitesse selon la dangerosité des routes du domaine départemental, en modifiant la disposition du code général des collectivités territoriales relative aux pouvoirs de police du président de conseil départemental sur le domaine du département.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Comme je l'indiquais, les présidents de département ont d'ores et déjà la possibilité d'abaisser la vitesse en fonction de la dangerosité des routes. Nous évoquerons la possibilité pour eux d'augmenter la vitesse lors de l'examen des amendements n° 209 rectifié *bis* et 455 rectifié *bis*.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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° 320 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 209 rectifié *bis*, présenté par MM. Raison, Corbisez et Fichet et Mme Vullien, est ainsi libellé :

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

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

La parole est à M. Michel Raison.

M. Michel Raison. C'est en quelque sorte un amendement de double cohérence.

En premier lieu, il est cohérent avec les travaux du Sénat puisqu'il reprend, de façon compatible avec le droit, les conclusions d'un rapport que j'ai rédigé avec mes collègues Jean-Luc Fichet et Michèle Vullien. Il est également cohérent avec les travaux de mon collègue Jean-Pierre Corbisez : il a fait voter un amendement similaire lors de l'examen au Sénat d'une proposition de loi, mais celle-ci risque de ne pas être reprise par l'Assemblée nationale. M. Corbisez est en plein accord avec moi sur le fait que je dépose à mon tour un tel amendement.

En second lieu, et vous allez être étonnée, madame la ministre, il est cohérent avec le grand débat et avec le Président de la République. *(Exclamations amusées sur les travées du groupe Les Républicains.)*

M. Roger Karoutchi. Il faut savoir raison garder ! *(Sourires.)*

M. Michel Raison. Car le Sénat a aussi pour fonction d'apaiser notre pays et son rôle n'est pas de faire obstruction au travail du Gouvernement ou du Président de la République ! *(Mêmes mouvements.)*

Je sais, madame la ministre, qu'on vous a déjà passé des petits papiers pour que vous émettiez un avis défavorable. *(M. Roger Karoutchi s'esclaffe.)* Mais permettez-moi de reprendre les déclarations qu'a tenues le Président de la République lors d'une certaine réunion organisée dans le cadre du grand débat.

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

M. Michel Raison. Elles vous feront certainement changer d'avis sur cet amendement.

Alors, je vous les lis.

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

M. Michel Raison. M. le Président de la République a lancé un appel aux maires pour qu'ils fassent des propositions sur ce dossier qui fait débat.

Mme Françoise Laborde. Il a bien fait !

M. Michel Raison. Il leur a dit : « Il faut ensemble que l'on trouve une manière plus intelligente de le mettre en œuvre. » Ce sont exactement les propos que j'ai tenus au Premier ministre lorsque je l'ai rencontré avec mes collègues pour lui remettre notre rapport. Du reste, ce n'est pas compliqué d'être plus intelligent ! *(Rires sur les travées du groupe Les Républicains.)*

Le Président de la République a ajouté qu'il n'y avait pas de dogme. Il a précisé en substance : « Il faut faire quelque chose qui soit mieux accepté et plus intelligent. » Le Président de la République souhaite donc éviter qu'il y ait d'autres mouvements de protestation dans notre pays.

Cet amendement est simple. Il vise à donner la possibilité aux présidents des conseils départementaux, y compris aux maires, qui ont aujourd'hui le droit de réduire la vitesse, de l'augmenter. L'intention de l'exécutif n'est-elle pas de mieux décentraliser notre pays, de davantage écouter les élus de

proximité? Mon objectif est vraiment ici d'aider le Président de la République! (*Nouveaux rires sur les travées du groupe Les Républicains.*) Je vois à votre air, madame la ministre, que vous allez être favorable à mon amendement... (*Vifs applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste. – Mme la ministre rit.*)

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

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

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

La parole est à M. Jean-Yves Roux.

M. Jean-Yves Roux. Dans le sillage des débats parlementaires sur la question de l'application du 80 kilomètres par heure, cet amendement vise à rendre l'abaissement de la limitation moins rigide en offrant des marges de manœuvre au préfet et au président du conseil départemental.

Alors que la gestion des vitesses maximales autorisées est au cœur de la problématique de nombreux territoires enclavés ou périphériques, selon l'expression consacrée, il est critique d'avoir fait le choix d'une application uniforme de la règle du 80 kilomètres par heure sur l'ensemble du territoire national.

Ce choix est d'autant plus problématique que son efficacité réelle en matière de sécurité routière est discutable. Nos voisins allemands appliquent, par exemple, des vitesses maximales supérieures à celles de la France, tout en comptant moins de morts chaque année sur les routes.

La sécurité routière est bien sûr un élément fondamental, mais elle ne peut pas être le critère unique en matière de délimitation de vitesse. L'enclavement des territoires en est, par exemple, un autre tout aussi fondamental.

En conséquence, cet amendement vise à permettre au président du conseil départemental et au préfet de rehausser les vitesses maximales sur les routes départementales et nationales, après avis de la commission de la sécurité routière.

Cette mesure permet de concilier les impératifs liés à la sécurité, la nécessité d'introduire plus de souplesse dans des règlements souvent trop rigides et le besoin de davantage de proximité. (*Mme Michèle Vullien applaudit.*)

M. Alain Fouché. Très bien !

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Mon collègue Michel Raison a évoqué une double cohérence. Pour ma part, j'en compte trois !

Premièrement, nous avons voté cette disposition dans le cadre de la proposition de loi visant à faciliter le désenclavement des territoires de notre collègue Jacques Mézard, qui a eu le temps de la déposer sur le bureau de notre assemblée entre son départ du Gouvernement et son arrivée au Conseil constitutionnel. Je rappelle qu'il était ministre de la cohésion des territoires...

Deuxièmement, Michel Raison reprend les conclusions des travaux réalisés par lui-même, Jean-Luc Fichet et Michèle Vullien, auxquels il a fait référence.

Troisièmement, le Président de la République, le 15 janvier dernier, a effectivement indiqué être ouvert à des aménagements sur cette notion de 80 kilomètres par heure. Il ne s'agit pas de laisser faire tout et n'importe quoi, dans n'importe quelles conditions.

Ces amendements visent à ce que les vitesses puissent être adaptées localement par les préfets et les présidents de département, après avis de la commission départementale de la sécurité routière. Ils vont dans le bon sens : avis favorable. (*Marques de satisfaction sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Jean-Paul Émorine. Très bien !

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

M. Rémy Pointereau. Un geste, madame la ministre !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je n'ignore pas la sensibilité de ce sujet et j'ai parfaitement en tête les demandes qui ont été formulées à la fois par certains élus et par certains Français dans le cadre du grand débat.

Le Président de la République a eu l'occasion de s'exprimer sur ce sujet. Le Premier ministre a également annoncé que les dispositions mises en place seraient évaluées, notamment le décret ayant conduit à réduire la vitesse à 80 kilomètres par heure sur les routes bidirectionnelles.

Dans l'attente de cette évaluation et des conclusions du grand débat, je demande le retrait de ces amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-François Husson. Mais non !

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Fouché, pour explication de vote.

M. Alain Fouché. Madame la ministre, je me suis beaucoup impliqué sur ce dossier. Comme un certain nombre d'élus et de Français, j'ai trouvé que le Premier ministre s'est véritablement entêté. Le ministre de la cohésion des territoires était contre cette mesure. Selon une rumeur, qui n'a pas été démentie, le Président de la République lui-même aurait reconnu qu'il s'agissait d'une « connerie » !

M. Raison, qui a fait un travail extraordinaire, a eu toutes les peines du monde à obtenir des informations de la part du délégué à la sécurité routière. À tel point que nous nous demandions si des informations ne nous étaient pas cachées sur les expérimentations conduites il y a quelques années, lesquelles manquaient de sérieux...

Nous avons proposé, les uns et les autres, pour permettre au Premier ministre de s'en sortir de façon convenable, une disposition similaire à celle que présente aujourd'hui notre ami Michel Raison. Faisons des réunions associant le préfet – vous avez été préfète de ma région, madame la ministre, et vous étiez à l'écoute –, le président du département, les maires, naturellement, les gendarmes et la police, et décidons : sur telle route aujourd'hui limitée à 80 kilomètres par heure, ce qui paraît excessif, limitons-la à 70 kilomètres par heure ; mais sur telle autre route, augmentons la vitesse à 90 kilomètres par heure.

L'entêtement du Premier ministre a coûté cher. Il a conduit, entre autres, aux « gilets jaunes ». Il a entraîné de grosses difficultés dans le pays. Les études réalisées à la suite de cette décision ne donnent pas de bons résultats : j'en veux pour preuve le fait que le Gouvernement est incapable de communiquer sur les données.

Je trouve dommage, madame la ministre, que vous ne soyez pas à l'écoute des élus aujourd'hui. Vous nous écoutiez pourtant en Poitou-Charentes !

Je voterai l'amendement de M. Raison. Les automobilistes français en ont marre d'être harcelés et d'être considérés comme des vaches à lait ! (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Raison, pour explication de vote.

M. Michel Raison. Je remercie la commission d'avoir émis un avis favorable. Madame la ministre, vous savez l'estime que j'ai pour vous et vos compétences. Peut-être n'avez-vous pas bien entendu les explications que je vous ai données voilà quelques instants. Je vous les ferai parvenir par mail accompagnées de l'intervention du Président de la République !

Je ferai trois remarques.

Tout d'abord, une expérimentation a déjà eu lieu avant la mise en place des 80 kilomètres par heure.

M. Gilbert Bouchet. Chez moi !

M. Michel Raison. Mais elle n'avait pas porté ses fruits.

Ensuite, en laissant une marge de manœuvre à chaque département pour moduler les limitations de vitesse, on démultiplie les expérimentations. Certains départements, un peu frileux, maintiendront la vitesse maximale autorisée sur l'ensemble des routes à 2x2 voies sans séparation à 80 kilomètres par heure. En revanche, d'autres départements moins frileux – pas forcément dans les zones les plus froides (*Sourires.*) – oseront modifier cette vitesse sur un certain nombre d'itinéraires et la feront passer à 90 kilomètres par heure. Cela ne concernera pas non plus toutes les routes, car les présidents de département, tout comme les préfets, connaissent le terrain.

Enfin, je rappelle que les sénateurs sont les représentants des élus des territoires. Ils nous ont demandé de voter cette mesure. Nous faisons donc notre travail ! Or ces élus souhaitent avant tout qu'on leur fasse confiance. Le fait d'accepter

cet amendement reviendrait à faire confiance aux présidents des conseils départementaux, qui ne feront pas n'importe quoi en matière de vitesse maximale autorisée !

M. Gilbert Bouchet. Très bien !

M. Michel Raison. C'est cette confiance qui a manqué. Le Président de la République, vous pourrez le lui dire, madame la ministre, a voulu diriger seul.

M. Jean-François Husson. Ce n'est pas le genre...

M. Jérôme Bascher. Cela se saurait...

M. Michel Raison. Lorsque l'on est responsable d'un pays ou d'une entreprise, on a intérêt à déléguer quelque peu les missions : c'est en additionnant les intelligences et les initiatives qu'un pays, qu'une entreprise, va mieux. C'est peut-être de cela que souffre en ce moment la France.

M. Rémy Pointereau. Très bien !

M. Michel Raison. J'encourage mes collègues, même si je n'ai aucun doute sur ce point, à voter mon amendement à la quasi-unanimité. Je n'ose parler d'unanimité, car je vois M. Patriat afficher un air dubitatif. Mais c'est uniquement en raison de sa fidélité à la majorité présidentielle, car même lui souhaite, au fond, que cet amendement soit adopté ! (*Sourires et applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste. – M. Alain Fouché applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilbert Bouchet, pour explication de vote.

M. Gilbert Bouchet. Michel Raison a évoqué les expériences faites sur le plan national. Entre Tain-l'Hermitage, dont j'ai été maire, et Valence, la nationale 7 a fait l'objet d'une expérimentation pendant deux ans. J'ai demandé quel était le nombre d'accidents et de morts sur cette portion de route. Les chiffres ne m'ont jamais été communiqués. Quoi qu'il en soit, d'après la gendarmerie et d'autres sources, les accidents et les décès ont été plus nombreux sur cette portion d'à peu près 30 kilomètres.

Je soutiendrai donc l'amendement de mon collègue Michel Raison, car il est aberrant de devoir rouler à 80 kilomètres par heure sur une ligne droite de 20 kilomètres ! J'en veux pour preuve l'augmentation du nombre d'accidents dont j'ai fait état.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 209 rectifié *bis*.

(*L'amendement est adopté.*) – (*Marques de satisfaction sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 15, et l'amendement n° 455 rectifié *bis* n'a plus d'objet.

L'amendement n° 319 rectifié *bis*, présenté par MM. P. Joly, Kerrouche, J. Bigot, Lozach, Jeansannetas et Duran, Mme Artigalas, M. Tourenne, Mmes Grelet-Certenas, G. Jourda et Jasmin et M. Antiste, est ainsi libellé :

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

« Le président du conseil départemental peut également saisir le représentant de l'État dans le département de demandes motivées de modification de la vitesse maximale autorisée sur certaines voies ou portions de

voies du département relevant du réseau routier national. Ce type de demande ne peut être rejeté qu'à l'appui d'une motivation circonstanciée. »

La parole est à M. Alain Duran.

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

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Comme sur l'amendement n° 318 rectifié *bis* que nous avons examiné précédemment, la commission émet un avis 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° 319 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 456 rectifié *bis*, présenté par MM. Requier, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, M. Castelli, Mmes Costes et N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Vall, est ainsi libellé :

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. Dans la continuité de l'amendement précédent, cet amendement d'appel vise à offrir une véritable visibilité au Parlement, et par la même occasion aux Français, sur les conséquences réelles du 80 kilomètres par heure, dont vous savez ce que je pense, en matière de sécurité routière, notamment au regard de l'objectif du Gouvernement de sauver quatre cents vies supplémentaires par an.

Même si nous avons conscience qu'il est toujours complexe d'effectuer un premier bilan après un an, nous pensons que les éléments qui ont pu remonter jusqu'ici sont suffisants pour envisager une première approche globale.

De plus, nous gardons également en tête les déclarations du Président de la République sur ce sujet, lequel s'est engagé à moduler la mesure selon les besoins, voire à l'abandonner dans le cas où les résultats ne seraient pas suffisants.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous ne sommes pas favorables, par principe, aux demandes de rapport. Néanmoins, il est nécessaire que l'abaissement à 80 kilomètres par heure de la vitesse maximale autorisée sur les routes secondaires fasse l'objet d'une évaluation exhaustive et objective. Le Gouvernement s'est engagé, lors de la mise en place de cette mesure,

à ce qu'elle fasse l'objet d'une évaluation deux ans après son entrée en vigueur, c'est-à-dire au 1^{er} juillet 2020, afin d'étudier ses effets sur l'accidentalité.

Cet amendement va dans ce sens, mais vise à avancer la date du rapport, qui serait remis six mois après la promulgation de la loi, c'est-à-dire vraisemblablement vers le mois de janvier 2020.

Mesurer l'effet sur l'accidentalité des 80 kilomètres par heure nécessite un temps statistique suffisamment long ; je ne suis pas sûr qu'il soit opportun d'avancer la remise du rapport de quelques mois.

Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'une disposition adoptée dans le cadre de la proposition de loi visant à faciliter le désenclavement des territoires déposée par notre ancien collègue Jacques Mézard, la commission a décidé de s'en remettre à la sagesse du Sénat sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme vous le savez, le Premier ministre a d'ores et déjà pris l'engagement de présenter un bilan du décret du 15 juin 2018 et de l'adresser à l'ensemble des gestionnaires de voirie pour bien mesurer les résultats de l'accidentalité et de la mortalité routière à la suite de l'abaissement des vitesses maximales. La dégradation importante de nos radars, qui s'accompagne évidemment d'un non-respect des limitations de vitesse, pourra peut-être brouiller l'évaluation de la mesure. En tout état de cause, dans la mesure où un bilan est déjà prévu, je demande le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

M. Jean-Claude Requier. Je ne suis pas un fanatique des rapports. Il s'agissait d'un rappel, j'accepte donc de retirer mon amendement. Néanmoins, dans les zones rurales – c'est le cas chez moi, dans le Lot –, les routes ne sont pas très larges. À partir du moment où il y a une bande au milieu, elle devrait être considérée comme un séparateur et la vitesse autorisée devrait être de 90 kilomètres par heure ; les autres routes passeraient, elles, à 80 kilomètres par heure. Ce serait une mesure de sagesse qui ne coûterait pas cher à la collectivité départementale.

Mme la présidente. L'amendement n° 456 rectifié *bis* est retiré.

Article 15 *bis* (nouveau)

La seconde phrase du sixième alinéa du I de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales est complétée par les mots : « , les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et les personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ».

Mme la présidente. L'amendement n° 379 rectifié *bis*, présenté par Mmes Vullien et Kauffmann, MM. L. Hervé et Janssens, Mme Sollogoub, MM. Bonnecarrère et A. Marc et Mme Billon, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

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

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

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

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. L'article 15 *bis*, inséré en commission, vise à prévoir la possibilité pour les collectivités de moduler le tarif des redevances de stationnement pour les personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale, et pour celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Or l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles prévoit déjà la gratuité du stationnement pour les personnes titulaires de la carte mobilité inclusion portant la mention « stationnement pour personnes handicapées ». La mention d'une tarification spécifique en faveur des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite viendrait donc complexifier, voire insécuriser, le système actuel dans lequel des personnes en situation de handicap bénéficient déjà de l'accès gratuit au stationnement.

L'amendement vise à recentrer la tarification solidaire au profit des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, en tenant compte de leur revenu ou de leur statut, dans un motif d'égalité d'accès à la mobilité.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement tend à améliorer la rédaction des dispositions introduites en commission, afin de permettre la mise en place par les collectivités d'une tarification solidaire de stationnement au profit des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale. Avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La commission a introduit dans le projet de loi le principe d'une tarification solidaire du stationnement payant sur voirie. Le Gouvernement y est très favorable.

Monsieur le sénateur Jacquin, dès lors qu'il existe une tarification solidaire, son application est d'autant plus justifiée quand il s'agit de véhicules à très faibles émissions, mais cela nous renvoie à un débat antérieur.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement est très favorable à la tarification solidaire. Par ailleurs, cet amendement vise à préciser la rédaction de l'article et à assurer notamment sa cohérence avec le code de l'action sociale et des familles, qui prévoit la gratuité du stationnement pour les personnes titulaires de la carte mobilité inclusion. J'émet donc un avis favorable.

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

M. Olivier Jacquin. Nous voterons cet amendement, qui semble aller dans le bon sens. La délégation à la prospective du Sénat a organisé en décembre dernier un colloque sur la tarification à l'usage des mobilités. C'est un sujet extrêmement important et intéressant, qui nous ramène à la question très sensible et épidermique des péages urbains. Je rappelle que le parking est une tarification à l'usage qui est entrée totalement dans les mœurs. Cet amendement vise sans aucun doute à lui apporter un « visage » plus juste.

Une tarification à l'usage, si elle est accompagnée de dispositifs tels que celui-ci – j'apprécie beaucoup, madame la ministre, la précision que vous venez d'apporter –, est tout à fait défendable pour répondre à l'importante question de la congestion. C'est un problème bien réel et qui risque de s'aggraver. Il importe donc de trouver dès à présent les bonnes réponses.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 379 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, l'article 15 *bis* est ainsi rédigé.

Articles additionnels après l'article 15 *bis*

Mme la présidente. L'amendement n° 384 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, M. Lafon, Mmes Sollogoub et Kauffmann et MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Boncarrère, A. Marc et Capo-Canellas, est ainsi libellé :

Après l'article 15 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

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

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

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

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. La décentralisation du stationnement payant sur voirie est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018. Les forfaits de post-stationnement, les FPS, qui sont notifiés aux automobilistes en cas de non-paiement ou de paiement incomplet de la redevance de stationnement dès le début du stationnement, peuvent l'être selon deux modalités. Soit l'avis de paiement du FPS est déposé sur le pare-brise du véhicule concerné au moment du contrôle, soit il est envoyé par voie postale au domicile du titulaire du certificat d'immatriculation.

Dans ce deuxième cas, les collectivités ont obligatoirement recours aux services de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions, l'ANTAI, seule habilitée à accéder aux fichiers où sont consignées les informations personnelles – nom, adresse – des propriétaires des véhicules.

Les collectivités ayant recours aux services de l'ANTAI ont toutes signé avec cette dernière une convention d'une durée de trois ans, qui arrive à échéance au 31 décembre 2020.

Afin de renforcer la décentralisation de la gestion du stationnement par les collectivités et de leur donner davantage de latitude dans la mise en œuvre de leur politique, le présent amendement vise à ouvrir l'accès au système d'immatriculation des véhicules à toutes les collectivités chargées de collecter la redevance de stationnement sur voirie.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je comprends l'objectif de cet amendement, dont l'adoption permettrait aux agents de surveillance de la voie publique de transmettre les avis de paiement des forfaits de post-stationnement aux automobilistes directement, sans avoir à passer par l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions, ce qui simplifierait les démarches.

Toutefois, permettre à tous les agents de surveillance de la voie publique d'accéder au système d'immatriculation des véhicules pourrait alourdir la gestion de ce fichier et nécessiterait un encadrement pour assurer la protection des données contenues dans ce fichier.

La commission s'en remet donc à la sagesse du Sénat sur cet amendement. Elle aimerait également connaître l'avis du Gouvernement, car la mesure paraît néanmoins compliquée.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement tend à donner accès directement au système d'immatriculation des véhicules à toutes les collectivités chargées de collecter les redevances de stationnement sur voirie. Il vise donc à supprimer le rôle de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions dans l'envoi de l'avis de forfait post-stationnement.

Or la réforme du stationnement, même si elle est récente, fonctionne bien. L'ANTAI l'accompagne activement et avec succès. Son intervention a notamment permis de limiter les coûts de la réforme en assurant la mutualisation au niveau de l'ensemble des collectivités, qui sont de taille très inégale, et en sécurisant le traitement des données personnelles.

En 2018, plus de 8 millions de forfaits post-stationnement ont été traités pour le compte de plus de 500 collectivités ayant signé une convention avec l'ANTAI. L'ouverture du système d'immatriculation des véhicules aux collectivités mettant en œuvre la décentralisation du stationnement payant aurait pour effet d'augmenter significativement le nombre d'acteurs habilités à consulter ce fichier, ce qui pose une difficulté en termes de sécurité des données personnelles. De façon très conjoncturelle, cela interroge aussi sur la capacité de ce système d'information, qui est en cours de refonte.

Pour toutes ces raisons, le Gouvernement émet un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur le rapporteur, confirmez-vous l'avis de sagesse de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 384 rectifié bis.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 385 rectifié ter, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonne-carrère et A. Marc et Mme Billon, est ainsi libellé :

Après l'article 15 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. La décentralisation du stationnement payant sur voirie, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018, permet aux communes qui le souhaitent d'instaurer une redevance de stationnement sur voirie. Elles peuvent également choisir de transmettre cette mission à leur autorité organisatrice de la mobilité, c'est-à-dire, le plus souvent, à leur établissement public de coopération intercommunale, ou EPCI, à fiscalité propre.

En Île-de-France, du fait de la spécificité de l'organisation institutionnelle de cette région, c'est Île-de-France Mobilités qui est ciblé comme potentiel destinataire de cette mission.

Le présent amendement vise à modifier ces dispositions, en ajoutant les EPCI à fiscalité propre et les établissements publics territoriaux dans la liste des collectivités que les communes franciliennes peuvent identifier comme destinataires de la capacité d'instaurer la redevance de stationnement. Les conditions requises pour que ce transfert soit effectif sont les mêmes que celles qui sont retenues dans le cadre du transfert communes-EPCI hors Île-de-France.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La mise en place d'une redevance de stationnement peut être décidée par les communes ou par les EPCI, qui sont compétents en matière d'organisation des mobilités, après accord des communes.

Dans la région francilienne, c'est l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités qui est susceptible de bénéficier de ce transfert de compétence pour mettre en place des redevances de stationnement.

Cet amendement vise à permettre aux EPCI franciliens et aux établissements publics territoriaux, qui ne sont pas compétents en matière de mobilité, de pouvoir bénéficier d'un tel transfert de compétence.

Cet amendement tend à offrir de la souplesse, et c'est ce que nous recherchons. Voilà pourquoi la commission est favorable à son adoption.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Effectivement, en dehors de l'Île-de-France, les communes peuvent décider de permettre à leur autorité organisatrice de mobilité, c'est-à-

dire le plus souvent à leur établissement public de coopération intercommunale, d'instaurer une redevance de stationnement payant.

En Île-de-France, c'est Île-de-France Mobilités qui est identifié comme collectivité susceptible de bénéficier de ce transfert de mission.

L'amendement vise à permettre, dans cette région, aux EPCI à fiscalité propre et aux établissements publics territoriaux d'instaurer cette redevance de stationnement, après accord d'Île-de-France Mobilités. Il est en effet souhaitable de permettre une plus grande proximité, tout en ayant une cohérence dans les politiques de stationnement.

L'avis est donc favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 385 rectifié *ter*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 15 *bis*.

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

L'amendement n° 573 rectifié, présenté par M. Grand, est ainsi libellé :

Après l'article 15 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Jean-Pierre Grand.

M. Jean-Pierre Grand. Avec ces trois amendements en discussion commune, mes collègues et moi-même souhaitons évoquer l'une des conséquences de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite loi Maptam, qui a instauré une dépenalisation et une décentralisation du stationnement payant en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2018.

Aujourd'hui, les professionnels de la location de véhicules rencontrent des difficultés pour percevoir le remboursement par le locataire du forfait post-stationnement, c'est-à-dire l'amende. Ainsi, le système actuel a des conséquences considérables sur la pérennité économique du secteur, car le montant de ces droits est parfois bien supérieur au bénéfice journalier moyen issu de la location de courte durée d'un véhicule.

Dans votre réponse à ma question écrite, vous m'aviez précisé, madame la ministre, qu'il s'agissait désormais d'un sujet de droit civil contractuel entre le propriétaire du véhicule, seul redevable envers l'administration, et la personne à laquelle il confie son véhicule et qui est contractuellement responsable de son bon usage. Vous renvoyiez à l'adaptation des conditions générales de vente, avec de nouvelles clauses ne pouvant être considérées comme des clauses abusives.

Afin de simplifier le système sans pour autant remettre en cause la construction juridique de la réforme du stationnement payant, je vous propose d'introduire une possibilité de désignation ouverte aux loueurs, sur le modèle des dispositions applicables aux amendes des radars, et ainsi de transmettre automatiquement le paiement de la redevance d'occupation du domaine public, due actuellement par le titulaire du certificat d'immatriculation.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 21 rectifié *bis* est présenté par M. Longeot, Mme Vullien et les membres du groupe Union Centriste.

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

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 15 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 21 rectifié *bis*.

M. Jean-François Longeot. Alors qu'auparavant les entreprises de location avaient la possibilité, en cas d'amende de stationnement, de désigner le locataire responsable, elles doivent désormais s'acquitter d'abord d'un forfait post-stationnement, avant de se retourner contre le locataire afin de recouvrer la somme. Or la mise en œuvre des dispo-

sitions de la loi Maptam relatives au FPS pénalise aujourd'hui lourdement l'activité économique des professionnels de l'automobile, notamment les acteurs de la mobilité partagée.

Ces professionnels apportent pourtant une réponse adaptée aux besoins de mobilité des usagers, en offrant une alternative à la possession d'un véhicule, et contribuent fortement au renouvellement vertueux du parc automobile. Nous ne pouvons donc laisser perdurer une telle injustice, une telle désincitation à leur égard.

Aussi, en ciblant les professionnels de l'automobile, cet amendement a pour dessein de leur permettre de désigner leurs clients responsables du non-paiement de stationnement, afin non seulement de rétablir une égalité de traitement vis-à-vis des loueurs de longue durée, mais également de mettre fin au sentiment d'impunité des clients qui ne paient pas, volontairement, leur forfait post-stationnement.

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Piednoir, pour présenter l'amendement n° 704 rectifié *bis*.

M. Stéphane Piednoir. La mise en application de la loi Maptam, le 1^{er} janvier 2018, a modifié les conditions d'application du forfait post-stationnement pour les automobilistes qui sont en infraction au regard des règles de stationnement. En l'absence de paiement ou en cas de paiement insuffisant, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné doit désormais s'acquitter d'un FPS.

Cette réforme pénalise les entreprises de location de véhicules, qui sont, cela a été dit, des acteurs importants de la mobilité partagée. Elle ne permet plus à ces opérateurs de désigner leurs clients en infraction, lesquels sont pourtant les seuls conducteurs responsables du non-paiement du stationnement, alors que c'était le cas auparavant.

Le présent amendement vise donc à rétablir une égalité de traitement par rapport aux entreprises de location de longue durée, qui peuvent, quant à elles, désigner le conducteur fautif, et donc à mettre fin au sentiment d'impunité des conducteurs qui ne paient pas, volontairement, ces amendes.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je comprends tout à fait le sens de ces amendements, dont l'objet est en réalité de transférer une charge pesant sur les loueurs de véhicules à l'administration.

Un tel dispositif remettrait en question la construction juridique de la réforme du stationnement payant. En effet, le FPS est non pas une amende sanctionnant une infraction, qui doit donc être payée par le responsable pénal de cette infraction, mais une redevance d'occupation du domaine public, laquelle est due par le titulaire du certificat d'immatriculation.

Dans sa réponse à la question de notre collègue Jean-Pierre Grand, Mme la ministre chargée des transports a renvoyé aux conditions générales de vente et aux clauses des contrats de location établis par les loueurs qui sont relatives aux modalités de paiement du forfait.

Je demande donc le retrait des amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement partage votre préoccupation quant à la situation des loueurs, lesquels doivent, ainsi que la loi le prévoit, s'acquitter d'amendes alors qu'ils ne sont pas directement fautifs des infractions

commises. Un professionnel loueur peut effectivement se retrouver redevable du forfait post-stationnement dès lors qu'il est le titulaire du certificat d'immatriculation.

Toutefois, cette préoccupation ne doit pas conduire à revoir les principes mêmes de la réforme du stationnement payant, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018, et qui prévoit un système de redevance construit autour d'un redevable unique : le titulaire du certificat d'immatriculation.

M. le rapporteur l'a dit, le professionnel sachant très bien à qui il a loué son véhicule, il peut tout à fait prévoir dans son contrat une clause lui permettant de répercuter d'éventuels FPS. Les amendements prévoient, quant à eux, que l'administration se substitue au loueur pour le recouvrement de ce forfait.

La réforme dont il s'agit étant récente, tous les acteurs n'ont pas nécessairement encore trouvé leurs marques. Pour autant, il n'est pas souhaitable de revenir sur la philosophie selon laquelle le forfait post-stationnement est payé par le titulaire du certificat d'immatriculation. C'est aux loueurs d'adapter leurs contrats afin qu'ils puissent répercuter les amendes sur les locataires des véhicules.

L'avis est donc défavorable.

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

M. Jean-Pierre Grand. Madame la ministre, je retiens que vous allez dans le même sens que moi.

Vous répondez aux loueurs – ils nous écoutent – qu'il leur revient de modifier leurs contrats ; ils vont donc le faire. Puis nous allons attendre les décisions de justice rendues à la suite des recours qui ne manqueront pas d'être engagés par des contrevenants.

Le message a été transmis aux loueurs, et c'est une avancée.

Je retire donc mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 573 rectifié est retiré.

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

M. Jean-François Longeot. Au vu des explications données par M. le rapporteur et Mme la ministre, les loueurs entendront le message et modifieront leurs contrats en conséquence.

Je retire donc notre amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 21 rectifié *bis* est retiré.

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

M. Stéphane Piednoir. J'ai eu l'occasion d'interroger sur ce sujet Mme la secrétaire d'État Emmanuelle Wargon, qui m'a confirmé qu'il y aurait une concertation avec les loueurs de véhicules. J'en ai pris bonne note, et j'espère que cela permettra de faire évoluer le dispositif.

Comme mes collègues, je retire notre amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 704 rectifié *bis* est retiré.

Article 16

- ① Après l'article L. 130-9 du code de la route, il est inséré un article L. 130-9-1 ainsi rédigé :

- 2 « Art. L. 130-9-1. – I. – Lorsque l’usage d’une voie de circulation a été réservé par l’autorité investie du pouvoir de police de la circulation aux véhicules de transport en commun, aux véhicules de transport public particulier de personnes, aux véhicules transportant un nombre minimal d’occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l’article L. 3132-1 du code des transports ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l’article L. 318-1 du présent code, des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie nationales, par les services de police municipale de la ou des communes sur le territoire desquelles a été instituée cette voie ou, à Paris, par le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris, afin de faciliter la constatation des infractions au code de la route résultant de la violation de ces règles et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions et la recherche de leurs auteurs.
- 3 « Les données à caractère personnel collectées au moyen de ces dispositifs peuvent faire l’objet de traitements automatisés dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l’informatique, aux fichiers et aux libertés.
- 4 « II. – À la seule fin de faciliter la constatation des infractions aux règles réservant l’usage de certaines voies aux véhicules transportant un nombre minimal d’occupants, notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l’article L. 3132-1 du code des transports, et afin de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions, les services mentionnés au premier alinéa du I du présent article peuvent utiliser des dispositifs permettant de constater le nombre de personnes présentes à bord des véhicules. Les données issues de ces dispositifs peuvent faire l’objet de traitements automatisés dans les conditions mentionnées au même I du présent article. Ces données ne permettent pas d’identifier directement ou indirectement les personnes.
- 5 « III. – Afin de déterminer les véhicules dont la circulation est autorisée, les traitements mentionnés aux I et II peuvent comporter la consultation du fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l’article L. 318-1 du présent code, ainsi que des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies concernées. Dans les seuls cas où ces consultations ne permettent pas de procéder à une telle vérification, ils peuvent également comporter une consultation du système d’immatriculation des véhicules prévu à l’article L. 330-1 du présent code. Ces consultations, qui ont lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, ne portent que sur les données relatives aux caractéristiques du véhicule et à sa contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et ne peuvent avoir pour objet d’identifier le titulaire du certificat d’immatriculation du véhicule.
- 6 « Lorsque la consultation de l’un de ces fichiers, qui a lieu immédiatement après la collecte des données signalétiques, a permis de s’assurer du respect par un véhicule des règles de circulation mentionnées au premier alinéa du I du présent article, les données collectées relatives à ce véhicule sont immédiatement détruites.
- 7 « Les données relatives aux autres véhicules font immédiatement l’objet d’un traitement destiné à masquer les images permettant l’identification des occupants du véhicule, de façon irréversible s’agissant des tiers et des passagers du véhicule. Elles peuvent être enregistrées et conservées pour une durée qui ne peut excéder huit jours à compter de leur collecte, sous réserve des besoins d’une procédure pénale.
- 8 « Sur demande du titulaire du certificat d’immatriculation ou de l’une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l’article L. 121-2, destinataire de l’avis d’amende forfaitaire, ou de l’officier du ministère public en cas de requêtes ou de réclamations, le responsable du traitement communique les données permettant l’identification du conducteur du véhicule.
- 9 « Seuls les agents de police municipale intervenant dans les communes sur le territoire desquelles une voie de circulation a été réservée dans les conditions mentionnées au I du présent article et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, ont accès aux données issues des traitements mis en œuvre en application du présent article par les services dont ils relèvent.
- 10 « Lorsque ces dispositifs sont mis en œuvre par l’État, les agents de police municipale intervenant dans les communes concernées et, à Paris, les agents de surveillance de Paris, peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l’infraction pour les besoins du constat qu’ils ont compétence pour opérer.
- 11 « IV. – La mise en œuvre des dispositifs de contrôle mentionnés aux I et II est autorisée par arrêté du représentant de l’État dans le département et, à Paris, du préfet de police. Lorsque ces dispositifs sont mis en œuvre par l’État à la demande d’une collectivité territoriale ou d’un établissement public de coopération intercommunale dont l’autorité investie des pouvoirs de police de circulation a réservé l’usage d’une voie de circulation à certaines catégories d’usagers ou de véhicules ou à certaines modalités de transport, une convention entre l’État et la collectivité ou l’établissement définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou de l’établissement à son financement. »
- 12 « V (*nouveau*). – La mise en place des dispositifs mentionnés aux I et II est précédée par une campagne d’information locale d’une durée minimale d’un mois. Celle-ci porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé et les modalités techniques de mise en œuvre du contrôle. »

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

L’amendement n° 1012 rectifié *bis*, présenté par MM. Féraud et Assouline, Mme de la Gontrie, MM. Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau et Devinaz, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 2

1° Remplacer les mots :

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

par les mots :

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

2° Supprimer les mots :

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

II. – Alinéa 3

Remplacer les mots :

dans les conditions prévues par

par les mots :

, qui sont soumis aux dispositions de

III. – Alinéa 4

1° Première phrase

Remplacer les mots :

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

par les mots :

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

2° Deuxième phrase, au début

insérer les mots :

Dans le cadre,

et après le mot :

peuvent

insérer le mot :

également

La parole est à M. Rémi Féraud.

M. Rémi Féraud. Cet amendement relatif au contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules circulant dans les voies réservées aux véhicules propres vise à étendre les compétences dévolues à la police et à la gendarmerie aux agents de surveillance de la Ville de Paris, de manière transitoire, avant la mise en œuvre effective de la police municipale parisienne.

Il est également proposé d'étendre le contrôle aux aires piétonnes et aux voies cyclables afin d'en contrôler mieux l'usage, car nous sommes confrontés à de nombreuses incivilités.

Il s'agit de garantir, notamment à Paris, un plus grand respect des voies réservées à un certain nombre de véhicules et de permettre une verbalisation plus efficace et plus étendue.

Mme la présidente. L'amendement n° 1024, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Remplacer les mots :

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

par les mots :

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

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter cet amendement et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 1012 rectifié *bis*.

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'amendement n° 1024 de la commission est de conséquence par rapport aux dispositions que nous avons adoptées en commission et précisées en début d'après-midi, afin de donner la possibilité aux maires de créer des voies réservées au profit non pas seulement des véhicules à très faibles émissions, lesquels sont peu nombreux, mais plus largement de certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

Pour ce qui concerne l'amendement n° 1012 rectifié *bis*, je rappelle que nous avons adopté en commission, à l'article 16, un amendement visant à permettre aux services de police municipale de mettre en place des dispositifs de contrôle automatisé des voies réservées.

Cet amendement est donc satisfait sur ce point.

Par ailleurs, les dispositifs de contrôle pourront être mis en place pour contrôler toute voie ou portion de voie réservée à certains véhicules. Ils pourront donc être utilisés pour assurer le contrôle des zones à trafic limité.

L'amendement étant satisfait par la rédaction de l'article 16, j'en demande le retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. S'agissant de l'amendement n° 1012 rectifié *bis*, le cadre législatif permet d'ores et déjà des contrôles automatisés assurant l'identification des auteurs d'infractions.

Sur les pistes cyclables ou dans les aires piétonnes, tout véhicule immatriculé est en infraction. Il n'est donc pas besoin de vérifier dans un fichier pour savoir si le véhicule est autorisé ou non à y stationner.

Le Gouvernement complétera par décret les dispositions de l'article R. 130-11 du code de la route pour couvrir ces cas, à l'instar de ce que prévoit l'article R. 121-6 du même code, lequel vise les titulaires de carte grise pour les contraventions liées à « l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules, de voies vertes et d'aires piétonnes ».

Je demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

L'avis est le même sur l'amendement n° 1024, car il est satisfait.

Mme la présidente. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 1012 rectifié *bis*.

M. Rémi Féraud. Il est retiré !

Mme la présidente. L'amendement n° 1012 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 1024.

(L'amendement est adopté.)

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

L'amendement n° 158 rectifié, présenté par Mmes Assassi, Apourceau-Poly et Benbassa, M. Bocquet, Mmes Brulin et Cohen, M. Collombat, Mme Cukierman, M. Gay, Mme Gréaume, M. P. Laurent, Mme Lienemann, M. Ouzoulias, Mme Prunaud et M. Savoldelli, est ainsi libellé :

Alinéas 5 à 10

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. L'article 16 prévoit de généraliser l'utilisation des caméras intelligentes avec dispositif de lecture automatique des plaques d'immatriculation, ou LAPI, afin de sanctionner plus facilement les conducteurs qui empruntent des voies réservées.

Ce dispositif va mêler images de vidéosurveillance, accès à certains fichiers, et même capteurs capables de détecter le nombre de passagers à bord d'un véhicule. Ainsi, afin d'identifier les contrevenants, les numéros de plaque d'immatriculation des véhicules empruntant des voies réservées seraient automatiquement lus et croisés avec différents fichiers, dont celui du certificat qualité de l'air, la vignette Crit'Air, ou encore le fichier des cartes grises.

Or, compte tenu des moyens techniques actuels, la mise en place de tels procédés, en particulier pour le contrôle des zones à faibles émissions, les ZFE, pourrait revenir à autoriser une surveillance massive des personnes en circulation, et ce en contradiction avec la liberté d'aller et venir anonymement. Sans doute est-ce pour cela que le Conseil d'État s'inquiète, dans son avis sur le projet de loi : « Le recueil systématique des photographies de plaques d'immatriculation des véhicules circulant sur l'ensemble des voies réservées sur le territoire national et, par conséquent, de leurs conducteurs et passagers, susceptibles ainsi d'être identifiés, est de nature à permettre la saisie sur une grande échelle de données personnelles, relatives au déplacement des individus concernés. »

Certes, la commission des lois a ajouté un masquage immédiat et irréversible des images permettant l'identification des passagers et des tiers lorsque leur photographie a été captée. C'est une avancée, mais nous pensons que ce n'est pas suffisant. La multiplication des fichiers et la surveillance de l'espace public ne peuvent que susciter notre plus vive inquiétude.

Mme la présidente. L'amendement n° 931, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il ne nous a pas échappé, madame la présidente Éliane Assassi, que le contrôle sanction automatisé, le CSA, était un sujet très sensible. Mais c'est la

contrepartie de la mise en place des voies réservées : créer de telles voies sans se préoccuper d'en contrôler l'usage reviendrait à ne rien faire.

Mme Éliane Assassi. Il n'y a pas besoin d'un fichier !

Mme Élisabeth Borne, ministre. En allant jusqu'au bout de l'avis du Conseil d'État, que vous avez cité, on constate que celui-ci a validé le fait que toutes les précautions, notamment d'effacement instantané des fichiers et de restriction du nombre de points de contrôle dans les différents dispositifs proposés, avaient été prises, et donc que ces enregistrements étaient proportionnés.

La commission des lois, je l'ai noté, a considéré que les contrôles prévus ne portaient pas atteinte aux libertés publiques. L'article 16 prévoit ainsi la suppression immédiate des images pour tous les véhicules qui ne sont pas en infraction.

Toutefois, j'insiste sur le fait que le masquage irréversible des occupants des véhicules n'est pas permis par la jurisprudence constitutionnelle et européenne, et n'est d'ailleurs pas prévu pour les radars automatiques existants à ce jour. Dans le cadre de la procédure de contestation d'une contravention, le conducteur doit rester identifiable. L'alinéa 8 de l'article 16 encadre strictement les conditions dans lesquelles les données permettant l'identification du conducteur du véhicule sont communiquées.

S'il est préférable de ne pouvoir accéder qu'à l'image du conducteur, les technologies actuelles ne permettent pas encore de manière fiable de procéder à la distinction entre le conducteur et les autres passagers du véhicule. Du fait du règlement général sur la protection des données, le RGPD, et de la directive d'avril 2016, le principe de minimisation des données collectées imposera en tout état de cause de recourir à la technologie la plus performante permettant de protéger au maximum les libertés publiques.

C'est pourquoi je propose de modifier la phrase concernant le traitement des images collectées, tout en précisant que les occupants ne doivent pas être identifiables, sauf dans les cas strictement nécessaires aux procédures de traitement des infractions et réclamations.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Pour ce qui concerne l'amendement n° 158 rectifié, si nous vivions dans une société idéale où chacun respecterait la loi et les règlements et où personne n'enfreindrait les règles qui sont édictées, nous n'aurions pas besoin de contrôler. Dès lors que l'on crée des zones de ce type et des voies réservées, il faut pouvoir en assurer le contrôle. Tel est le sens de la rédaction que nous avons retenue.

En supprimant les dispositions relatives à la consultation de certains fichiers de véhicules pour s'assurer du respect, par les automobilistes, des voies réservées, cet amendement rend impossible tout contrôle en la matière.

Les modalités de consultation des fichiers et de traitement des données personnelles prévues à l'article 16 sont limitées et proportionnées à la finalité recherchée. Je rappelle par ailleurs que les actes réglementaires d'application de ces dispositions seront soumis à l'avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, la CNIL, et que la mise en place des dispositifs de contrôle devra, à chaque fois, faire préalablement l'objet d'une analyse d'impact relative à la protection des données personnelles. Les garanties sont donc nombreuses et nous avons travaillé à cet effet avec la commission des lois.

L'avis est défavorable.

S'agissant de l'amendement n° 931 du Gouvernement, nous avons souhaité en commission, ainsi qu'avec ma collègue Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois, prévoir que les données issues des contrôles automatiques des voies réservées fassent l'objet d'un traitement permettant de masquer de manière irréversible l'identité des passagers et des tiers des véhicules. Il s'agit ainsi de renforcer la protection des données personnelles dans le cadre de la mise en place de ces dispositifs de contrôle.

D'après les informations qui nous ont été transmises, lesquelles ont été validées par le Gouvernement, les technologies permettant de distinguer le conducteur des autres occupants du véhicule sont en cours de développement. Certains industriels se disent en capacité d'opérer cette distinction à très brève échéance. Par conséquent, nous devons anticiper, car il n'y aura sans doute pas avant longtemps d'autres textes portant sur ces questions. Je ne vois donc pas pourquoi cette disposition ne figurerait pas dans la loi.

L'avis est donc défavorable.

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. Même si M. le rapporteur n'a pas besoin d'avocat, je veux dire que je partage totalement son avis défavorable sur l'amendement que vous proposez, madame la ministre.

Nous avons en effet pris en compte la nécessité de s'adapter à de nouveaux dispositifs afin d'encourager des mobilités actives *via* les nouvelles technologies. Le Conseil d'État, dans son avis sur le présent projet de loi, s'est toutefois vivement inquiété du « recueil systématique des photographies de plaques d'immatriculation des véhicules ». La CNIL a également recommandé des garanties supplémentaires.

Il a été prévu sur l'initiative des rapporteurs, nous l'avons évoqué, un masquage immédiat et irréversible des images permettant l'identification des passagers et des tiers parce que celle du conducteur suffit et que cela ne remet pas en cause l'efficacité du dispositif.

Dans votre amendement, madame la ministre, vous n'évoquez pas les tiers, qu'il est pourtant important de masquer, me semble-t-il. En février, nous avons été très heureux de rencontrer les membres de votre cabinet, qui nous ont assuré que « devraient être mises en œuvre des technologies nous assurant qu'elles pourront être déployées à brève échéance par les différents acteurs industriels auxquels le ministère envisage de recourir ». Il vous est donc possible de stimuler tous ceux qui voudront répondre à votre appel d'offres afin que soient masqués les tiers et les passagers.

L'avis de la commission des lois est donc, également, négatif.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 158 rectifié et pour répondre aux rapporteurs.

Mme Élisabeth Borne, ministre. S'agissant de l'amendement n° 158 rectifié de Mme Assassi, effectivement, si l'on vivait dans un monde idéal où tout le monde respecterait les interdictions (*Mme Éliane Assassi s'exclame*), il n'y aurait pas

besoin de mettre en place des dispositifs de contrôle. Dans la mesure où ce n'est pas encore tout à fait le cas, il faut maintenir les alinéas visés.

L'avis est donc défavorable.

Je vous confirme, madame Gatel, qu'un travail est en cours sur le sujet. En l'état actuel des technologies, nous ne disposons pas d'un dispositif masquant de façon irréversible les passagers, tout en permettant de retrouver l'identité des conducteurs ; on ne sait pas distinguer les uns des autres.

Si l'obligation de faire un masquage irréversible devait être maintenue, le dispositif ne serait pas opérant en l'absence des technologies adaptées. Ce n'est pas une affaire de décennies, mais peut-être d'années.

C'est pourquoi le Gouvernement propose de supprimer cette obligation, qui n'est pas réalisable en l'état actuel des technologies.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 158 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 931.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 242 rectifié *ter*, présenté par Mme Vullien, MM. Chasseing et Lafon, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. Détraigne, L. Hervé, Janssens, Bonnecarrère et A. Marc, Mmes Billon et C. Fournier, M. Delcros et Mme Renaud-Garabedian, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

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

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Il s'agit d'une mise en cohérence des interdictions de circulation du préfet et du maire.

Les motifs pour lesquels un préfet ou un maire peuvent instituer une interdiction de circulation ne sont aujourd'hui pas identiques. Ainsi, le préfet ne peut, en l'état du droit actuel, prévoir une telle interdiction pour des motifs liés à la qualité de l'air ou aux nécessités de la circulation.

Il semblerait que cette situation pose des difficultés dans les grandes agglomérations où l'institution d'une interdiction de circulation à l'échelle de l'agglomération, sur des axes qui relèvent pour certains du pouvoir de police du préfet et pour d'autres du pouvoir de police du maire, est rendue complexe.

Ce constat me conduit à vous proposer cet amendement de mise en cohérence des motifs pour que, techniquement et juridiquement, le dispositif puisse fonctionner.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement, présenté en commission, n'avait pas été adopté.

Le code général des collectivités territoriales donne au préfet le pouvoir, en cas de carence du maire, d'interdire ou de restreindre la circulation sur certaines voies communales pour des raisons de tranquillité publique, de protection

des espèces ou des paysages. Les préfets peuvent également prendre des mesures de restriction de la circulation en cas de pics de pollution.

En dehors de ces pics, je ne pense pas qu'il soit opportun de permettre au préfet de prendre des mesures d'interdiction ou de restriction de circulation sur les voies dont les maires sont gestionnaires. Cela viendrait empiéter très fortement sur les pouvoirs de police des maires dans leur commune, ce que ni la commission ni le Sénat ne peuvent souhaiter.

L'avis est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La disposition prévue dans l'amendement paraît délicate à mettre en œuvre.

Il vise en effet à introduire un cas supplémentaire dans lequel le préfet peut dessaisir le maire de ses pouvoirs de police lorsque sa défaillance a des conséquences en termes de qualité de l'air, mais aussi pour des motifs mal définis, comme la nécessité de circulation.

Par ailleurs, il n'y a pas de lien de l'amendement avec l'article 16 relatif au contrôle des voies réservées.

Pour ces deux raisons, l'avis est défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 242 rectifié *ter*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 16, modifié.

(L'article 16 est adopté.)

Mme la présidente. Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures trente, est reprise à seize heures quarante-cinq.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

4

QUESTIONS D'ACTUALITÉ AU GOUVERNEMENT

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle les questions d'actualité au Gouvernement.

Monsieur le Premier ministre, mesdames, messieurs les ministres, mes chers collègues, je vous rappelle que la séance est retransmise en direct sur Public Sénat, sur le site internet du Sénat et sur Facebook.

Au nom du Bureau du Sénat, j'appelle chacun de vous, mes chers collègues, à observer au cours de nos échanges l'une des valeurs essentielles du Sénat : le respect, qu'il s'agisse du respect des uns et des autres ou de celui du temps de parole.

FRAIS UNIVERSITAIRES POUR LES ÉTUDIANTS ÉTRANGERS

Mme la présidente. La parole est à Mme Sylvie Robert, pour le groupe socialiste et républicain. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.)*

Mme Sylvie Robert. Monsieur le Premier ministre, permettez-moi de vous dire combien nous sommes ravis de vous retrouver dans notre hémicycle ! *(Mêmes mouvements. – M. Pierre Ouzoulias applaudit également.)*

Ma question porte sur un sujet déjà évoqué ici : la hausse des frais d'inscription des étudiants extra-communautaires, qui, aujourd'hui plus encore qu'hier, suscite de grandes interrogations, voire le rejet de nombreux acteurs concernés, au premier rang desquels les présidents d'université.

Cette décision, prise sans aucune concertation et dans la plus grande précipitation, n'a fait l'objet d'aucune étude d'impact ; tout comme le plan Bienvenue en France, qui, certes, contient des éléments positifs, mais aurait aussi mérité d'être davantage concerté, notamment avec les collectivités territoriales.

Augmenter les frais d'inscription pour les étudiants étrangers n'est pas une mesure technique. C'est un acte profondément politique, aux conséquences potentiellement lourdes pour la France et sur ce qui fait la France, parce qu'il touche aux conditions d'accès à l'enseignement supérieur, parce qu'il touche aux ressources et au financement de nos universités, parce qu'il touche, enfin, à notre diplomatie d'influence et culturelle, singulièrement à la francophonie.

Il s'agit d'une question fondamentale, qui méritait mieux que de prendre à la hâte une telle mesure. On sait que les textes réglementaires sont prêts. Accepterez-vous de les suspendre pour prendre le temps de définir une vraie stratégie d'attractivité internationale, que vous avez voulue, monsieur le Premier ministre ? Allez-vous accepter ce moratoire, qui a d'ailleurs été préconisé par la commission de la culture et de l'éducation du Sénat ? *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation. Madame Robert, vous avez raison, c'est une décision éminemment politique, et c'est la première fois qu'un gouvernement décide de faire de l'attractivité des universités un sujet.

C'est pourquoi nous avons d'abord travaillé à la préparation du plan Bienvenue en France, qui, vous l'avez rappelé, comporte plusieurs phases : une facilitation de l'arrivée des étudiants et un meilleur accueil, mais aussi la possibilité de soutenir le développement de formations françaises à l'international.

La concertation a eu lieu : elle a duré plusieurs semaines et a donné lieu à des annonces, lesquelles ont permis que, aujourd'hui, l'ensemble des doctorants ne soit pas concerné par ces mesures. Les exonérations dont disposent les universités leur permettent de préparer la montée en puissance de ce plan d'attractivité. Ainsi, les frais acquittés par les étudiants internationaux qui peuvent financer leurs études – ils sont nombreux en France, inscrits notamment dans des écoles – permettront, selon un principe redistributif, de payer les études de ceux qui ont toutes les capacités pour réussir, mais qui, malheureusement, sont obligés de travailler.

Ce sont donc 21 000 bourses et exonérations qui seront majoritairement affectées aux pays de l'Afrique francophone pour soutenir l'attractivité de la France. De plus, nous menons une politique très volontariste d'amélioration de l'accueil des étudiants internationaux, ce qui permet aussi de soutenir la francophonie.

Je me suis récemment rendue au Kenya, en Éthiopie et en Chine. Les jeunes qui ont fait leurs études en France m'ont dit que la qualité de l'accueil n'était pas à la hauteur de la qualité des formations. C'est à cela que nous devons remédier. (MM. Jean-Marc Gabouty et André Gattolin applaudissent.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Sylvie Robert, pour la réplique.

Mme Sylvie Robert. Madame la ministre, la politique d'exonération relève d'une vision court-termiste : en effet, elle réglera peut-être la question cette année, mais on sait très bien que le problème sera le même les années suivantes.

Cette mesure heurte profondément notre tradition d'hospitalité et d'ouverture. Considérer aujourd'hui les étrangers comme une charge plus que comme une chance me semble très regrettable, particulièrement pour notre pays aujourd'hui. (Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain et du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.)

DÉPLOIEMENT DE LA 5G PAR DES ENTREPRISES CHINOISES

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Guerriau, pour le groupe Les Indépendants – République et Territoires. (Applaudissements sur les travées du groupe Les Indépendants – République et Territoires.)

M. Joël Guerriau. Monsieur le secrétaire d'État Jean-Baptiste Lemoyne, nous saluons la présence du président chinois qui achève sa tournée européenne en France : cela représente une avancée palpable dans les échanges entre nos deux pays.

M. Xi Jinping s'est d'abord rendu en Italie. Le gouvernement italien a choisi de rejoindre les nouvelles routes de la soie. Toutes les routes mèneront non plus à Rome, mais à Pékin.

M. Xi est ensuite allé à Monaco. Une fois n'est pas coutume, la riche principauté a accepté d'aider un État communiste. Le rocher s'apprête à accueillir la technologie 5G de Huawei, sur laquelle pèsent de lourds soupçons d'espionnage. Après l'avoir utilisée, le gouvernement américain a pris la décision d'exclure cette société.

La Chine pratique un espionnage massif, y compris par le biais de ses entreprises, qui doivent, depuis une loi de 2017, contribuer au renseignement. Bien que ce pays soit le deuxième partenaire commercial de l'Union européenne, il subsiste des divergences fondamentales, notamment sur le plan des libertés individuelles ou celui du droit international.

Pouvons-nous accepter que l'Empire du Milieu prenne le contrôle de la mer méridionale de Chine, au détriment de ses voisins ? Il est également regrettable que Pékin fasse pression pour empêcher Taïwan d'intégrer l'Organisation mondiale de la santé, l'OMS, alors que la santé est un droit humain fondamental.

Nous devons être vigilants quant aux intentions chinoises, en matière de politique non seulement étrangère, mais également commerciale. La 5G chinoise ressemble à s'y méprendre au cheval de Troie : faut-il que nous lui ouvrons nos portes ?

La Commission européenne doit présenter sous quinze jours une position concertée à propos de la cybersécurité des réseaux 5G. Monsieur le secrétaire d'État, quelle sera la

position de la France sur ce sujet ? (Applaudissements sur les travées du groupe Les Indépendants – République et Territoires. – M. Olivier Cadic applaudit également.)

Mme la présidente. 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 Guerriau, la visite du président Xi se poursuit en ce moment même dans les murs du Sénat. C'est un moment important, un temps fort, puisque, vous le savez, nous célébrons cette année le cinquante-cinquième anniversaire de l'établissement des relations diplomatiques entre nos deux pays.

Cette visite a naturellement été préparée avec un grand soin et une grande exigence. Elle a permis, je le crois, de réaffirmer que, face aux grands défis mondiaux, notamment climatiques, nous avons des responsabilités communes.

Je constate, après un peu plus de deux jours, que cette visite a été empreinte de respect et d'amitié, sans pour autant laisser cours à la naïveté. Elle constitue une réussite pour la relation bilatérale, avec une commande de trois cents Airbus, mais elle aura également permis de renforcer la coopération culturelle, la mobilité de nos jeunes, la formation professionnelle ou les échanges linguistiques.

Le Président de la République a également rappelé les préoccupations qui sont les nôtres et celle de l'Europe sur la question des droits fondamentaux. Ce matin a d'ailleurs eu lieu un moment très important pour la rénovation du multilatéralisme, qui – vous le savez – est parfois battu en brèche par certaines puissances : l'Europe, représentée par le président de la Commission européenne, par la chancelière Angela Merkel et par le Président de la République Emmanuel Macron, était aux côtés du président Xi pour affirmer un certain nombre d'engagements, afin que le multilatéralisme soit toujours vivace.

Cela se fait dans un moment où l'Europe elle-même est en train de revoir certains de ses cadres d'intervention et de coopération, notamment en matière commerciale et économique.

M. Claude Malhuret. Et Huawei ?

M. Jean-Baptiste Lemoyne, secrétaire d'État. Il s'agit de nous doter, pour nos industries stratégiques et sensibles, d'un cadre protecteur, mais sans discriminations. Nos amis chinois font d'ailleurs de même.

M. Claude Malhuret. Et Huawei ?

M. Jean-Baptiste Lemoyne, secrétaire d'État. Il est important de s'engager également sur cette voie, mais, aujourd'hui, c'est la coopération qui s'est exprimée, et c'est heureux ! (MM. Jean-Marc Gabouty et François Patriat applaudissent.)

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Guerriau, pour la réplique.

M. Joël Guerriau. Je ne reprendrai pas la question, à laquelle je n'ai pas eu de réponse ! (Applaudissements sur les travées du groupe Les Indépendants – République et Territoires.)

J'aurais souhaité avoir une réponse sur Huawei et sur toutes les questions qui touchent à nos réseaux informatiques et à notre dépendance de plus en plus forte dans des domaines où la stratégie a aussi sa place. C'est là, à mon avis, une question que nous devons traiter de manière sérieuse au plan européen. (Applaudissements sur les travées

du groupe *Les Indépendants – République et Territoires*, ainsi que sur des travées du groupe *Union Centriste* et du groupe *Les Républicains*.)

FISCALITÉ

Mme la présidente. La parole est à M. Laurent Duplomb, pour le groupe *Les Républicains*. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*.)

M. Laurent Duplomb. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Souvenez-vous, le 13 novembre dernier, je commençais ma question en évoquant une discussion entre Colbert et Mazarin sur le défaut bien français consistant à toujours taxer, imposer et contraindre fiscalement. Pour terminer, je vous enjoignais de ne pas faire la même erreur que Marie-Antoinette, en n'entendant pas la colère monter. Je ne pensais pas si bien dire, au vu des émeutes qui ont suivi...

N'oublions pas que les premières revendications de ces manifestants étaient : « Arrêtez de nous taxer ! » et « Laissez-nous vivre de notre travail ! » Par une pirouette intelligente, vous avez mis en place votre grand débat, bel écran de fumée qui, par sa durée et les interventions dithyrambiques du Président de la République, a fait oublier le cœur du sujet.

Or quel n'a pas été mon étonnement en lisant les propositions du parti majoritaire et de vos ministres, prévoyant toujours plus de taxes et d'impôts : augmentation des droits de succession, taxation des plus-values sur les résidences principales, retour de la taxe carbone.

Aussi, monsieur le Premier ministre, quand allez-vous enfin comprendre qu'il faut sortir de cette addiction à l'impôt ? Pouvez-vous vous engager aujourd'hui à ne créer ni augmenter aucun impôt ? (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste*.)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'action et des comptes publics. (*Marques de déception sur les travées du groupe Les Républicains*.)

M. Gérard Darmanin, ministre de l'action et des comptes publics. Monsieur le sénateur, nous partageons votre point de vue : avec les mots « les impôts », il faut utiliser le verbe « baisser ». (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains*.)

Nous sommes tout à fait favorables à votre proposition. À plusieurs reprises, ici même, les sénateurs et les sénatrices ont mis, à juste raison, le Gouvernement devant des contradictions, en citant des chiffres divulgués par l'Insee, que nous n'avons jamais contestés.

Or, vous l'avez constaté ce matin, pour la première fois depuis bien longtemps, l'Insee a relevé que notre gouvernement était celui qui avait le plus baissé les impôts depuis quinze ans, durant les deux premières années de notre mandat. (*Exclamations sur des travées du groupe Les Républicains. – Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche*.)

Ce gouvernement a baissé en volume, ce qui n'avait pas été le cas depuis plus de vingt ans, la dépense publique.

M. Fabien Gay. Pour qui ? Les riches !

M. Gérard Darmanin, ministre. Ce gouvernement a contenu, pour la troisième fois de suite, le déficit au-dessous de 3 %.

M. Olivier Paccaud. Et la CSG ?

M. Gérard Darmanin, ministre. Je rappelle que, lorsque nous sommes arrivés aux responsabilités, le déficit était de 3,4 % ; il a baissé d'un point, pour atteindre aujourd'hui 2,5 %. Malgré tous les prophètes de malheur, nous avons la croissance la plus élevée de l'Union européenne et nous avons terminé l'année 2018 avec une croissance de 1,6 %.

M. Jean-François Husson. Bref, tout va très bien, madame la marquise...

M. Gérard Darmanin, ministre. Il est vrai, monsieur le sénateur, que, pour baisser les impôts, il faut baisser la dépense. (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains*.) Or, de ce point de vue, il y a beaucoup de croyants, mais peu de pratiquants. En effet, quand nous proposons de baisser la dépense, singulièrement à la majorité sénatoriale, il y a quelques quiproquos, sur des points de détail...

M. André Gattolin. Eh oui !

M. Gérard Darmanin, ministre. Je n'ai pas entendu, de la part du chef de votre parti, des propositions claires de baisse de la dépense publique, bien au contraire !

Alors, oui, notre pays doit baisser encore plus ses impôts, et c'est ce que nous faisons sur l'impôt sur les sociétés, sur la taxe d'habitation, sur tout impôt qui pourrait demain grever notre économie – le Premier ministre travaille sur les impôts de production. Mais, s'il vous plaît, adressez-nous une liste détaillée de vos propositions de baisse de la dépense publique ! (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche*.)

Mme la présidente. La parole est à M. Laurent Duplomb, pour la réplique.

M. Laurent Duplomb. Monsieur le Premier ministre, l'exemple que vient de donner M. Darmanin illustre bien ce dont on ne peut pas se féliciter, et ce malgré ses propos sur les résultats.

Le déficit de la France est de 76 milliards d'euros en 2018, contre 59 milliards d'euros pour l'Allemagne ; la dette est de 2 300 milliards d'euros, alors que l'Allemagne passe au-dessous des 60 % du PIB ; le déficit de notre balance commerciale est de 65 milliards d'euros, alors que l'Allemagne réalise un excédent de 228 milliards d'euros.

Le général de Gaulle disait : « Quand je me regarde, je me désole. Quand je me compare, je me console. » Si la première partie de sa phrase décrit bien la situation de notre pays, tel n'est absolument pas le cas de la seconde !

Monsieur le Premier ministre, si vous voulez enfin vous consoler, agissez, et vite : faites des économies et cessez de ne penser qu'à puiser dans la bourse des Français ! (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – Mme Françoise Férat applaudit également*.)

(*M. Gérard Larcher remplace Mme Valérie Létard au fauteuil de la présidence*.)

PRÉSIDENTICE DE M. GÉRARD LARCHER

ACCÈS À UN INTERNET DE QUALITÉ

M. le président. La parole est à M. Jean-François Longeot, pour le groupe *Union Centriste*.

M. Jean-François Longeot. Ma question s'adresse à Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Madame la ministre, le 17 juillet 2017, le Président de la République fixait pour objectif le déploiement sur l'ensemble du territoire du haut débit, d'ici à 2020, ainsi que du très haut débit d'ici à 2022.

Or, la semaine dernière, une enquête de l'association UFC-Que choisir estimait que 6,8 millions de Français étaient toujours privés d'un accès de qualité minimale à internet. Cela représente 10,1 % de la population. Quant au haut débit, ce sont près de 12,8 millions de Français qui en sont aujourd'hui privés, soit 19,8 % de la population.

Au-delà de ces chiffres, il faut se rendre compte des importantes disparités territoriales. La même association distinguait alors deux France : celle des villes de plus de 10 000 habitants, où plus de 95 % des habitants ont accès à internet, et celle des villages de moins de 1 000 habitants, où cette proportion baisse à 69 %.

En plus du sentiment de recul des services publics et de l'aggravation des déserts médicaux, certaines zones rurales doivent également affronter les effets d'une fracture numérique insupportable. À l'heure où la transformation numérique est le corollaire indispensable de la transformation de l'action publique, le risque est bien celui d'une désincarnation de l'administration dans ces territoires isolés numériquement.

Où en sommes-nous, madame la ministre, du plan d'action en matière de couverture numérique, censé assurer une couverture en très haut débit sur l'ensemble du territoire ? Pouvez-vous nous préciser le calendrier concernant la réouverture du guichet du fonds pour la société numérique, alors que les collectivités territoriales avaient misé sur ce dispositif pour accélérer le déploiement de la fibre optique ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste. – M. Jean-Marc Gabouty applaudit également.*)

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 Longeot, vous avez rappelé les objectifs du Gouvernement d'ici à 2020 et 2022.

Avec le Premier ministre, nous nous sommes rendus dans le Gers vendredi dernier. Nous avons constaté combien les chantiers avançaient, alors même qu'il s'agit d'un département rural, dont l'habitat est très dispersé. Je tiens à féliciter les élus du Gers, qui, avec l'État, ont financé le déploiement, à la fois, du réseau mobile et du réseau numérique. Le Premier ministre a d'ailleurs annoncé le déblocage de 243 millions d'euros pour huit réseaux d'initiative publique répartis sur neuf départements.

S'agissant de la couverture mobile, vous connaissez l'accord que nous avons passé avec les opérateurs, sous le contrôle de l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes, l'Arcep. Les résultats sont là : la couverture 4G apportée par les quatre opérateurs de téléphonie mobile a progressé de 45 % en 2018, avec plus de 4 000 pylônes existants équipés de 4G. Ce déploiement se poursuit en 2019, avec la création de nouveaux sites mobiles qui ont été d'ailleurs décidés avec les collectivités territoriales.

En ce qui concerne la couverture en internet fixe, les déploiements progressent partout en France. Cette année, quelque 3,2 millions de locaux ont été raccordés à la fibre optique, en zone tant rurale qu'urbaine. Le soutien de l'État

aux réseaux d'initiative publique se poursuit dans le cadre du plan très haut débit, qui, je vous le rappelle, coûte 3,3 milliards d'euros à l'État.

M. le président. Il faut conclure, madame la ministre !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Nous avons aussi le projet de cohésion numérique des territoires : pour les dernières maisons dans lesquelles le numérique ne peut pas arriver, une aide allant jusqu'à 150 euros peut être perçue pour recevoir internet par voie hertzienne.

CONGÉS BONIFIÉS

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

M. Dominique Théophile. Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics.

Monsieur le secrétaire d'État, nous avons été nombreux en outre-mer à apprendre, par voie de presse, la volonté du Gouvernement de revisiter le mode opératoire des congés bonifiés, au profit des fonctionnaires ultramarins affectés dans l'hexagone. Ces congés bonifiés sont considérés comme un avantage social acquis après de dures et longues batailles.

Ainsi, tous les fonctionnaires originaires des outre-mer peuvent actuellement prétendre tous les trois ans à ces congés, qui peuvent s'étaler jusqu'à soixante-cinq jours d'affilée, dont trente-cinq jours de bonification, pour rejoindre leurs familles et leurs proches.

Ces congés peuvent être octroyés après trente-six mois consécutifs de service. Les fonctionnaires bénéficient en plus d'une prise en charge de leurs frais d'avion et d'une prime de vie chère tout au long de leur résidence sur leur territoire d'origine.

Cette réforme devrait entrer en vigueur « à partir de 2020 », avec des congés qui seraient moins longs, mais qui pourraient être octroyés tous les deux ans au lieu de trois. De plus, une politique en faveur de la réduction du coût des billets serait mise en place.

Une concertation entre les différents employeurs publics et les organisations syndicales sur cette réforme devrait avoir lieu prochainement. Il semblerait que le Gouvernement veuille aboutir, d'ici à l'été 2019, à des textes réglementaires fixant les nouvelles normes applicables en 2020 aux fonctionnaires ultramarins.

Inquiète, la délégation aux outre-mer de l'Assemblée nationale a chargé David Lorion, député de la Réunion, d'un rapport sur cette réforme annoncée.

En conséquence, ma question sera la suivante : pour éviter toute forme d'interprétation, pouvez-vous nous décrire en détail le contenu de cette réforme et son calendrier ? (*Applaudissements sur des travées du groupe La République En Marche.*)

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. Monsieur Théophile, lors de son discours en Guyane, à l'ouverture des Assises de l'outre-mer le 28 octobre 2017, le Président de la République avait annoncé une réforme des congés bonifiés.

Dans le cadre de la restitution de ces mêmes assises, le 28 juin 2018, il a confirmé son intention, en annonçant une réforme du dispositif qui « sera effective à compter de 2020 pour ceux qui sont fonctionnaires, avec un principe simple : les congés seront moins longs, mais désormais tous les deux ans ».

C'est avec cet objectif en tête que le Gouvernement souhaite, comme vous l'avez noté, qu'une concertation associant les organisations syndicales représentatives et les employeurs des trois versants de la fonction publique soit organisée avant l'été. Celle-ci devra permettre d'évaluer le dispositif, dont les caractéristiques actuelles ont été déterminées en 1978 et, le cas échéant, d'identifier les évolutions pertinentes.

En toute hypothèse, et j'insiste sur ce point, conformément aux annonces du Président de la République, les travaux seront conduits non pas pour remettre en cause le droit au congé bonifié, mais pour en moderniser les modalités d'application, de façon à permettre aux personnes concernées de bénéficier de congés plus fréquents, tout en répondant aux enjeux d'efficacité et de continuité des services publics.

Le régime actuel des congés bonifiés n'est en réalité plus adapté, ni à notre temps, ni à nos modes de transport, ni même à nos modes de congés, et il mérite d'être revu. Nous souhaitons une politique qui incite à revenir plus vite, plus facilement, plus souvent et moins longtemps, comme l'a annoncé le Président de la République.

Ainsi, nous souhaitons que, au lieu de partir tous les trois ans, comme c'est le cas aujourd'hui et vous l'avez rappelé, les agents publics de l'hexagone qui ont leurs intérêts matériels et moraux dans les territoires d'outre-mer puissent partir tous les deux ans, avec leur famille, et ce dès l'année 2020. Pour celles et ceux qui ont bénéficié de ce système en 2018, cela permettra de démontrer la rapidité de la nouvelle rotation.

Par ailleurs, le congé supplémentaire de trente-cinq jours, qui perdurait pour des raisons historiques, ne se justifie plus aujourd'hui. Seuls les temps de transport réels devront être accordés.

M. le président. Il faut conclure, monsieur le secrétaire d'État.

M. Olivier Dusopt, secrétaire d'État. J'apporte deux précisions, si vous me le permettez, monsieur le président.

Premièrement, la réforme des congés bonifiés n'entraîne pas de réforme de la question des sursuppléments.

Deuxièmement, je veux confirmer ce que vous avez dit, monsieur le sénateur : nous souhaitons diminuer le prix des transports, en trouvant une solution souple en liaison avec les compagnies aériennes pour ne pas faire peser sur les bénéficiaires une charge qui serait trop importante. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche.*)

M. le président. La parole est à M. Dominique Théophile, pour la réplique.

M. Dominique Théophile. Les choses deviennent plus claires. Il serait souhaitable que les parlementaires ultramarins soient associés à la discussion.

RETRAIT DE LA BATAILLE DE VERDUN DES
PROGRAMMES SCOLAIRES

M. le président. La parole est à M. Franck Menonville, pour le groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen. (*Applaudissements sur les travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

M. Franck Menonville. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'éducation nationale, et j'y associe mon collègue Gérard Longuet. Elle porte sur la place réservée à la bataille de Verdun dans les nouveaux programmes scolaires, à la suite du débat passionné de ces derniers jours.

Par son ampleur – 300 000 morts, 400 000 blessés, dix mois de combats, plus de 60 millions d'obus –, Verdun est l'une des batailles les plus emblématiques de la Première Guerre mondiale.

Monsieur le ministre, si vous avez réaffirmé que la bataille de Verdun continuerait bien à être étudiée en cours d'histoire par les élèves de première, nous souhaitons qu'elle soit plus explicitement nommée dans le *Bulletin officiel de l'éducation nationale*, au même titre que la bataille de la Somme.

Verdun est un symbole de la Grande Guerre, un haut lieu d'histoire où tant d'hommes se sont sacrifiés. Les nouvelles générations viennent en nombre sur ce site chaque année.

Le champ de bataille de Verdun porte encore les stigmates de l'horreur. Cette zone rouge d'environ 15 000 hectares au paysage défiguré, où reposent encore près de 100 000 soldats, et les vestiges de neuf villages détruits reconnus « morts pour la France », témoigne de l'enfer de Verdun.

Toutefois, Verdun est aujourd'hui devenu la capitale mondiale de la paix et le symbole de l'amitié franco-allemande. En attestent la poignée de main historique entre Helmut Kohl et François Mitterrand en 1984 et la visite d'Angela Merkel et de François Hollande en 2016. Au lendemain de la commémoration du centenaire de la Grande Guerre et à quelques semaines des élections européennes, il me semblait nécessaire de le souligner.

Verdun porte un message d'universalité contemporain, qui doit absolument être transmis à notre jeunesse. Si nous pouvons faire confiance à l'appréciation de nos professeurs, pouvez-vous malgré tout nous rassurer quant à son inscription officielle dans les programmes scolaires? (*Applaudissements sur les travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen, du groupe Union Centriste et sur des travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.

M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse. Monsieur Menonville, je puis vous rassurer, et le faire avec force. Je commencerai par vous dire que mon grand-père s'est battu à Verdun, probablement comme beaucoup de vos aïeux, mesdames, messieurs les sénateurs. Je n'ai pas plus de raisons que vous de souhaiter que la bataille de Verdun soit occultée, ce qui n'est aucunement le cas – je le dis très solennellement – dans les programmes que nous avons conçus.

Non seulement la référence à cette bataille n'est pas occultée, mais, si vous me permettez l'expression, elle « progresse ». En effet, dans les programmes qui existaient précédemment, ceux de 2010, Verdun n'était pas nommée.

La Première Guerre mondiale elle-même n'était pas réellement décrite, puisqu'elle était là simplement à titre d'exemple de ce qu'était une guerre totale absolue.

Les nouveaux programmes sont incontestablement un progrès à cet égard et à bien d'autres, puisqu'ils sont chronologiques. On étudie la Première Guerre mondiale de façon chronologique, après ce qui s'est passé avant et avant ce qui se passera après... L'élève de troisième étudie déjà Verdun, qui figure dans les programmes; en première, il l'étudie de nouveau au travers de ces programmes chronologiques, selon lesquels on étudie non seulement la guerre de 14-18, mais, à l'intérieur de celle-ci, la guerre de positions. Si l'on évoque ce concept, on parle évidemment de Verdun.

Verdun sera donc étudiée; Verdun sera analysée; Verdun sera approfondie, au titre non seulement de l'histoire, mais aussi de la mémoire. Hier même – c'est un hasard du calendrier –, se tenait un colloque de l'éducation nationale sur la façon dont nous avons commémoré le premier centenaire.

Je souscris donc évidemment à tout ce que vous avez dit; nous devons enseigner Verdun, non seulement le Verdun de 1916, mais encore le Verdun de la mémoire. En outre, je vous le garantis, les documents d'accompagnement, qui sont au moins aussi importants que ce que nous écrivons dans les programmes, parleront de Verdun.

Enfin vous l'avez souligné, nous pouvons faire confiance aux professeurs; il n'y a pas un seul professeur d'histoire-géographie en France qui parlerait de la guerre de 14-18 sans parler de Verdun.

J'ai entendu, le week-end dernier, des choses qui m'ont surpris; certains ont prétendu que c'était une « deuxième mort » pour Verdun. Selon moi, Verdun n'est pas morte! Il y a eu une première victoire, et, si la mémoire est une victoire, alors il y aura justement une seconde victoire de Verdun. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste.*)

AVENIR DES RETRAITES

M. le président. La parole est à Mme Michelle Gréaume, pour le groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Mme Michelle Gréaume. Au cours des derniers mois, et encore plus au cours des dernières semaines, les annonces relatives aux retraites se multiplient et se contredisent. À l'évidence, en matière de déclaration et de promesse gouvernementale, le principe de précaution s'impose: comme le dit le bon sens populaire, « quand c'est flou, il y a un loup ». (*Sourires.*)

Dernière annonce en date, l'assouplissement des règles de cumul emploi-retraite, permettant aux retraités de continuer de travailler, afin d'obtenir des points supplémentaires pour leur trop faible pension. C'est aberrant, dans un contexte de chômage de masse et de révolution numérique, qui appelle une réduction du temps de travail, et d'une espérance de vie en bonne santé bien au-dessous de la moyenne européenne.

En effet, il va falloir travailler plus longtemps, car le système de retraite par points que vous voulez mettre en place conduira à une baisse des pensions de retraite, qui affectera particulièrement les ouvriers et les femmes. Dans ces conditions, il faudra donc bien travailler plus pour s'assurer des revenus décents.

Vous continuez les annonces dans le plus grand flou et vous faites fi des concertations en cours avec les partenaires sociaux, mais une chose est sûre: les Français en ont assez de voir leurs droits attaqués sous des prétextes financiers. C'est d'ailleurs ce que révèle un sondage récent de l'institut Harris, selon lequel presque deux tiers de nos concitoyens sont opposés à un allongement de la durée de cotisation et au report de l'âge légal de départ à la retraite.

Nous savons ce que pensent les Français. Peut-on enfin savoir comment se positionne le Gouvernement et quelles sont ses réelles ambitions concernant les retraites? (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

Mme Éliane Assassi. Très bien!

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. Madame la sénatrice, l'objectif de la réforme des retraites est clair: il s'agit de construire un système de retraite plus lisible, plus juste et plus solidaire (*Exclamations sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*), qui donne les mêmes droits à tous pour chaque euro cotisé, et dans lequel les règles sont les mêmes pour tous.

Tel est le mandat qui a été donné à Jean-Paul Delevoye, et, le ministre Marc Fesneau l'a rappelé la semaine dernière, ce mandat n'a pas changé, il ne porte pas sur la question 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 que nous devons regarder en face.

Mme Éliane Assassi. On nous l'a déjà faite, celle-là!

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Aujourd'hui, en France, on compte 1,5 million de personnes de plus de quatre-vingt-cinq ans; on en comptera 5 millions en 2020. Il s'agit là d'un changement démographique majeur, comme il y en a peu dans l'histoire des sociétés. Le vieillissement de la population représente un défi majeur pour notre protection sociale et pour 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 répondre aux attentes des Français, pour abaisser le reste à charge des familles et, enfin, pour améliorer les conditions de travail, notamment dans les établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes, les Ehpad.

Nous avons donc pris un engagement, celui de débattre, en toute transparence, de la mise en place d'un système universel de prise en charge des retraites, sans remettre en cause l'âge légal de départ en retraite, mais aussi de l'accompagnement de la perte d'autonomie, en s'interrogeant sur une possible forme d'augmentation du temps de travail.

M. Philippe Dallier. On n'a rien compris! (*Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à Mme Michelle Gréaume, pour la réplique.

Mme Michelle Gréaume. Vous prétendez que l'âge légal de départ en retraite ne sera pas modifié, mais pouvez-vous affirmer que les travailleurs pourront toujours partir à taux plein à soixante-deux ans, alors que tout montre que votre objectif inavoué est bien le recul de l'âge de départ en

retraite? (*Bravo! et applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste. – Mme Laurence Rossignol applaudit également.*)

ARJOWIGGINS

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

M. Jean Pierre Vogel. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'économie et des finances.

Monsieur le ministre, si j'en juge par vos déclarations, vous souhaitez faire de la reconquête industrielle votre priorité. Vous avez récemment déclaré, dans le journal *Les Échos*, que vous vous battez pour chaque emploi industriel menacé. Quelle belle déclaration! Or vous voilà confronté, dans la Sarthe, à des travaux pratiques; c'est le moment de passer des intentions aux actes.

Dans quelques jours, le couperet définitif du tribunal de commerce de Nanterre devrait tomber; ce sont près de neuf cents emplois industriels, sur les sites d'Arjowiggins de Saint-Mars-la-Brière et de Bessé-sur-Braye, qui pourraient être rayés d'un trait de plume, en même temps que de nombreux emplois de sous-traitants.

Ce drame économique est aussi un drame humain pour plusieurs centaines de familles de salariés, notamment pour les familles des salariés de l'usine de Bessé-sur-Braye – territoire à la limite de la Sarthe et du Loir-et-Cher –, qui vivent dans un secteur extrêmement défavorisé sur le plan industriel. Que leur restera-t-il?

L'État ne peut pas abandonner les salariés d'Arjowiggins à leur sort, ne serait-ce que parce que sa responsabilité dans ce dossier est toute particulière. En effet, au travers de la banque publique d'investissement Bpifrance, l'État a été associé à la gouvernance de l'entreprise comme actionnaire principal de sa maison-mère, Sequana. Vu la situation actuelle, le moins que l'on puisse dire est qu'il a singulièrement manqué de clairvoyance...

À situation exceptionnelle, nous attendons un traitement exceptionnel. La présidente de la région Pays de la Loire, Christelle Morançais, est prête à engager sa collectivité pour contribuer au sauvetage de cette industrie et des emplois qui y sont attachés.

Quelles initiatives comptez-vous mettre en œuvre, de manière urgente, pour accompagner la région, et pour que votre priorité affichée – sauver les emplois industriels – soit une réalité dans la Sarthe? Comment entendez-vous prendre en compte le caractère exceptionnel du dossier Arjowiggins? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances.

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances. Monsieur Vogel, vous m'interrogez sur la situation des sites d'Arjowiggins – deux sites dans la Sarthe et un dans l'Aisne.

Je veux le rappeler ici, l'État a travaillé tout au long de l'année 2018 à une reprise globale de ces trois sites; cette reprise n'a malheureusement pas vu le jour, en raison de la décision d'une cour britannique, qui faisait peser le risque d'un contentieux de 100 millions d'euros sur un éventuel repreneur, s'il reprenait les sites dans les circonstances actuelles.

Nous avons donc repris l'étude du dossier au début de janvier dernier, à la suite du placement en redressement judiciaire de ces trois sites. C'est grâce à l'État que l'exploitation a pu se poursuivre; c'est également grâce à lui que plusieurs repreneurs ont présenté un dossier sur les sites de Château-Thierry et du Bourray.

En outre, vous le savez, un repreneur avait présenté un dossier concernant les trois sites. Mercredi dernier, ce repreneur a indiqué qu'il n'était pas en mesure de rassembler l'ensemble des fonds destinés à la reprise des trois sites d'ici au mois d'avril. Nous avons donc recommencé le travail – jeudi, vendredi, samedi, dimanche, lundi et aujourd'hui, mardi – pour trouver une solution, main dans la main avec Mme Morançais, puisque, vous l'avez bien dit, l'argent public est aujourd'hui réuni pour faire face à cette reprise.

Nous sommes aux côtés des salariés et des organisations syndicales pour trouver une solution; il reste 20 millions d'euros, d'origine privée, à trouver. (*Exclamations.*) Or, cela, c'est beaucoup plus difficile, et cet argent ne pourra pas faire l'objet d'une garantie de l'État – ce sont les règles du jeu.

Je veux le souligner, l'État n'a pas à rougir de son travail sur les dossiers de reprise de sociétés en difficulté. (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains.*) Dans trois cas sur quatre, nous trouvons une solution, et j'aurais été ravie que vous m'interrogiez, par exemple, sur la situation d'Arc, qui représente cinq mille emplois dans les Hauts-de-France et pour laquelle nous venons de trouver une solution.

C'est un fait, aujourd'hui, l'industrie crée plus d'emplois qu'elle n'en détruit. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche.*)

LABELLISATION « BIO »

M. le président. La parole est à M. Joël Labbé, pour le groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen. (*Applaudissements sur les travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

M. Joël Labbé. Ma question s'adresse à M. Didier Guillaume, ministre de l'agriculture.

Le marché bio s'est développé à un rythme important au cours des dernières années, et cela va continuer. De plus en plus d'agriculteurs adoptent ce mode de production, qui répond aux attentes de nos concitoyens et qui contribue à la préservation de la santé humaine, de l'environnement, de la biodiversité, mais aussi de l'emploi.

Dans un entretien accordé récemment à l'Agence France Presse, l'AFP, vous avez salué cette évolution, monsieur le ministre, tout en appelant parallèlement à ne pas « industrialiser la filière bio ». Tout comme les acteurs historiques de cette filière, je me réjouis de cette prise de position, qui ne me surprend pas, mais j'attends de savoir si ces déclarations seront suivies d'actes politiques forts et immédiats.

Le 3 avril prochain, votre gouvernement sera appelé à se prononcer, au sein du Comité national de l'agriculture biologique, sur la question de la production en bio de fruits et légumes sous serres chauffées. L'enjeu de cet arbitrage est d'interdire le label bio aux légumes produits à contre-saison, tels que les tomates en hiver.

Les autres États européens encadrent encore peu ces pratiques ; c'est donc à la France d'envoyer un signal fort, en montrant l'exemple et en défendant cet encadrement auprès de l'Union européenne.

Cet arbitrage, déjà reporté une fois, ne saurait l'être de nouveau. Selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'Ademe, la culture sous serres chauffées émet près de dix fois plus de dioxyde de carbone qu'une production respectant les cycles naturels.

Ma question sera donc simple et directe, monsieur le ministre : comptez-vous soutenir l'interdiction du chauffage des serres pour la production à contre-saison de légumes labellisés bio ? (*Applaudissements sur les travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen. – M. Pierre Ouzoulias applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation.

M. Didier Guillaume, ministre de l'agriculture et de l'alimentation. Monsieur Labbé, vous m'avez annoncé une question simple. Or non seulement elle n'est pas simple du tout, mais elle est même très compliquée !

Ce sujet concerne trente-huit entreprises, produisant 9 500 tonnes de produits. Le comité de réglementation de l'agriculture biologique y travaille depuis des années, et le Comité national de l'agriculture biologique s'est réuni en octobre dernier, sans pouvoir trancher. Il doit donc se réunir de nouveau le 3 avril prochain, mais, comme il ne pourra pas davantage trancher cette question, le traitement de celle-ci sera reporté au mois de juillet. Voilà le problème !

L'alternative est simple : vous dites qu'il faut interdire cette pratique, mais la France doit-elle sur-transposer les directives ? (*Non ! sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Laurent Duplomb. Certainement pas !

M. Didier Guillaume, ministre. Aujourd'hui, l'agriculture biologique répond à une demande forte de nos concitoyens ; il faut la soutenir. L'agriculture biologique en serre existe aussi ; nous devons également la soutenir. Faut-il chauffer les serres avec de l'énergie fossile, par exemple au fioul ? La réponse est non ! Devons-nous autoriser le fait de chauffer des serres au moyen de panneaux photovoltaïques ou de toute autre énergie renouvelable ?

M. Jean Bizet. La réponse est oui !

M. Didier Guillaume, ministre. C'est cette discussion qui est sur la table ; le monde agricole et l'ensemble de la profession ne se sont pas encore mis d'accord. C'est pour laquelle nous devons encore en discuter, afin de trouver une position de compromis.

Nous devons faire attention à deux risques en la matière : à la surtransposition et au fait de nous mettre en difficulté économique par rapport à d'autres pays. La France est un pays leader dans l'agriculture biologique, nous devons continuer à l'assumer.

Mme Sophie Primas. Très bien !

M. Didier Guillaume, ministre. Évidemment, cultiver des légumes et des fruits hors saison ne correspond pas à ce que nous devons faire dans le cadre de l'agroécologie – c'est pourquoi j'ai indiqué que je n'étais pas favorable à l'agriculture industrielle biologique, et c'est la position du Gouvernement –, mais, pour répondre tranquillement et sagement à votre question, le président du Comité national de l'agriculture biologique proposera de se donner encore

trois mois de réflexion afin de rapprocher les points de vue. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

M. le président. La parole est à M. Joël Labbé, pour la réplique.

M. Joël Labbé. Monsieur le ministre, il est désolant de devoir encore reporter l'examen de cette question. On le sait, cette pratique est le fait d'industriels qui veulent s'approprier le marché du bio (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains.*), alors que, pour nos concitoyens, notre agriculture bio doit être exigeante.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Joël Labbé. Nous voulons une bio de saison, locale et qui reste en lien avec le sol ! (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste. – Mme Sophie Primas proteste.*)

POLLUTION DU LITTORAL

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

M. Jean-François Rapin. Ma question s'adressait à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

Le week-end dernier, dans la région Hauts-de-France, sur l'initiative de Xavier Bertrand, président de celle-ci, la grande manifestation de nettoyage du territoire, appelée « Hauts-de-France propres », a connu un réel succès, rassemblant 50 000 de nos concitoyens sur toute la région.

Cette manifestation volontaire, solidaire et écologique a malheureusement été entachée par une pollution d'origine maritime, survenue quelques jours auparavant, sur le littoral du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme. Le retentissement de cette pollution a été minimisé par l'émoi suscité par l'événement, fort dramatique et inquiétant, s'étant déroulé au large des côtes de Charente-Maritime. La paraffine en cause provoque régulièrement ce désordre sur nos plages – deux ou trois fois par an –, depuis plusieurs années déjà. Cela est dû – nous le savons tous – au nettoyage de cuves de chimiquiers.

Madame la secrétaire d'État, la semaine dernière, le Gouvernement fut interpellé au sujet du *Grande America*. À cette occasion, il fut déclaré que des propositions seraient faites à l'échelon européen pour renforcer la sécurité et la réglementation. Il y a urgence !

Quels recours techniques et judiciaires comptez-vous engager afin de pénaliser les contrevenants au maintien de la biodiversité de l'un des détroits les plus fréquentés du monde et de notre littoral ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, du groupe Union Centriste et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

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 Rapin, vous avez raison de nous alerter sur cet épisode de pollution à la paraffine, qui a touché les côtes picardes. Effectivement, nous avons été alertés le lundi

18 mars dernier sur l'existence de dizaines de boulettes de paraffine sur les côtes, depuis Fort-Mahon, dans la Somme, jusqu'à Marck-en-Calais, dans le Pas-de-Calais.

Des associations se sont mobilisées dès le week-end des 16 et 17 mars, afin de nettoyer les plages. Je veux d'ailleurs saluer la mobilisation des associations, des communes et des citoyens; environ 200 litres de paraffine ont pu être récupérés dans cette opération de nettoyage.

L'État s'est bien entendu immédiatement mobilisé; les directions départementales des territoires et de la mer de la Somme et du Pas-de-Calais ont effectué des prélèvements et mené des analyses toxicologiques sur ces prélèvements. Ces analyses sont rassurantes: il n'y a pas de risque particulier ni de danger d'intoxication. Par ailleurs, les préfetures ont rappelé les consignes de protection habituelle – lorsque l'on nettoie les plages, il ne faut pas manipuler la paraffine à mains nues; il faut des gants, des lunettes et des équipements de protection.

La question que vous posez est celle des causes et de notre capacité à agir. Vous l'avez dit, les causes sont connues: des navires qui circulent dans les couloirs de navigation procèdent à des rejets au moment des nettoyages des fonds de cuve. À l'heure actuelle, ces rejets sont, dans certains cas, autorisés par l'Organisation maritime internationale, bien sûr avec des plafonds et sous certaines conditions.

Cette situation n'est pas satisfaisante. Dès lors, deux actions sont engagées. Tout d'abord, une enquête de la Direction des affaires maritimes est en cours pour déterminer la cause et, bien évidemment, pour engager des poursuites si le navire en question est identifié. Ensuite, plus globalement, nous nous mobiliserons, avec le Centre de lutte contre la pollution maritime, pour porter ce sujet à l'échelon tant communautaire qu'international.

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

M. Jean-François Rapin. Je vous remercie, madame la secrétaire d'État, mais je pense qu'il faut pénaliser beaucoup plus fortement ces actions. Je vous soumetts une idée: puisque nous avons, semble-t-il, des difficultés à financer la résilience et la protection du trait de côte, il serait intéressant de le faire en prélevant une partie des indemnités liées à la pénalisation de ces actes.

Il faut agir, madame la secrétaire d'État, et il faut agir vite! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – M. Jean-Pierre Decool applaudit également.*)

SÉCURITÉ À MARSEILLE

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

Mme Samia Ghali. Dimanche dernier, à quatorze heures, les habitants du quartier de la Bricarde ont été pris en otage sous les feux croisés de kalachnikov d'un commando d'une dizaine d'hommes encagoulés et portant des brassards de police, sortis de trois véhicules, dont certains étaient dotés de gyrophares.

Alertée par des mères hurlant de peur face à ces scènes de guerre, j'ai été saisie d'un mélange de colère et d'indignation. Trois quarts d'heure, c'est le temps qu'il a fallu aux forces de l'ordre pour arriver sur place. Pendant ce temps, les habitants, dont des enfants, essayaient d'échapper aux balles de ces armes de guerre.

C'est la parole des habitants que je porte ici, au Sénat. Que sont devenues les promesses de la reconquête des zones de non-droit, ou le « Plus jamais ça! » que le ministre Gérard Collomb avait déclaré aux habitants de la Busserine, à la suite de l'attaque qui s'est déroulée dans ce quartier, voilà un an?

L'approche globale, mise en place en 2012 et conduite par vous-même, monsieur Nunez, a porté ses fruits, mais elle a été abandonnée, laissant place à la recrudescence des trafics et à la violence qui les accompagnent. Parce que la République doit assurer aux citoyens le même droit à la sécurité, des Champs-Élysées à la Bricarde, je vous demande de mettre en place un comité interministériel pour la sécurité à Marseille, de réinstaurer l'approche globale et de doter la ville de deux cents policiers supplémentaires et de compagnies de CRS. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

M. François Bonhomme. Et d'appeler l'armée? (*Sourires 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.

M. Laurent Nunez, secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur. Madame Ghali, le Gouvernement partage bien évidemment l'émoi ressenti par la population des quartiers marseillais à la suite du grave incident de la cité de la Bricarde que vous avez rappelé. Quinze jours plus tôt, un autre règlement de comptes s'était déroulé à la Busserine.

Ensuite, vous avez raison de le souligner, une action résolue avait été engagée sous le quinquennat précédent. Toutefois, cette action, intitulée « approche globale » entre 2012 et 2017, nous l'avons poursuivie. Elle repose, je le rappelle, sur deux piliers.

Il s'agit, en premier lieu, du renforcement de la présence de policiers sur la voie publique. Nous l'avons fait dans le cadre de la politique de reconquête républicaine, en augmentant les effectifs des brigades anti-criminalité, les BAC, des groupes de sécurité de proximité, et des brigades spécialisées de terrain, qui rayonnent sur les quartiers marseillais et qui nouent des partenariats. Ces groupements sont présents, de même que les unités de forces mobiles, chaque fois que c'est possible. La Bricarde représente la quatrième cité marseillaise du point de vue du temps de présence de ces forces mobiles.

En second lieu, comme vous le savez également, nous menons une action en profondeur, moins visible pour les habitants des quartiers, mais qui est importante: il s'agit du démantèlement du trafic de stupéfiants. Cette action n'a jamais cessé; elle se déroule dans le cadre d'une coordination renforcée entre tous les services de police. Cela a permis de démanteler trente-deux réseaux en profondeur, en 2018. Depuis peu, nous y avons associé le service des douanes; cette année, les gendarmes y seront également associés, parce que les réseaux de Marseille se ramifient dans l'ensemble des Bouches-du-Rhône. Nous serons aussi présents dans cette action.

Croyez-le bien, nous poursuivrons avec beaucoup de détermination cette politique de présence renforcée, de démantèlement des trafics et de prévention des règlements de compte – sept règlements de comptes ont été déjoués en 2018. Vous connaissez mon attachement personnel pour la ville de Marseille. Tout sera fait pour que cessent les scènes telles que celle que nous avons vécue – votre émotion était perceptible lorsque vous l'avez décrite, et nous la partageons.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour saluer le courage et la détermination des policiers marseillais, qui luttent résolument, chaque jour, contre les trafics. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche.*)

M. le président. La parole est à Mme Samia Ghali, pour la réplique.

Mme Samia Ghali. Monsieur le secrétaire d'État, les enfants qui ont vécu cette scène sont allés, le lendemain, à l'école. Ce qu'ils ont vécu, c'était non pas un jeu vidéo très violent, mais la réalité de leur vie quotidienne.

FRAUDE À LA CARTE VITALE

M. le président. La parole est à Mme Claudine Kauffmann, pour la réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

Mme Claudine Kauffmann. Ma question s'adressait à Mme le ministre des solidarités et de la santé.

Lorsqu'Emmanuel Macron était candidat à la présidence de la République française, il ne cessait de souligner l'impérieuse nécessité de faire montre d'une transparence totale quant aux affaires publiques.

Pourtant, cette déclaration d'intention n'est pas toujours suivie d'effet lorsqu'une question est susceptible de mettre le Gouvernement en difficulté. Ainsi, la semaine dernière, dans cet hémicycle, le secrétaire d'État Adrien Taquet a refusé de répondre clairement lorsqu'il fut interpellé par notre collègue Nathalie Goulet au sujet de la fraude massive sur les cartes Vitale.

Je le rappelle, le nombre de numéros d'inscription au répertoire, les NIR, varie, selon les sources, de 17 millions à plus de 100 millions; cet écart est pour le moins déconcertant. Par ailleurs, le service administratif national d'immatriculation des assurés, qui appartient à votre ministère, estime que 1,8 million de ces numéros a été attribué à la suite de l'utilisation de faux documents.

Nous sommes en droit de connaître le nombre total de ces numéros et le nombre de ceux qui sont encore actifs.

Je souhaite aussi que vous nous précisiez le nombre de numéros d'inscription au répertoire qui ont été attribués à des étrangers résidant en France. En effet, l'opacité singulière que vous persistez à entretenir sciemment à ce sujet nous interpelle.

Si j'attends une réponse précise, je désire surtout que vous m'indiquiez les mesures que vous envisagez de prendre afin de remédier à la fraude massive sur les utilisations de la carte Vitale.

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. Madame la sénatrice, votre interrogation porte sur le sujet des fraudes aux prestations qui seraient commises à cause d'un numéro de sécurité sociale, le NIR, attribué sur le fondement de faux documents à des assurés sociaux nés hors de France.

Ces chiffres sont souvent relayés, et l'on comprend l'inquiétude qu'ils peuvent susciter, tant le préjudice subi serait important. La ministre Agnès Buzyn a rapidement demandé que ces données soient examinées. Au regard des compléments qui ont été apportés, je puis vous affirmer que ces chiffres ne correspondent en rien à la réalité.

Il me semble par conséquent nécessaire de rétablir les faits. Il serait en effet regrettable que de fausses informations amènent certains de nos concitoyens à stigmatiser les personnes nées à l'étranger, en les associant à des fraudeurs, ou à imaginer que les prestations de sécurité sociale sont versées sans aucun contrôle, donc sujettes à un phénomène massif de fraude.

Si 18 millions de NIR ont bien été attribués à des assurés, les cas de fraude représenteraient tout au plus, en 2017, quelque 0,2 % des situations. Il semble que l'écart entre le taux médiatisé et la réalité tienne à une mauvaise compréhension des données observées; le taux repris par les observateurs a été extrapolé à partir des résultats intermédiaires d'une campagne de contrôle interne, qui visait à évaluer la conformité des pièces justificatives acceptées par le service administratif national d'immatriculation des assurés au cours du processus d'attribution d'un numéro d'inscription au répertoire.

Il ne s'agit donc pas de fraudes avérées, puisque les assurés dont les pièces présentaient des anomalies ont été recontactés et ont pu apporter des pièces justificatives complémentaires. Dans la plupart des cas, il n'y avait pas d'intention de fraude chez ces assurés.

Une mission d'évaluation et de contrôle sur la fraude à l'obtention de numéros de sécurité sociale, présidée par le rapporteur général, est en cours depuis deux mois; elle devrait rendre ses premières conclusions au cours des semaines qui viennent.

Permettez-moi d'ajouter, avant de conclure, deux remarques d'ordre général sur l'environnement de contrôle du versement des prestations.

Premièrement, un numéro d'inscription au répertoire ne permet pas, à lui seul, de bénéficier de prestations, lesquelles nécessitent la production de pièces justificatives spécifiques à chaque situation pour compléter le numéro d'identification de la personne.

Deuxièmement, cette vision méconnaît l'importance des dispositifs de contrôle à l'œuvre dans l'organisme de sécurité sociale.

M. le président. Il faut conclure, madame la secrétaire d'État.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Les dispositifs de maîtrise des risques sont extrêmement complets, puisqu'ils sont certifiés depuis 2013. (*M. Martin Lévrier applaudit.*)

M. Jean-François Husson. Un seul sénateur applaudit?...

M. le président. La parole est à Mme Claudine Kauffmann, pour la réplique.

Mme Claudine Kauffmann. Une fois encore, votre refus de répondre clairement à une question simple résonne comme une caution apportée aux fraudeurs, d'autant que leurs méfaits portent sur des sommes considérables. Nos compatriotes, sur lesquels vous avez accru la pression fiscale, apprécieront certainement.

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions d'actualité au Gouvernement.

Je vous rappelle que les prochaines questions d'actualité au Gouvernement auront lieu le jeudi 4 avril.

Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux quelques instants.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures quarante, est reprise à dix-sept heures cinquante, sous la présidence de Mme Valérie Létard.)

PRÉSIDENTE DE MME VALÉRIE LÉTARD
vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

5

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 discussion du texte de la commission, nous en sommes parvenus, au sein de la section 3 du chapitre II du titre II, à l'article 17.

TITRE II (SUITE)

RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS

Chapitre II (suite)

ENCOURAGER LES INNOVATIONS EN
MATIÈRE DE MOBILITÉ

Section 3 (Suite)

Réguler les nouvelles formes de mobilité et renforcer la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique

Article 17

- ① I. – L'article L. 3132-1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin de la seconde phrase du premier alinéa, les mots : « et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 » sont supprimés ;
- ③ 2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment la nature des frais pris en considération. »
- ⑤ I *bis* (nouveau). – Au titre III du livre II de la troisième partie du même code, il est inséré un chapitre unique ainsi rédigé :
- ⑥ « CHAPITRE UNIQUE
- ⑦ « *Co-transportage de colis*
- ⑧ (*Division et intitulé nouveaux*)
- ⑨ « Art. L. 3231-1 (nouveau). – Le co-transportage de colis se définit comme l'utilisation en commun, à titre privé, d'une voiture particulière effectuée à titre non

onéreux excepté le partage des frais, pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur réalise pour son propre compte.

- ⑩ « La mise en relation, à cette fin, du conducteur et de la ou des personnes qui lui confient leur colis peut être effectuée à titre onéreux, et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1.
- ⑪ « L'activité de co-transportage n'entre pas dans le champ des professions de transporteur public routier de marchandises mentionnées à l'article L. 3211-1.
- ⑫ « Le montant des contributions financières reçues par un conducteur au titre du partage de frais pour l'exercice de l'activité de co-transportage de colis ne doit pas excéder un plafond annuel. Le dépassement de ce plafond entraîne la qualification d'activité professionnelle de transport public routier de marchandises. Ce plafond ainsi que la nature des frais pris en considération sont fixés par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et des transports. »
- ⑬ II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toutes mesures relevant du domaine de la loi afin de définir les conditions d'exercice de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique entre clients détenteurs de fret et entreprises de transport public routier de marchandises, en prévoyant notamment l'obligation pour l'opérateur de la plateforme de vérifier le respect, par les entreprises de transport, des conditions légales relatives à l'exercice de leur activité, ainsi que le dispositif de contrôle et de sanction qui leur est applicable.
- ⑭ 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.

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

L'amendement n° 159, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéas 12 et 13

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Céline Brulin.

Mme Céline Brulin. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, vous le savez, nous sommes plutôt défavorables aux ordonnances en général, en particulier ici, pour ce qui concerne la régulation des plateformes d'intermédiation numérique entre clients détenteurs de fret et entreprises de transport routier de marchandises.

Ces plateformes mettent en relation des clients qui possèdent des colis à transporter et des entreprises de transport ou des travailleurs indépendants. Elles sont de deux types : il s'agit des bourses de fret numérique, dont l'encadrement juridique est assez clair, et des services numériques de mise en relation commerciale, qui bénéficient d'un cadre juridique beaucoup plus flou, puisqu'ils ne sont pas considérés comme des commissionnaires de transport, malgré une activité proche.

La commission relève à juste titre que le régime appliqué à ces plateformes mérite d'être clarifié. Nous partageons cet avis, dans la mesure où il s'agit d'un sujet extrêmement important, et qui le sera sans doute encore davantage dans les années futures.

Dans ces conditions, nous pensons qu'il convient non pas de légiférer par ordonnance, mais de laisser le soin aux parties prenantes et au Gouvernement d'élaborer un véritable projet de loi, afin de combler des manques avérés.

Mme la présidente. L'amendement n° 661 rectifié, 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. 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 :

Alinéas 12 et 13

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à Mme Angèle Prévile.

Mme Angèle Prévile. Par le présent amendement, il s'agit d'établir une égalité de traitement entre les actuels commissionnaires de transport et les plateformes numériques, qui agissent dans le même champ, mais ne sont pas soumises à la même réglementation.

Il est ainsi proposé de considérer les plateformes numériques officiant en tant qu'opérateurs de transport de marchandises comme des commissionnaires de transport.

Autrement dit, puisque les activités exercées par les plateformes numériques de fret sont en tout point similaires à celles des commissionnaires de transport, cet amendement vise à leur appliquer ce statut. Cela permettrait de mieux encadrer leurs activités au travers d'un dispositif existant et déjà opérant, auquel se soumet l'ensemble des professionnels du secteur de la livraison.

Mme la présidente. L'amendement n° 792, présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Après le mot :

marchandises

insérer les mots :

ou des livreurs professionnels à vélo ou à pied

La parole est à M. Frédéric Marchand.

M. Frédéric Marchand. L'ordonnance prévue à l'article 17 a pour objet de définir les conditions d'exercice de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique entre clients détenteurs de fret et entreprises de transport public routier de marchandises.

Pour nous assurer que le transport motorisé n'est pas le seul concerné, nous souhaitons inclure dans le champ de cette ordonnance les livreurs professionnels effectuant des déplacements à vélo ou à pied.

Mme la présidente. L'amendement n° 793, présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Frédéric Marchand.

M. Frédéric Marchand. Je ne reviens pas sur les dispositions prévues à l'article 17 relatives à l'habilitation à légiférer par ordonnance s'agissant des conditions d'exercice de l'activité des plateformes.

Par cet amendement, il s'agit d'introduire un alinéa précisant le champ d'application de l'ordonnance, afin qu'elle concerne les transporteurs routiers de personnes lorsqu'ils effectuent du transport de marchandises à titre accessoire. En effet, cette activité se développe de plus en plus. Ainsi, des cars transportant des personnes profitent de la place libre dans leur coffre pour transporter des marchandises. Il s'agit d'encadrer une telle activité.

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. Il est nécessaire d'encadrer l'activité des plateformes d'intermédiation numérique spécialisées dans le transport de marchandises, qui agissent aujourd'hui sans cadre juridique clair – c'est une évidence –, afin notamment de définir leurs responsabilités en fonction de leur niveau d'intervention dans la relation commerciale, entre les clients détenteurs de fret et les entreprises de transport.

L'ordonnance prévue à l'article 17 permettra de mieux réguler ce secteur et, donc, de mieux lutter contre l'exercice illégal de la profession de transporteur de marchandises.

Si la commission peut partager la position de nos collègues concernant le recours aux ordonnances, elle a émis un avis défavorable sur l'amendement n° 159.

Quant à l'amendement n° 661 rectifié, il vise à soumettre l'ensemble des plateformes d'intermédiation numérique spécialisées dans le transport de marchandises au statut de commissionnaire de transport, ce qui ne permettrait pas de prendre en compte la diversité de leurs natures et de leurs activités. En effet, certaines plateformes interviennent directement dans la relation commerciale entre le client détenteur de fret et l'entreprise de transport, en définissant, par exemple, les conditions d'exécution de la prestation de transport et sa tarification.

Leur activité s'apparente donc à celle d'un commissionnaire de transport, tandis que d'autres plateformes se contentent de mettre en relation les clients et les entreprises de transport sans intervenir dans la relation commerciale. Tel est le cas des bourses de fret numérique.

Ainsi, leur appliquer le statut de commissionnaire de transport ne serait pas approprié. Il reviendra à l'ordonnance prévue à l'article 17 de définir au mieux le régime juridique applicable aux plateformes d'intermédiation en fonction de l'activité du type de plateformes concerné. La commission a donc émis un avis défavorable sur l'amendement n° 661 rectifié.

S'agissant des amendements n° 792 et 793, ils sont satisfaits par la rédaction actuelle de l'article 17, qui prévoit que l'ordonnance porte sur les conditions d'exercice de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique spécialisées dans le domaine du transport de marchandises, ce qui englobe les livraisons de marchandises à vélo ou à pied, ainsi que la livraison au moyen de véhicules qui ne sont pas des véhicules de transport de marchandises.

La commission sollicite donc le retrait de ces deux amendements. À défaut, elle se verrait contrainte d'émettre un avis 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*. S'agissant de l'amendement n° 159, je comprends la préoccupation de mieux encadrer ces plateformes numériques, qui se développent pour offrir des réponses innovantes visant à mettre en relation des donneurs d'ordres et des transporteurs.

Mesdames, messieurs les sénateurs, vous contestez le recours à une ordonnance en la matière. Je le précise, un tel encadrement est nécessaire. La concertation doit se poursuivre sur ce sujet qui est complexe, puisque les plateformes n'ont pas toutes le même positionnement. Les intérêts des acteurs ne sont pas forcément alignés, et des questions techniques doivent être tranchées.

Nous avons donc souhaité nous donner la possibilité d'avancer rapidement sur ce sujet, en concertation avec tous les acteurs. Cela correspond à une forte attente des professionnels, qui se voient concurrencés par des acteurs ne détenant pas les qualifications professionnelles nécessaires pour exercer de telles prestations. Je suis donc bien évidemment défavorable à l'amendement n° 159.

L'amendement n° 661 rectifié vise à donner la qualification de commissionnaire de transport aux plateformes numériques, ce qui me paraît très réducteur. En réalité, le rôle du commissionnaire de transport est non pas de mettre en relation un donneur d'ordres et un transporteur, mais de trouver, pour le compte d'un donneur d'ordre, avec des moyens qu'il lui appartient de trouver, la bonne réponse en termes de transport.

Par cet amendement, il s'agit de mettre en relation un donneur d'ordres et un professionnel du transport routier. Non seulement une telle disposition me paraît très réductrice, mais elle ne correspond au souhait ni des plateformes ni des professionnels. Par conséquent, le Gouvernement a émis un avis défavorable sur l'amendement n° 661 rectifié.

S'agissant de l'amendement n° 792, je vous confirme que la rédaction actuelle couvre bien les services rendus par des livreurs à pied ou à vélo. En effet, la notion de « transport public routier de marchandises » n'implique pas forcément un véhicule motorisé.

Je sollicite donc le retrait de cet amendement, qui est satisfait.

J'en viens à l'amendement n° 793, qui vise les entreprises de transport de voyageurs transportant du fret à titre accessoire. *A priori*, ce cas est couvert par la rédaction actuelle de l'article. Toutefois, l'amendement me paraissant clarifier cette notion, j'y suis favorable.

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

M. Olivier Jacquin. Madame la ministre, le fait que vous proposiez de légiférer par ordonnance s'agissant du transport de marchandises est bien le signe que ce sujet est le parent pauvre de ce texte de loi, lequel s'intéresse principalement au transport de voyageurs.

Pourtant, je le rappelle, les marchandises circulent sur les mêmes infrastructures que les voyageurs, ce qui vient les encombrer. Le cotransportage est dans une situation analogue à celle du covoiturage, bien qu'il soit moins connu. Ainsi, un site comme FretBay n'a pas la notoriété de BlaBlaCar ou de Mobicoop. Si vous voulez prendre le train confortablement et faire transporter vos skis par un tiers, vous pouvez y avoir recours. Vous pouvez également faire traverser la France à votre guitare par ce biais.

Je vous invite, mes chers collègues, pour voir jusqu'où se déploie l'imagination de ces plateformes numériques, à taper deux mots sur votre ordinateur : « Cocolis » et « Ouibus ». Vous découvrirez ainsi que les utilisateurs d'un Ouibus peuvent transporter le colis d'un tiers qu'ils ne connaissent pas et obtenir ainsi une rémunération, ainsi qu'une réduction sur leur prochain transport en Ouibus.

Nous sommes tout à fait favorables à l'économie du partage permise par les nouvelles technologies numériques. Toutefois, face à la triche, il convient de limiter, réglementer et réguler. En effet, sachez que certaines personnes en font une activité continue et permanente. Elles concurrencent ainsi des transporteurs dûment inscrits en tant que commissionnaires de transports et sur lesquels pèse une vraie responsabilité du colis transporté.

Par conséquent, le choix de légiférer par ordonnance sur ce sujet est très étonnant. Il s'agit en effet de « définir les conditions d'exercice de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique entre clients détenteurs de fret et entreprises de transport public routier de marchandises », ce que nous pourrions très bien faire ici.

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

M. Frédéric Marchand. À la suite des explications données par M. le rapporteur et Mme la ministre, je retire l'amendement n° 792, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 792 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 159.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 661 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 793.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 676 rectifié, 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-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 :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

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

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. Par cet amendement, il s'agit de mettre en place une régulation généralisée des plateformes d'intermédiation pour le transport de marchandises.

Face au risque de concentration de ces plateformes, cette régulation sur les modalités d'échanges et les tarifs des prestations se doit d'être négociée dans le cadre d'une convention collective de branche.

Afin de garantir l'aboutissement effectif de ces mesures de régulation, une mesure supplémentaire supplétive est prévue en cas d'échec de la négociation dans le délai prévu par la loi.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Renvoyer à un accord de branche du secteur routier le soin de définir les conditions d'exercice des plateformes d'intermédiation numérique, dont l'activité ne relève pas aujourd'hui du secteur du transport routier, ne me paraît pas, en l'absence de clarification préalable, une bonne solution.

Le cadre applicable à l'activité de ces plateformes doit être défini au niveau de la loi. Tel est le rôle de l'ordonnance prévue à l'article 17.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il n'est absolument pas du ressort de la négociation collective entre partenaires sociaux de la branche du secteur routier de réguler l'activité d'acteurs ne relevant pas du transport routier.

Un tel dispositif ne pouvant pas fonctionner, je demande le retrait de cet amendement. À défaut, je me verrais contrainte d'émettre un avis défavorable.

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

M. Olivier Jacquin. Cet amendement ne peut se comprendre pleinement qu'au regard de l'amendement n° 661 rectifié, aux termes duquel les plateformes numériques devenaient des commissionnaires de transport. Il existe en

effet un véritable risque de distorsion de concurrence entre les transporteurs dûment agréés et réglementés et les plateformes numériques.

En effet, au-delà d'un certain seuil, nous serons contraints, comme pour le covoiturage, de poser des définitions et des délimitations. À un moment où l'activité du cotransportage est encore naissante, il s'agit de réunir l'ensemble des acteurs, afin d'éviter une situation semblable à celle de l'hôtellerie, où un acteur en situation monopolistique – Booking.com – capte une bonne partie de la valeur.

Au demeurant, je retire l'amendement n° 676 rectifié, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 676 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 17.

(L'article 17 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 17

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

L'amendement n° 794 rectifié *bis* est présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche.

L'amendement n° 892 rectifié *ter* est présenté par MM. Corbisez et Artano, Mme M. Carrère, M. Gold, Mme Guillotin et MM. Collin, Labbé, Castelli, Dantec, Gabouty, Menonville, Requier et Vall.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 17

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 794 rectifié *bis*.

M. Frédéric Marchand. Cet amendement vise à faciliter l'accès à la profession de transporteur public aux conducteurs de cyclomoteurs et de cycles à pédalage assisté, afin qu'ils relèvent d'une législation différente de celle applicable aux conducteurs d'utilitaires de 3,5 tonnes.

Cela peut paraître logique au regard de la différence des véhicules. Aujourd'hui, pourtant, les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises sont trop complexes pour ceux qui utilisent des scooters et des vélos électriques.

Ces obstacles poussent d'ailleurs certains livreurs à contourner les règles existantes et à s'inscrire sur les plateformes de livraison en déclarant un vélo, alors qu'en réalité ils utilisent un scooter. Ils ne sont donc pas assurés et le moindre accident peut se terminer en drame. Il convient de les protéger et d'encadrer ces nouveaux usages.

J'ajoute que la plupart d'entre eux sont jeunes et n'ont pas toujours les ressources financières nécessaires pour obtenir la capacité professionnelle. Dans les conditions actuelles, on les prive donc de travail.

C'est pourquoi il convient d'assouplir les conditions d'accès à la profession de transporteur public pour ces deux types de véhicules. Le développement des deux-roues et des vélos cargo à assistance électrique est une occasion à saisir pour relever le défi des nouvelles mobilités, en répondant aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux que nous connaissons.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez, pour présenter l'amendement n° 892 rectifié *ter*.

M. Jean-Pierre Corbisez. Cet amendement vise à faciliter l'accès à la profession de transporteur public routier de marchandises aux conducteurs de cyclomoteurs et de cycles à pédalage assisté.

Le développement des deux-roues et des vélos cargo à assistance électrique constitue une occasion à saisir pour relever le défi de la nouvelle mobilité.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Aujourd'hui, le statut de transporteur routier de marchandises ne s'applique pas aux entreprises qui utilisent des vélos à pédalage assisté pour effectuer du transport de marchandises. En revanche, l'activité de transport de marchandises par cyclomoteurs est soumise à ce statut et aux obligations qui en découlent.

S'ils étaient adoptés, ces amendements excluraient de la réglementation applicable aux transporteurs routiers toutes les entreprises utilisant de tels véhicules. Ces dernières ne seraient par conséquent soumises à aucune obligation en termes notamment de capacité professionnelle, alors que c'est *a priori* ce que nous recherchons. Cela pourrait engendrer un problème de concurrence déséquilibrée dans le secteur du transport routier.

La commission, estimant qu'il faut faire l'inverse de ce qui est proposé, a émis un avis défavorable sur ces amendements identiques.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Ces amendements semblent être mal rédigés, puisqu'ils visent à dispenser toute entreprise, dès lors qu'elle utiliserait au moins un de ces véhicules, en plus des autres véhicules utilitaires légers ou lourds, de toute obligation d'inscription au registre des entreprises de transport, ce qui déstabiliserait totalement le marché du transport routier et serait en contradiction avec la réglementation européenne.

Les entreprises qui utilisent uniquement des cycles à pédalage assisté ne sont pas soumises à l'obligation d'inscription au registre des entreprises de transport. En revanche, les cyclomoteurs le sont, ce qui renvoie à un objectif de professionnalisation du secteur de la course. Selon moi, il n'est pas opportun de dispenser les entreprises utilisant des cyclomoteurs de répondre à des exigences d'honorabilité, ainsi que de capacité financière et professionnelle. Cela constituerait également un élément de déstabilisation du secteur.

Le Gouvernement est donc défavorable à ces deux amendements identiques.

M. Jean-Pierre Corbisez. Je retire l'amendement n° 892 rectifié *ter*, madame la présidente !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 794 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 18

① La section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1231-17 ainsi rédigé :

② « Art. L. 1231-17. – I. – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, soumettre les services de partage de véhicules et d'engins permettant le transport de passagers ou de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache, à un régime d'autorisation préalable.

③ « II. – L'autorisation d'exploiter mentionnée au I peut comporter des prescriptions portant exclusivement sur :

④ « 1° Le nombre et les caractéristiques des véhicules ou des engins pouvant être mis à disposition des utilisateurs, ainsi que les conditions de déploiement de ces véhicules ou engins ;

⑤ « 2° Les mesures que doit prendre l'opérateur afin d'assurer le respect, par lui-même ou ses préposés, et par les utilisateurs des engins et véhicules, des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes ;

⑥ « 3° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait des véhicules et engins lorsque ceux-ci sont hors d'usage ou en cas d'interruption ou d'arrêt définitif du service ;

⑦ « 4° Le plafond d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre devant être respecté par les véhicules ou les engins mis à disposition des utilisateurs ;

⑧ « 5° L'interdiction partielle ou totale de faire des engins ou véhicules concernés des supports de publicité ;

⑨ « 6° Le montant de la redevance d'occupation du domaine public dû, le cas échéant, par l'opérateur, pour chaque véhicule ou engin.

⑩ « La durée de l'autorisation d'exploiter et les conditions de sa délivrance sont définies par les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale mentionnés au I.

⑪ « III. – En cas de non-respect des prescriptions définies dans l'autorisation d'exploiter, l'autorité organisatrice peut, après avoir mis l'opérateur à même de présenter ses observations, lui infliger une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et à la situation de l'intéressé et ne peut excéder 300 000 €. »

⑫ « IV. – Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État. »

Mme la présidente. La parole est à Mme Catherine Dumas, sur l'article.

Mme Catherine Dumas. L'article 18 renforce la régulation des opérateurs qui mettent à disposition des utilisateurs des engins ou véhicules accessibles en libre-service et sans station d'attache, suivant le système de *free floating*.

J'ai souhaité intervenir en introduction de notre discussion sur cet article, car j'ai le sentiment qu'un certain nombre d'amendements qui vont être défendus et dont nous débattons trouvent leur origine et, sans doute, leur solution dans le fait que les engins de mobilité qui font l'objet de notre attention n'ont pas de station d'attache.

En effet, différentes préoccupations s'expriment dans notre hémicycle. Notre collègue Philippe Mouiller s'inquiète, légitimement, du stationnement sauvage qui pourrait entraver l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou en perte d'autonomie. M. Karoutchi souhaite que ces engins puissent recevoir un logotype; Mme Vullien, quant à elle, veut permettre d'adapter le mieux possible l'offre proposée aux besoins des différentes populations.

Toutes ces préoccupations, et d'autres encore, comme l'organisation de l'espace public, seraient apaisées si les engins restaient accessibles en libre-service, mais avaient une station d'attache.

Il ne faut pas non plus oublier la nécessaire recharge énergétique des appareils: comme elle ne peut s'effectuer que sur base, elle doit être organisée *via* l'enlèvement et la repose nocturnes des véhicules par des vacataires dont les conditions de travail et de rémunération sont peu enviables. Je souhaite, mes chers collègues, attirer votre attention sur ce dernier point.

Voilà une observation que je souhaitais partager avec vous, mes chers collègues, mais aussi avec les représentants du Gouvernement, en introduction de nos débats sur cet article.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Marchand, sur l'article.

M. Frédéric Marchand. Depuis plusieurs mois, nous voyons apparaître et se développer de manière exponentielle de nouvelles mobilités, dont le lien avec le numérique n'est pas à négliger.

Le succès du *free floating* s'explique par la facilité de l'utilisation de ces services, leur prix abordable et la possibilité de les trouver n'importe où. Ce système contribue fortement au développement d'une mobilité propre: zéro émission, zéro bruit en ville!

Le texte initial répondait aux attentes des autorités organisatrices de la mobilité et des opérateurs dits « de *free floating* », qui désiraient tous l'encadrement de cette nouvelle activité. Il convient de la réguler, afin de profiter des effets bénéfiques liés aux nouveaux services de mobilité tout en limitant les effets néfastes pour l'ordre public et la sécurité de tous.

Des règles sont nécessaires pour permettre un développement harmonieux et sain des nouvelles mobilités décarbonées, mais ces règles ne doivent pas venir freiner le développement de ces nouvelles offres, plébiscitées par les usagers.

Notre commission a durci le dispositif envisagé, en donnant aux communes la possibilité de mettre en place un régime d'autorisation préalable et un système de redevance. Cela changera-t-il quelque chose? Oui! Cela va sans doute freiner l'innovation et empêcher de nouveaux acteurs de se développer, en cas de décision arbitraire de la ville, ou d'évoluer, en cas d'exigences trop strictes. Cela soulève également un problème de concurrence déloyale, dans le cas où les pouvoirs publics locaux offriraient leurs propres services de *free floating*.

En revanche, ces règles n'empêcheront ni les incivilités, ni les accidents, ni l'usage des trottoirs par les trottinettes. La mise en place d'une redevance ne serait vue que comme un droit d'exister.

Nous avons tous rencontré des acteurs de ce secteur, qui nous ont exposé comment leur activité se déroule aujourd'hui. Dans la majorité des cas, les opérateurs préviennent les communes de leur implantation. Ils sensibilisent les usagers aux enjeux de la sécurité routière, par le biais des applications. Certains distribuent même des casques gratuitement.

Pour toutes ces raisons, mes chers collègues, nous vous proposerons de revenir à la rédaction initiale de cet article, qui laissait une plus grande marge de manœuvre aux AOM et un contrôle *a posteriori* de l'activité de ces acteurs. Permettre aux AOM de réguler ces derniers à l'échelle de chaque territoire garantira, sans doute, une meilleure régulation, ainsi qu'un contrôle plus efficace. La sensibilisation à la sécurité, concernant l'usage de ces nouveaux services, n'en sera que plus efficace.

Mes chers collègues, l'enjeu est de taille: ne nous laissons donc pas piéger par l'impatience et la volonté d'aller trop vite! Ces nouvelles mobilités sont sans doute l'avenir; elles doivent permettre à chacun de se déplacer librement, notamment pour effectuer le dernier kilomètre.

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

L'amendement n° 932, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé:

I. – Alinéas 2 à 10

Remplacer ces alinéas par cinq alinéas ainsi rédigés:

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

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

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

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

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

II. – Alinéa 11

Supprimer les mots :

dans l'autorisation d'exploiter

La parole est à Mme la ministre.

Mme Elisabeth Borne, ministre. L'article 18 est important, et même très important, puisqu'il a pour objet d'accompagner le développement de nouveaux modes de transport en libre-service – vélos, trottinettes, scooters électriques, mais aussi, demain, voitures autonomes –, tout en anticipant leurs impacts sur les autres modes de transport et en gardant à l'esprit les enjeux de fluidité du déplacement, tant sur la chaussée que sur les trottoirs, ainsi que la gestion des espaces publics.

Il faudra également prendre en compte la situation des travailleurs qui contribuent à fournir ces services ; ils ne sont pas, en général, salariés, mais ils doivent bénéficier de droits, ce qui est l'objet de l'article 20.

L'objectif du Gouvernement est de parvenir, par le biais de cet article, à un équilibre entre les prérogatives des collectivités compétentes sur la voirie, en matière de circulation et de stationnement, et celles des autorités organisatrices de la mobilité. Nous voulons aussi aboutir à un équilibre entre, d'une part, la liberté d'entreprendre et l'innovation et, d'autre part, le respect de l'intérêt général.

Le texte adopté par votre commission introduit un régime d'autorisation préalable pour les opérateurs de services dits « de *free floating* », adossé à la mise en place d'une redevance d'occupation temporaire du domaine public par engins ou par véhicules. Ce texte prévoit que les collectivités, au titre de leurs compétences sur la voirie, mettent en place ce régime après consultation des AOM concernées.

Cela représente, selon moi, un apport positif au débat, qui rend clair le fait que certains services de mobilité, dits « sans station d'attache », occupent le domaine public, puisque leurs engins ne sont pas stationnés sur des emplacements spécifiques. Par ailleurs, je suis convaincue que le rôle des collectivités propriétaires du domaine public est essentiel dans le dispositif.

Néanmoins, je voudrais souligner plusieurs difficultés.

Je ne pense pas, d'une part, que l'instauration systématique d'un régime d'autorisation préalable soit adaptée. Certaines collectivités pourraient simplement souhaiter définir un ensemble de règles, ou un cahier des charges à respecter, sans avoir à suivre une procédure administrative d'autorisation, voire de sélection, ce qui est la règle de droit commun dès lors qu'il y a autorisation d'occupation du domaine public.

Je suis, d'autre part, convaincue que l'autorité organisatrice doit jouer un rôle plus central dans le dispositif, notamment pour les services qui n'utilisent pas le domaine public au-delà des places de stationnement déjà disponibles.

Nous poursuivrons la concertation en tenant compte des orientations du Sénat, afin de construire un dispositif qui donne toutes leurs places aux autorités organisatrices comme aux communes, chacune dans leur champ de compétence, qui offre de la souplesse, de manière à éviter des procédures administratives coûteuses tant pour les acteurs économiques que pour les administrations, et qui facilite le développement de nouveaux services, tout en tenant compte des problématiques de sécurité, de stationnement et d'aménagement urbain, et en évitant la fragmentation des règles.

En attendant le résultat de ce travail, qui est engagé et qui se poursuit avec les différents acteurs, le Gouvernement propose, au travers de cet amendement, le retour à la version initiale de cet article, plus proche de cet objectif, sans pour autant nier l'apport de votre commission. Le débat qui s'engage va nous permettre d'avoir des échanges sur ces orientations.

Mme la présidente. L'amendement n° 888 rectifié, présenté par MM. Corbisez, Artano et Roux, Mme Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve et MM. Collin, Castelli, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

I. – Alinéas 2 à 4

Remplacer ces alinéas par cinq alinéas ainsi rédigés :

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

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

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

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

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

II. – Alinéa 6

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

III. – Alinéa 7

Supprimer cet alinéa.

IV. – Alinéa 10

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

V. – Alinéa 11

Remplacer les mots :

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

par les mots :

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

La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez.

M. Jean-Pierre Corbisez. Le texte de la commission ouvre aux EPCI et aux communes la possibilité de mettre en place un régime d'autorisation préalable pour les opérateurs de *free floating*, notamment par le biais d'une liste de prescriptions relatives aux caractéristiques des engins et aux mesures prises en matière de règles de circulation ou de retrait des véhicules défaillants.

Par cet amendement, nous proposons d'aller plus loin que le système d'autorisation préalable et de mettre en place un dispositif de délivrance de licences d'exploitation pour les plateformes de véhicules en partage. Cette licence serait délivrée par les EPCI et les communes ; elle couvrirait tout ou partie de leur ressort territorial, et serait soumise à un renouvellement annuel sur demande de l'opérateur.

Du fait du caractère fortement concurrentiel de ce marché et de son évolution rapide, il est en effet pertinent d'instaurer une forme de clause de revoyure, afin d'inciter les collectivités à examiner régulièrement sur cette question et à sélectionner les opérateurs les plus pertinents en la matière.

Mme la présidente. L'amendement n° 816, présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

I. – Alinéas 2 à 4

Rédiger ainsi ces alinéas :

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

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

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

II. – Alinéa 6

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

III. – Alinéas 9 et 10

Supprimer ces alinéas.

IV. – Alinéa 11

Supprimer les mots :

définies dans l'autorisation d'exploiter

La parole est à M. Frédéric Marchand.

M. Frédéric Marchand. S'il est nécessaire d'encadrer efficacement les nouvelles offres de transport non définies actuellement dans le code de la route ou dans celui des transports, il s'agit non pas de brider cette innovation, mais bien de l'accompagner.

C'est pourquoi les AOM pourront établir des prescriptions minimales au travers, notamment, d'une charte que les opérateurs des nouveaux services de mobilité devront respecter sous peine de sanctions. Elles pourront s'emparer du sujet, si elles le souhaitent, sans freiner le développement des opérateurs et des nouveaux services de mobilité.

Tel est le sens de cet amendement.

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

Alinéa 2

Après le mot :

marchandises

insérer les mots :

et n'étant pas immatriculés

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Nous entendons simplement préciser que les deux-roues motorisés électriques, qui sont déjà soumis aux dispositions du code de la route, ne doivent pas subir deux réglementations différentes. Pour les extraire de l'application de cet article, il convient donc d'y insérer les mots « et n'étant pas immatriculés », puisque les deux-roues motorisés électriques, par définition, le sont.

Mme la présidente. L'amendement n° 714, présenté par M. Pellevat, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Après le mot :

marchandises

insérer les mots :

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

La parole est à M. Cyril Pellevat.

M. Cyril Pellevat. Cet amendement est similaire à celui que vient de défendre Roger Karoutchi, mais sa rédaction est plus précise, puisque nous ajoutons encore les mots « au sens du code de la route ».

Mme la présidente. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 397 rectifié *bis* est présenté par Mme Vullien, MM. Capo-Canellas et Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnecarrère et A. Marc, Mmes Billon et C. Fournier et MM. Delcros et Fouché.

L'amendement n° 563 rectifié est présenté par MM. Menonville et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin et Castelli, Mme N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Requier et Vall.

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

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 3

Remplacer les mots :

portant exclusivement

par les mots :

pouvant notamment porter

La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 397 rectifié *bis*.

Mme Michèle Vullien. L'article 18 offre aux communes et aux EPCI la possibilité de soumettre les services de partage de véhicules en libre-service et sans station d'attache à un régime d'autorisation préalable.

À cette fin, y figure une série de prescriptions exclusives dont ne peuvent se départir les autorités compétentes, alors même que cette liste pourrait se révéler inadaptée sur certains territoires, en raison de spécificités locales.

Le présent amendement tend donc à laisser le soin aux collectivités de définir quelles prescriptions elles souhaitent édicter, afin d'adapter au mieux l'offre proposée aux besoins en mobilité de la population, tout en respectant le partage équitable et harmonieux de l'espace public, sans oublier les plus fragiles, et en évitant d'offrir une image d'anarchie et de ville mal tenue.

Mme la présidente. La parole est à M. Franck Menonville, pour présenter l'amendement n° 563 rectifié.

M. Franck Menonville. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Husson, pour présenter l'amendement n° 1007 rectifié.

M. Jean-François Husson. Il est lui aussi défendu. On verra ce que dira Mme la ministre !

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

I. – Alinéa 3

Remplacer le mot :

exclusivement

par le mot :

notamment

II. – Alinéa 4

1° Après le mot :

déploiement

insérer les mots :

et à la disponibilité en temps réel

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

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

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Cet amendement, dont l'auteur est mon inestimable collègue Philippe Pemezec, vise naturellement à préciser que les données issues des opérateurs des engins en libre-service doivent être complétées par des données acquises en temps réel, afin de permettre une analyse fine des pratiques et l'adaptation des politiques publiques de gestion de la voirie.

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

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par les mots :

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

La parole est à M. Philippe Mouiller.

M. Philippe Mouiller. Cet amendement a pour objet de réaffirmer l'impératif d'accessibilité de la voie publique pour les personnes à mobilité réduite, dont les déplacements sont souvent entravés par le stationnement sauvage de divers véhicules. Nous pouvons le constater aux abords mêmes du Sénat !

Il paraît donc important, et même indispensable, de mentionner explicitement les intérêts de ces personnes dans les autorisations préalables qui seront notifiées aux sociétés d'exploitation de ces véhicules.

Mme la présidente. L'amendement n° 236 rectifié, présenté par MM. Karoutchi, Bascher, Bonhomme, Bonne, Buffet, Calvet et Cambon, Mme L. Darcos, M. Daubresse, Mmes Deromedi, Di Folco, Duranton et Estrosi Sassone, MM. Ginesta et Husson, Mme Imbert, M. Laménié, Mme Lassarade, MM. Le Gleut, Lefèvre et Magras, Mmes M. Mercier et Micouleau et MM. Milon, Panunzi, Piednoir, Sido, Vial et Vogel, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par les mots :

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

La parole est à M. Roger Karoutchi. (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Roger Karoutchi. Je suis le roi du *free floating* ! (*Sourires.*)

Cet article encadre la publicité permise sur les véhicules accessibles en *free floating*. Cet amendement vise simplement à préciser que, naturellement, la publicité pour le service lui-même est possible. Même s'il ne faut pas utiliser ces éléments pour faire de la publicité comparative, il faut bien que ces services se fassent connaître.

Mme la présidente. L'amendement n° 662 rectifié, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. 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 :

Après l'alinéa 9

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte.

M. Jean-Michel Houllégatte. Au titre des prescriptions imposées aux opérateurs, nous souhaitons attirer l'attention sur un fait particulier. Les nouveaux opérateurs de transport de voyageurs déploient leurs services là où la demande est la plus forte la plus lucrative ; c'est ce que l'on appelle la

« théorie de l'écrémage », que l'on a bien connue en matière de déploiement de services numériques. Cependant, ils peuvent négliger certains périmètres couverts par une AOM donnée.

Nous proposons donc d'instaurer un dialogue entre l'AOM et l'opérateur quant au périmètre de déploiement du service, de façon, par exemple, à ce que l'ensemble du territoire communal soit couvert.

La redevance d'exploitation pourra ainsi être modulée en fonction de l'ampleur de la zone que l'opérateur couvrira effectivement.

Mme la présidente. L'amendement n° 1025, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Remplacer les mots :

l'autorité organisatrice peut

par les mots :

la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale peut

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter cet amendement et pour donner l'avis de la commission sur les autres amendements en discussion.

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'amendement n° 1025 est un amendement de conséquence. Il vise à tenir compte des modifications que nous avons adoptées en commission, afin de donner aux collectivités détentrices des compétences en matière de circulation et de stationnement la possibilité de mieux réguler ces engins.

J'en viens à l'avis de la commission sur les autres amendements en discussion. Au reste, le nombre des amendements déposés sur cet article témoigne de l'intérêt que cette question suscite en chacun d'entre nous, mais aussi au sein des collectivités.

La position de la commission, telle qu'elle s'exprime dans la rédaction qui vous est soumise, traduit le travail issu des auditions que nous avons menées avec les différents acteurs de ce domaine, qu'il s'agisse de représentants des collectivités ou des entreprises.

Nous avons tenté, comme sur tous les autres sujets, de trouver un équilibre. Nous avons ainsi offert aux collectivités la faculté de mettre en œuvre l'autorisation préalable qui a déjà été évoquée. Cela reste facultatif, à l'évidence : nous leur donnons une totale liberté. Nous avons également laissé aux collectivités le choix de déterminer les critères applicables au sein de la liste que nous avons établie.

Nous estimons que cette démarche aura un effet de simplification pour les acteurs des mobilités. On pourrait imaginer que, dans deux territoires voisins, les cahiers des charges des deux collectivités soient complètement différents. C'est pourquoi, dans un souci de développement encadré de ces activités, nous avons souhaité simplifier, pour les acteurs, la lecture des cahiers des charges et leur éventuelle harmonisation.

L'amendement n° 932 du Gouvernement vise à revenir à la rédaction originale de cet article. Même si le Gouvernement entend bien répondre au développement de ces services, cette rédaction initiale est très insuffisante.

En effet, les prescriptions qui pourraient être fixées par les autorités organisatrices seraient très limitées, puisqu'elles ne pourraient concerner que la transmission d'informations relatives aux flottes de véhicules et les mesures que les opérateurs devraient prendre pour s'assurer du respect des règles de circulation et de stationnement et pour retirer les véhicules hors d'usage.

Toutes les collectivités dont j'ai pu rencontrer les représentants, en compagnie de membres de la commission, demandent des pouvoirs de régulation plus importants.

Nous n'avons pas accédé à la totalité de leur demande, mais nous avons voulu à tout le moins renforcer sensiblement leurs compétences, en leur permettant de soumettre les opérateurs à un régime d'autorisation préalable et à des obligations portant, en plus de ce que propose le Gouvernement, sur le nombre maximal d'engins pouvant être déployés, sur leurs caractéristiques et sur le paiement de redevances d'occupation du domaine public. Nous laissons aux collectivités le soin de déterminer ces points ; j'y reviendrai au sujet de l'amendement relatif aux scooters.

Vous déclarez, madame la ministre, vouloir travailler à l'élaboration d'un texte équilibré avec les différents acteurs. Nous aurions évidemment préféré que, dès maintenant, vous ayez traduit le résultat de ces discussions dans un amendement différent. En l'état, vous comprendrez que la commission n'a pu émettre qu'un avis défavorable sur celui-ci.

L'amendement n° 888 rectifié vise, quant à lui, à soumettre les opérateurs à des licences d'opération. Il est satisfait par la rédaction de l'article 18 issue des travaux de la commission. Il tend en outre à supprimer, pour les collectivités, la possibilité d'imposer aux opérateurs des prescriptions relatives aux niveaux d'émissions de polluants atmosphériques des véhicules déployés. Je préfère donc que nous en restions à la rédaction de la commission. C'est pourquoi celle-ci a émis un avis défavorable sur cet amendement.

L'amendement n° 816, comme l'amendement n° 932 du Gouvernement, tend à revenir à la rédaction originale de cet article, en ne conservant que quelques-unes des modifications introduites en commission. L'avis de celle-ci sur cet amendement est donc défavorable.

Quant aux amendements n° 317 rectifié et 714, le régime que nous avons introduit en commission vise à mieux réguler les véhicules et les engins de *free floating*. Il s'agit, non pas de les soumettre à une réglementation qui viendrait s'ajouter au code de la route, mais de s'assurer qu'ils respectent bien les règles de circulation et de stationnement définies par les collectivités.

Ce régime, assez simple, d'autorisation doit par ailleurs permettre aux collectivités de maîtriser le nombre de véhicules déployés dans les agglomérations, afin d'éviter les situations où des milliers d'engins sont déployés sans accord préalable de la commune concernée, ce qui a été le cas, par exemple, à Bordeaux. Cet outil de régulation donné aux collectivités doit pouvoir s'appliquer à tous les véhicules et engins de *free floating*, qu'ils soient ou non immatriculés.

Cela peut également sécuriser un opérateur qui bénéficierait d'une autorisation de la collectivité : si le nombre total d'engins autorisés est défini, cela empêchera la multiplication d'opérateurs sur un même produit dans une seule collectivité. L'avis de la commission sur ces deux amendements est donc défavorable.

Concernant les amendements identiques n° 397 rectifié *bis*, 563 rectifié et 1007 rectifié, nous avons là aussi recherché un équilibre en commission. Nous renforçons substantiellement les pouvoirs de régulation des collectivités à l'égard des opérateurs sans pour autant empêcher le développement de ces services, qui peuvent être utiles du point de vue de la mobilité.

Ces amendements tendent à permettre aux collectivités de soumettre les opérateurs de *free floating* à toutes prescriptions qu'elles jugeraient utiles, ce qui pourrait décourager ces opérateurs, et même empêcher le développement de ces services si les prescriptions fixées étaient contradictoires d'une commune à l'autre.

Par ailleurs, si ces prescriptions sont trop importantes, les opérateurs ne pourront pas les respecter. Je propose donc d'en rester sur ce point à la rédaction issue des travaux de la commission, qui fixe la liste des prescriptions que les collectivités pourront mettre en place, ce qui répond aux préoccupations que nous ont exprimées leurs représentants. L'avis de la commission sur ces trois amendements identiques est donc défavorable.

L'amendement n° 971 rectifié *bis* est déjà satisfait par l'article 9, qui prévoit que les données de localisation des engins disponibles devront être ouvertes et accessibles aux autorités organisatrices. La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

L'amendement n° 207 rectifié *bis* tend en revanche à apporter à cet article une précision intéressante et pertinente, compte tenu de la gêne que peuvent représenter les engins mal stationnés pour les personnes à mobilité réduite. L'avis de la commission sur cet amendement est donc favorable.

L'amendement n° 236 rectifié, présenté par M. Karoutchi, a pour objet la publicité sur les engins de *free floating*. Effectivement, même si nous n'avons pas autorisé la présence de publicités sur ces engins, il apparaît cohérent d'autoriser les messages publicitaires relatifs au service lui-même. La commission a donc émis un avis favorable sur cet amendement.

Enfin, l'amendement n° 662 rectifié vise à offrir aux collectivités la possibilité de définir le périmètre d'exploitation des opérateurs. Cette proposition est satisfaite par le quatrième alinéa du présent article, où sont mentionnées les conditions de déploiement des véhicules ou engins de *free floating*. La commission souhaite donc le retrait de cet amendement, faute de quoi son avis sera défavorable.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Les dispositions de l'amendement n° 888 rectifié procèdent de la même logique que le texte adopté par la commission : il s'agit simplement de remplacer l'autorisation préalable par une licence annuelle, ce qui risque selon moi de compliquer encore davantage le système. Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

L'amendement n° 816 tend à exprimer la même philosophie que l'amendement n° 932 du Gouvernement ; j'ai indiqué que la rédaction à laquelle nous vous demandons de revenir devrait être complétée, afin de prendre en compte les travaux de la commission. Le Gouvernement est donc *a priori* favorable à cet amendement.

L'examen de l'amendement n° 317 rectifié nous donne l'occasion de bien pointer la nécessité d'une régulation dans deux champs. Vous voulez, monsieur Karoutchi, exclure de la redevance les scooters qui seront déjà sur des places de stationnement que l'on peut supposer déjà être soumises à redevance. On devrait sans doute exclure une double redevance.

Pour autant, un enjeu de régulation demeure ; celle-ci devrait en l'occurrence être davantage exercée par l'autorité organisatrice. Je ne pense pas que le simple fait d'être immatriculé devrait permettre à un engin d'échapper à toute régulation par cette autorité. Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur cet amendement, ainsi que sur l'amendement n° 714.

Concernant les amendements identiques n° 397 rectifié *bis*, 563 rectifié et 1007 rectifié, on doit définir le champ des prérogatives de la collectivité, sous peine d'incompétence négative de la loi. L'avis du Gouvernement sur ces amendements est donc défavorable.

L'amendement n° 971 rectifié *bis* porte sur le même sujet. On doit ici aussi spécifier sur quel champ la collectivité ou l'autorité organisatrice peuvent intervenir. L'avis du Gouvernement sur cet amendement est donc défavorable, d'autant que la mise à disposition des données est déjà couverte par l'article 9.

L'amendement n° 207 rectifié *bis* vise à prendre en considération un enjeu effectivement très important. L'ensemble des personnes fragiles qui souhaitent utiliser tranquillement les trottoirs attendent que l'on régule mieux ces nouveaux services.

Le Gouvernement émet donc un avis favorable sur cet amendement.

Quant à l'amendement n° 236 rectifié, qui a pour objet de permettre aux opérateurs de faire figurer leur logo sur les engins, le Gouvernement lui est également favorable.

Concernant le périmètre d'exploitation et la possibilité de moduler la redevance, objet de l'amendement n° 662 rectifié, il s'agit d'un enjeu important. Toutefois, d'un point de vue juridique, il est délicat de savoir si l'on peut moduler *a posteriori* cette redevance en fonction de la couverture. Nous allons travailler sur ce point, afin de déterminer si c'est juridiquement possible. Dans l'attente de ce travail, je vous propose, monsieur le sénateur, de bien vouloir retirer cet amendement.

Quant à l'amendement n° 1025 de M. le rapporteur, par cohérence, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la Haute Assemblée.

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

M. Jean-Pierre Corbisez. Je retire l'amendement n° 888 rectifié, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 888 rectifié est retiré. Je mets aux voix l'amendement n° 932.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 816. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote sur l'amendement n° 317 rectifié.

M. Roger Karoutchi. Je vais retirer cet amendement, sous couvert de l'explication fournie par Mme la ministre. Le problème de la double redevance serait absolument inacceptable, mais je comprends bien que ces véhicules ne doivent pas échapper aux contrôles nécessaires. Il faudra naturellement que le débat parlementaire intègre le fait que la double redevance doit être impossible.

Au bénéfice de ces observations, je retire cet amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 317 rectifié est retiré.

Monsieur Pellevat, l'amendement n° 714 est-il maintenu ?

M. Cyril Pellevat. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 714 est retiré.

Je mets aux voix les amendements identiques n° 397 rectifié *bis*, 563 rectifié et 1007 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote sur l'amendement n° 971 rectifié.

M. Roger Karoutchi. M. le rapporteur ayant indiqué que cet amendement était satisfait par l'article 9, je le retire, madame la présidente.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 207 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 236 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour explication de vote sur l'amendement n° 662 rectifié.

M. Jean-Michel Houllégatte. Si l'on considère que le périmètre est englobé dans les conditions de déploiement mentionnées à l'alinéa 4 de cet article et que la modulation peut être une piste de travail, nous retirons cet amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 662 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 1025.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 18, modifié.

(L'article 18 est adopté.)

Article 19

- ① I. – À l'article L. 3120-2-1 du code des transports, après le mot : « aptitude », sont insérés les mots : « à l'exclusion des conducteurs de cycles à pédalage assisté, ».
- ② II. – À l'article L. 3120-2-2 du code des transports, après la référence : « L. 3120-1 », sont insérés les mots : «, à l'exclusion des conducteurs de cycles à pédalage assisté, ».
- ③ III. – Le chapitre III du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ④ 1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Les véhicules à deux ou trois roues » ;

- 5 2° Au début, est ajoutée une section 1 intitulée : « Les véhicules motorisés à deux ou trois roues » qui comprend l'article L. 3123-1 ;
- 6 3° Est ajoutée une section 2 ainsi rédigée :
- 7 « Section 2
- 8 « **Les cycles à pédalage assisté**
- 9 « Art. L. 3123-2. – Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des cycles à pédalage assisté conduits par le propriétaire ou son préposé, doivent disposer :
- 10 « 1° D'un ou plusieurs véhicules adaptés répondant à des conditions techniques et de confort et sur lesquels doit être apposée une signalétique visible ;
- 11 « 2° De conducteurs répondant à une condition d'honorabilité professionnelle et justifiant d'aptitude à la conduite en circulation ;
- 12 « 3° D'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile en matière de véhicule et de transport de personnes. » ;
- 13 « Art. L. 3123-2-1 (nouveau). – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, soumettre les services de transport par cycle à pédalage assisté à un régime d'autorisation préalable, en vue de s'assurer du respect par les entreprises mettant à disposition ces cycles des conditions prévues à l'article L. 3123-1.
- 14 « La durée de l'autorisation d'exploiter et les conditions de sa délivrance sont définies par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale. » ;
- 15 4° Est ajoutée une section 3 intitulée : « Dispositions communes » qui comprend l'article L. 3123-3.

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

Mme Éliane Assassi. Cet article régit l'activité des cycles à pédalage assisté assurant le transport de personnes.

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a renforcé le dispositif de régulation des vélos-taxis en les soumettant à un régime d'autorisation préalable, mais aussi à des conditions d'honorabilité professionnelle et d'aptitude à la conduite des conducteurs. Les modifications apportées par la majorité sénatoriale vont dans le bon sens.

Pour autant, dans sa nouvelle rédaction, cet article n'apporte pas de garanties suffisantes aux conducteurs des vélos-taxis, dont le nombre est estimé à quatre cents dans la capitale et dont la dureté du travail n'est ni reconnue ni prise en considération, entraînant un risque d'épuisement professionnel, mais également des dangers pour la santé, notamment à cause de l'absorption en grande quantité de particules fines, puisqu'ils se trouvent au même niveau que les pots d'échappement des véhicules motorisés.

En matière de sécurité, le port du casque devrait être obligatoire pour le conducteur comme pour les passagers, afin de réduire les conséquences des accidents de la route.

À partir du moment où les conducteurs utilisent leur cyclomoteur pour un usage exclusivement commercial, une plaque d'immatriculation devrait être obligatoire, tout comme la souscription d'une assurance de type cyclomoteur et la détention du code de la route.

Bref, les conditions de sécurité sont loin d'être réunies. C'est la raison pour laquelle nous émettons des réserves sur cet article.

Mme la présidente. L'amendement n° 160 rectifié *bis*, présenté par Mmes Assassi et Apourceau-Poly, M. Bocquet, Mmes Brulin et Cohen, M. Collombat, Mme Cukierman, M. Gay, Mme Gréaume, M. P. Laurent, Mme Lienemann, M. Ouzoulias, Mme Prunaud et M. Savoldelli, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Je retire cet amendement, madame la présidente.

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

L'amendement n° 1013 rectifié *bis*, présenté par MM. Féraud, Assouline et Jomier, Mme de la Gontrie, 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 et Devinaz, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéas 1 et 2

Après le mot :

conducteurs

insérer les mots :

de cyclomoteurs et

II. – Alinéa 8

Après le mot :

Les

insérer les mots :

cyclomoteurs et

III. – Alinéa 9

Après les mots :

bagages, des

insérer les mots :

cyclomoteurs ou

La parole est à M. Rémi Féraud.

M. Rémi Féraud. Cet amendement vise à inclure les cyclomoteurs à deux ou trois roues, qui sont exclus du projet de loi – celui-ci ne prend en compte que les cycles à pédalage assisté –, comme de la réglementation des motos-taxis.

Il faut absolument éviter que, lorsque ce texte entrera en vigueur, il reste des trous dans le gruyère et des zones d'ombre dans la réglementation des moyens de transport

qui ne puissent faire l'objet d'une régulation. Mais peut-être que Mme la ministre, ou M. le rapporteur, apportera un autre éclairage sur cette question.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'article 19 créé un cadre juridique spécifique pour le transport de personnes par cycle à pédalage assisté, le vélo-taxi, simplifié par rapport au régime applicable pour les autres types de transport particulier de personnes, étant donné la faible puissance de ces engins. Nous avons voulu encadrer et moraliser – j'ose le mot – cette pratique.

Étendre ce régime simplifié aux cyclomoteurs, dont la puissance est supérieure et qui présentent donc davantage de risques pour les usagers, ne me paraît pas opportun.

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

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'article 19 met en place un régime juridique allégé pour les seuls cycles à pédalage assisté. Les cyclomoteurs sont d'ores et déjà encadrés en tant que véhicules motorisés à deux ou trois roues. Je ne pense pas qu'il soit souhaitable d'alléger cet encadrement non plus que de permettre aux véhicules de moins de quarante kilowatts de déroger aux obligations actuelles d'être électriques ou hybrides.

Le Gouvernement émet donc également un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1013 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 19.

(L'article 19 est adopté.)

Article 20

- ① Le chapitre II du titre IV du livre III de la septième partie du code du travail est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 7342-1 est complété par quatorze alinéas ainsi rédigés :
- ③ « À ce titre, la plateforme peut établir une charte déterminant les conditions et modalités d'exercice de sa responsabilité sociale, définissant ses droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels elle est en relation. Cette charte, qui rappelle les dispositions du présent chapitre, précise notamment :
- ④ « 1° Les conditions d'exercice de l'activité professionnelle des travailleurs avec lesquels la plateforme est en relation, en particulier les règles selon lesquelles ils sont mis en relation avec ses utilisateurs. Ces règles garantissent le caractère non-exclusif de la relation entre les travailleurs et la plateforme et la liberté pour les travailleurs d'avoir recours à la plateforme ;
- ⑤ « 2° Les modalités visant à permettre aux travailleurs d'obtenir un prix décent pour leur prestation de services ;
- ⑥ « 3° Les modalités de développement des compétences professionnelles et de sécurisation des parcours professionnels ;
- ⑦ « 4° Les mesures visant notamment :
- ⑧ « a) À améliorer les conditions de travail ;

- ⑨ « b) À prévenir les risques professionnels auxquels les travailleurs peuvent être exposés en raison de leur activité ainsi que les dommages causés à des tiers ;
- ⑩ « 5° Les modalités de partage d'informations et de dialogue entre la plateforme et les travailleurs sur les conditions d'exercice de leur activité professionnelle ;
- ⑪ « 6° Les modalités selon lesquelles les travailleurs sont informés de tout changement relatif aux conditions d'exercice de leur activité professionnelle ;
- ⑫ « 7° La qualité de service attendue sur chaque plateforme et les circonstances qui peuvent conduire à une rupture des relations commerciales entre la plateforme et le travailleur ainsi que les garanties dont ce dernier bénéficie dans ce cas ;
- ⑬ « 8° Les garanties de protection sociale complémentaire négociées par la plateforme et dont les travailleurs peuvent bénéficier, notamment pour la couverture du risque décès, des risques portant atteinte à l'intégrité physique de la personne ou liés à la maternité, des risques d'incapacité de travail ou d'invalidité, des risques d'incapacité, ainsi que la constitution d'avantages sous forme de pensions de retraite, d'indemnités ou de primes de départ en retraite ou de fin de carrière.
- ⑭ « La charte est publiée sur le site internet de la plateforme et annexée aux contrats ou aux conditions générales d'utilisation qui la lient aux travailleurs.
- ⑮ « L'établissement de la charte et le respect des engagements pris par la plateforme dans les matières énumérées aux 1° à 8° ne peuvent caractériser l'existence d'un lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs.
- ⑯ « L'autorité administrative se prononce sur toute demande d'appréciation de la conformité du contenu de la charte au présent titre, formulée par la plateforme dans des conditions fixées par décret. » ;
- ⑰ 2° Le second alinéa de l'article L. 7342-3 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑱ « Il bénéficie, à sa demande, des actions mentionnées au 3° de l'article L. 6313-1. La plateforme prend alors en charge les frais d'accompagnement et lui verse une indemnité dans des conditions définies par décret.
- ⑲ « Le compte personnel de formation du travailleur est alimenté par la plateforme, dans des conditions fixées par décret, lorsque le chiffre d'affaires qu'il réalise sur cette plateforme est supérieur à un seuil déterminé. Ce seuil peut varier en fonction du secteur d'activité du travailleur et est fixé par décret. » ;
- ⑳ 3° L'article L. 7342-4 est ainsi rédigé :
- ㉑ « Art. L. 7342-4. – L'article L. 7342-2 n'est pas applicable lorsque le chiffre d'affaires réalisé sur la plateforme est inférieur à un seuil défini par décret. Pour le calcul de la cotisation afférente aux accidents du travail, seul est pris en compte le chiffre d'affaires réalisé par le travailleur sur la plateforme. »

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Forissier, sur l'article.

M. Michel Forissier. Cet article nous ennuie beaucoup ! *(Sourires.)* Plusieurs tentatives ont déjà été menées pour faire adopter cette disposition par voie d'amendement dans des textes relatifs au code du travail.

Or pour moi, une charte non seulement constitue un bavardage, d'autant qu'il suffirait d'appliquer les dispositions prévues par le code du travail pour résoudre ces problématiques, mais surtout forme un rideau de fumée sur des obligations normales dans des relations de travail. D'ailleurs, et c'est en cela que cet article nous pose le plus problème, il est précisé que cette charte ne peut constituer « un lien de subordination entre la plateforme et les travailleurs ». En d'autres termes, on démontre qu'il y a subordination, pour la nier ensuite.

Il nous semble dangereux de légiférer sur une charte qui n'est pas obligatoire, qui ne donne pas de garantie systématique à tous les travailleurs et qui, je le répète, relève en réalité du rideau de fumée sur une situation qui demande à être éclaircie.

Pour les rapporteurs de la commission des affaires sociales qui ont travaillé sur ce sujet en d'autres occasions, notamment Frédérique Puissat et Catherine Fournier, il faut absolument supprimer cet article.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Gay, sur l'article.

M. Fabien Gay. Les plateformes numériques de travail se construisent sur un modèle économique qui a vocation à contourner les règles applicables aux secteurs dans lesquels elles évoluent, en particulier celles du droit du social.

« L'intermédiation numérique » comme activité spécifique justifierait une telle mise à l'écart : il y aurait non plus des « travailleurs », encore moins des « salariés », mais des « utilisateurs » ou des « prestataires extérieurs » ; non plus des « employeurs », mais des « intermédiaires » ; non plus des sanctions directes, mais des incitations. Et la désactivation fait figure de rupture contractuelle euphémisée.

Il ne s'agit pourtant que d'une torsion de la réalité opérée par le recours à un langage spécifique. Dans les faits se multiplient les pratiques de concurrence déloyale envers les entreprises qui respectent la loi et une vaste opération de dumping social s'observe.

La Cour de justice de l'Union européenne est pourtant formelle : l'intermédiation numérique n'est que la modalité d'exécution d'un service qui dépasse la simple mise en relation. Si Uber est une société de transport, Deliveroo une société de livraison de repas, ces plateformes ont besoin des travailleuses et des travailleurs qui réaliseront, pour leur compte, l'activité économique et commerciale qu'elles encadrent et dirigent. C'est ce que l'on appelle du travail salarié.

Or le développement des plateformes numériques de travail est l'occasion d'une paupérisation terrible des travailleuses et des travailleurs, qui restent à l'écart du statut de l'emploi et sont payés à la tâche, sans assurance maternité, chômage, vieillesse ou maladie, sans protection contre le pouvoir de contrôle, de direction et de sanction des plateformes, et soumis à la loi du plus fort.

Pour protéger ces travailleurs, lutter contre le faux travail indépendant, le dumping social et les pratiques de concurrence déloyale, il semble indispensable d'établir bien plus qu'une charge, mais une réelle présomption de salariat, comme nous l'avions proposé lors de la discussion de la loi relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale, qui explicite la nature de l'état de subordination, et de mieux identifier le débiteur des obligations légales et contractuelles par une définition de l'employeur.

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

M. Olivier Jacquin. Mes chers collègues, je vais vous parler de Kévin Durand. Ce jeune travailleur ubérisé de mon secteur, âgé de vingt et un ans, vient de lancer une pétition sur change.org pour alerter ses collègues et la population sur la forte baisse de revenus qu'il subit depuis près d'un an ; cela fait deux ans qu'il exerce cette activité.

Si, dans un premier temps, les plateformes sont relativement attractives pour recruter des travailleurs, au bout d'un certain temps, elles serrent la vis. C'est si vrai qu'émerge un nouveau phénomène que dénonce et refuse Kévin Durand, à savoir la location d'identifiants – forcément vers des plus précaires – contre rémunération. Les travailleurs qui n'ont que leur force de travail pour survivre s'adressent à plus précaires qu'eux, à savoir des gens qui n'ont pas le droit de travailler, et leur louent leur compte pendant qu'ils sont occupés à autre chose, et ce contre une rémunération de l'ordre de 30 %.

En examinant ses contrats, j'ai découvert que Kévin Durand, qui livre en vélo, n'était pas assuré à son retour de course ; il ne l'est qu'à l'aller. S'il se fait écraser pendant le trajet retour, il ne bénéficie d'aucune protection.

Ce modèle économique ne rémunère pas le travail ! Ce n'est donc pas avec une charte facultative, même bien pensée, que l'on règlera ces questions. Si elle était adoptée dans le domaine des transports, il est évident qu'elle ferait jurisprudence ailleurs, dans d'autres domaines de l'ubérisation. Nous avons besoin d'un véritable texte qui soit consacré à cette question grave et sérieuse.

D'ailleurs, lorsque, le 10 janvier dernier, la cour d'appel de Paris a retoqué et requalifié un nouveau contrat en salariat, Mme Muriel Pénicaud a elle-même évoqué la nécessité d'un véhicule législatif spécifique. Il nous semble également qu'il faudrait mener des négociations par branches d'activité pour définir les conditions minimales d'activité, notamment en termes de revenus.

Je conclus en évoquant les coopératives d'activités et d'emplois. Dans le cadre de ce statut créé par la loi relative à l'économie sociale et solidaire de 2014, il est possible d'obtenir un statut d'entrepreneur salarié à temps partiel en CDI. C'est le cas de la coopérative Mobicoop, spécialisée dans le covoiturage sans frais. Cela permettrait de rétablir un rapport de force entre les travailleurs et les plateformes.

Nous voterons donc contre cet article.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Marchand, sur l'article.

M. Frédéric Marchand. Nous le savons, nous le voyons, les plateformes se sont considérablement développées ces dernières années, ce qui a entraîné une augmentation du nombre de travailleurs indépendants et provoqué un questionnement quant à leur statut. Les fortes perspectives de développement du secteur et la fréquence des conflits sociaux en son sein appellent une réaction.

Mes chers collègues, il incombe aux responsables politiques de prendre acte des changements profonds qu'opère la révolution numérique au sein de notre société et de les accompagner. La sécurisation de la relation entre les plateformes et les travailleurs indépendants et le développement de la responsabilité de ces plateformes doivent être une priorité.

L'article 20 permet de rendre cette responsabilité effective par le biais de l'établissement d'une charte. Celle-ci sera annexée aux contrats de prestation de services des travailleurs indépendants, afin de la rendre opposable aux parties.

Les effets bénéfiques de cet article sont nombreux, le rapporteur l'avait lui-même reconnu lors de l'examen en commission : de meilleures conditions d'exercice de l'activité des travailleurs, des garanties de protection sociale, la sécurisation des parcours professionnels.

Cet article répond donc à un double enjeu : le besoin de sécurisation des relations entre les plateformes et les travailleurs, d'une part, le besoin de moralisation du secteur par le renforcement des garanties sociales offertes à ces travailleurs, d'autre part.

Vous l'aurez compris, ces dispositions doivent être un vecteur de sécurité juridique, tout en encourageant les plateformes à adopter de bonnes pratiques dans leurs relations avec leurs salariés. Il convient de continuer les travaux sur cette question et de légiférer de façon posée.

Je pense que l'enjeu auquel nous faisons face est moins de trouver des moyens de requalification en salariat que d'imaginer des protections adaptées à ces nouvelles formes de travail, qui correspondent à des évolutions profondes de notre société.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. On constate un développement important des plateformes, en particulier dans le domaine des transports, qu'il s'agisse du transport des personnes ou de marchandises.

Pour ma part, je souhaite insister sur le fait que ces plateformes offrent à des personnes qui ne souhaitent pas être salariées – il est souhaitable de ne pas inventer des demandes à leur place – la possibilité de développer une activité. Elles contribuent à créer de l'emploi, y compris pour des publics qui en sont aujourd'hui éloignés.

Par conséquent, nous ne devons pas entraver leur développement. Bien plus, nous devons le faciliter.

Pour autant, il n'est pas acceptable que, au prétexte qu'ils sont indépendants, les travailleurs des plateformes soient dépourvus de protection et de droits. Il nous faut donc avancer dans un champ nouveau, où nous devons réguler sans entraver, répondre aux aspirations de travailleurs attachés à leur indépendance, qui souhaitent organiser librement leur travail, et aux attentes des plateformes, qui, pour fonctionner, doivent pouvoir correctement fixer certaines obligations.

À ce titre, l'article 20, tel qu'il vous est présenté, constitue une première étape. Il permet aux plateformes de prendre des engagements vis-à-vis des travailleurs qui s'y inscrivent, sans que celles-ci soient dissuadées par le risque d'une requalification en contrat de travail.

Oui, il faudra aller plus loin. C'est le sens des discussions que nous menons actuellement, notamment dans le secteur des VTC. Peut-être faut-il travailler à des règles inter-plateformes ou réfléchir à la façon dont les travailleurs peuvent être associés à la définition des chartes.

En tout cas, ce qui est proposé constitue une avancée, même si, je le redis, d'autres champs sont en cours de discussion : dans quelle mesure revoir les conditions d'accès à la profession, comment encadrer le temps de travail, notamment dans le domaine des transports où des règles

de sécurité doivent s'appliquer, comment répondre aux aspirations des chauffeurs en termes de rémunération, comment encadrer davantage les conditions d'exercice des plateformes et leur ouverture de données ?

Il s'agit là d'un premier pas. On ne peut pas vouloir plaquer sur ce secteur des règles qui conviennent bien aux salariés. Certes, monsieur le sénateur, vous avez cité le cas de Kévin Durand, mais je pense que nombre de ses collègues ne souhaitent en aucun cas être salariés.

M. Gérard Longuet. Tout à fait !

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai eu l'occasion de discuter avec des chauffeurs VTC dans le cadre de mes précédentes fonctions. Lorsque je leur proposais de venir travailler à la RATP, c'est-à-dire d'avoir un emploi à vie et un régime social formidable, ils répondaient par la négative !

Il nous faut accepter que, aujourd'hui, des jeunes puissent, par ce biais, entrer sur le marché du travail, ce qui me semble évidemment une bonne chose, sans vouloir plaquer les modèles auxquels nous étions habitués jusqu'à présent. C'est le sens de cet article.

M. Gérard Longuet. Très bien !

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

L'amendement n° 161 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 232 rectifié est présenté par Mme de Cidrac, MM. Retailleau et Forissier, Mmes Deromedi et Puissat, MM. Bazin, Schmitz, Panunzi, Charon, Sido et Magras, Mmes Duranton et Lassarade, MM. Laménie, Regnard, Danesi et Babary et Mme C. Fournier.

L'amendement n° 574 rectifié *bis* est présenté par M. Jacquin, Mmes Lubin et Grelet-Certenais, MM. Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville, Tocqueville, Taillé-Polian et Harribey, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Guillemot et Jasmin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Céline Brulin, pour présenter l'amendement n° 161.

Mme Céline Brulin. Comme nos collègues l'ont proposé en commission, nous souhaitons la suppression de cet article, qui reprend l'article 66 de la loi du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel, introduit en séance publique par le rapporteur de l'Assemblée nationale, puis censuré par le Conseil constitutionnel, qui l'a considéré comme un cavalier législatif.

Cet article prévoyait que les plateformes pouvaient établir une charte déterminant les conditions et les modalités d'exercice de leur responsabilité sociale définissant leurs droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels elles sont en relation.

Or nous considérons qu'une telle charte, qui, rappelons-le, ne serait que facultative, est évidemment largement insuffisante pour garantir pleinement les droits des travailleurs ultraprécaires qui sont surexploités par ces plateformes.

Madame la ministre, vous venez de nous peindre un paysage idyllique, dans lequel des jeunes rêveraient de ne plus être salariés et de recourir au travail *via* ces plateformes. Il s'agit là plus d'un mirage que d'autre chose, puisqu'un certain nombre d'entre eux ont recours à la justice pour faire requalifier leur contrat !

Je pense à la décision de la Cour de cassation, qui, au mois de novembre 2018, a estimé que les livreurs à vélo de Take Eat Easy devaient être salariés, car ils sont dans un lien de subordination par rapport à la plateforme, ou, plus récemment encore, à l'arrêt de la cour d'appel de Paris du 10 janvier 2019, qui a requalifié le contrat liant un ancien chauffeur VTC à la société Uber en contrat de travail, jugeant là aussi qu'il existait un faisceau d'indices suffisant caractérisant le lien de subordination et renvoyant donc l'affaire devant le conseil des prud'hommes.

Si nous adoptions cet article en l'état aujourd'hui, nous empêcherions ces salariés de faire entendre justice, comme les deux exemples que je viens de citer. Nous proposons donc la suppression de cet article. La seule façon de reconnaître les droits de ces travailleurs, c'est évidemment le salariat qui n'a absolument rien de déshonorant, mais qui constitue la meilleure manière de protéger les travailleurs dans ce pays. (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

Mme Éliane Assassi. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à Mme Marta de Cidrac, pour présenter l'amendement n° 232 rectifié.

Mme Marta de Cidrac. L'article 20 permet l'établissement à titre facultatif d'une charte précisant les contours de la responsabilité sociale des plateformes.

Il ne semble pas opportun de légiférer sur un dispositif facultatif qui, en l'état, semble avant tout sécuriser les plateformes. De surcroît, le contenu des chartes sera rédigé par ces dernières, qui sauront utiliser, le cas échéant, les subtilités rédactionnelles au détriment des chauffeurs. Au surplus, les plateformes s'appuient déjà sur un règlement intérieur que les chauffeurs doivent accepter et respecter.

Dès lors, il est préférable de ne pas alourdir inutilement le texte avec un dispositif facultatif et de supprimer cet article. C'est ce que je vous invite à faire en votant cet amendement, mes chers collègues.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Dagbert, pour présenter l'amendement n° 574 rectifié *bis*.

M. Michel Dagbert. Madame la présidente, madame la ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, inutile de vous dire que mon propos sera identique à que nous venons d'entendre : nous demandons nous aussi la suppression de l'article 20, qui reprend le principe d'une charte facultative.

Selon vous, madame la ministre, celle-ci peut être considérée comme un premier pas. Pour notre part, nous redoutons fortement que ce soit le seul pas qui soit concédé en la matière. En effet, face aux risques attestés de requalification des prestations des travailleurs indépendants de ces plateformes en salariat, comme c'est le cas actuellement devant différents tribunaux, en France et à l'étranger, du fait du lien de subordination qui lie les livreurs ou les VTC à ces plateformes de mise en relation avec leurs clients, cette mesure non contraignante de sécurisation est tout à fait relative

juridiquement, puisqu'un travailleur indépendant peut toujours tenter une action individuelle devant les prud'hommes.

Elle aboutit surtout à un dévoiement du code du travail par l'instauration d'un dispositif *ad hoc* pour les plateformes, en quelque sorte facultatif. Il s'agit là d'un dispositif de protection que je qualifierais de Canada Dry : certains ont droit au code du travail, alors qu'eux auront droit à cette charte facultative.

Par conséquent, même s'il faut considérer que c'est un premier pas, nous ne sommes pas prêts à le franchir. Les plateformes ont détourné le statut d'autoentrepreneur pour échapper au salariat.

Or ce qui détermine le salariat, ce sont les conditions dans lesquelles la prestation de travail est fournie, et, même si, selon vous, madame la ministre, on ne peut pas imposer le salariat à des gens qui ne souhaitent pas ce statut – ce que j'entends –, il nous faut être inventifs pour les protéger d'un certain nombre de risques qui ont été énumérés par mes collègues, même s'ils ne les ont pas forcément identifiés au moment où nous parlons. (*M. Olivier Jacquin applaudit.*)

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Sur cet article, entre le mois de novembre 2018, date à laquelle nous avons reçu le projet de loi, et aujourd'hui, ma position et celle de la commission ont évolué.

Dans un premier temps, lorsque nous avons découvert qu'il s'agissait de mettre en place une charte facultative, notre premier réflexe a été de considérer que celle n'aurait pas de valeur normative, puisqu'une charte obligatoire en a déjà peu ! Nous avons donc été plutôt enclins à émettre un avis défavorable sur cet article et à le supprimer.

Après avoir examiné les deux autres volets de cet article, à savoir le principe de l'abondement par la plateforme du compte personnel de formation du travailleur et l'extension du droit d'accès à la formation professionnelle continue, à la prise en charge de la contribution à la formation professionnelle par la plateforme et à la validation des acquis d'expérience à tous les travailleurs concernés sans condition de chiffre d'affaires, nous avons considéré que cet article constituait un progrès et un pas vers une organisation plus cohérente pour protéger les travailleurs.

En réalité, cet article n'est ni suffisant ni de nature à régler la véritable difficulté que posent la jurisprudence récente de la Cour de cassation ou l'arrêt de la cour d'appel de Paris, en requalifiant en contrat de travail la relation qui lie les travailleurs aux plateformes. En effet, certains travaillent estampillés, identifiés, avec un blouson qui porte le logo de la marque de l'entreprise.

En résumé, la commission souhaite une réforme plus globale, qui relève d'ailleurs du droit social, visant à définir un statut spécifique et des droits spécifiques pour ces travailleurs, afin de sortir du flou juridique insécurisant pour tous les acteurs, y compris les clients. C'est d'ailleurs ce que montrent les amendements de repli n° 619 rectifié *bis*, 622 rectifié *bis* et 621 rectifié *bis* de notre collègue Olivier Jacquin.

Des négociations sont en cours avec le secteur. Nous l'avons vu dans le cadre de l'examen de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel en 2018, avec la tentative d'introduire cette charte par voie d'amendement.

Par conséquent, la commission émet un avis favorable sur ces trois amendements identiques de suppression.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. S'il faut prendre acte du fait que certains travailleurs de ces plateformes ont souhaité une requalification, je puis vous assurer que je passe un certain temps avec ces travailleurs, notamment dans le domaine des VTC ou dans d'autres domaines, et que, de façon vraiment très majoritaire, les travailleurs de ces plateformes ne souhaitent pas le salariat. Ils veulent avoir la liberté d'organiser leur temps !

Mme Éliane Assassi. Non !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Toutefois, ce n'est pas parce qu'ils ne veulent pas un statut de salarié qu'il faut les priver des droits prévus à l'article 20, notamment en termes de formation. Il nous faut inventer des droits pour des travailleurs de plateformes qui ne veulent pas être des salariés. (*Mme Éliane Assassi s'exclame.*) C'était aussi un modèle qu'il faut accepter. Sinon, on les prive tout simplement de tout droit.

Mme Éliane Assassi. Parce que les salariés n'ont pas de droits ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je répète que certains ne veulent pas être salariés. Ils ne veulent même pas du statut de salarié que l'on peut avoir à la RATP. (*Mme Éliane Assassi manifeste son scepticisme.*)

M. François Bonhomme. C'est la liberté !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces gens ont le droit de travailler. Notre devoir est de leur proposer des règles pour leur donner un droit à la formation et aux garanties qui sont prévues dans cette charte.

Mme Éliane Assassi. Cessez de dire des choses contradictoires !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne puis laisser dire que l'on irait à l'encontre des décisions de la Cour de cassation. Cet article précise que, pour ses plateformes, le fait de s'engager à donner des droits pour les travailleurs des plateformes ne vaut pas reconnaissance d'un lien de salariat, dont, je le rappelle – je regrette d'avoir à vous le redire, mais vous ne voulez pas l'entendre –, la plupart des travailleurs de ces plateformes ne veulent pas.

Le Gouvernement émet donc bien évidemment un avis défavorable sur ces amendements de suppression.

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

M. Gérard Longuet. Pour ma part, je défends l'article 20. Je trouve extrêmement judicieuse la position de Mme la ministre, mais souhaite la compléter.

Certains veulent rester libres pour des raisons personnelles. En outre, il faut distinguer ceux qui choisissent le statut et ceux qui choisissent le travail.

Lorsque le débat sur la création du statut d'autoentrepreneur a agité cet hémicycle, c'était exactement le cœur du sujet : certaines activités, en raison de leur souplesse, de la diversité des situations, de leur caractère non récurrent et imprévisible, demandent une adaptation du travailleur au service du client.

Interviennent les plateformes, qui permettent à des clients, dans leur diversité, d'obtenir un service – en l'espèce, la livraison à domicile – dans une égale diversité de conditions.

De deux choses l'une : ou nous optons pour un statut, dans le cadre duquel tout est prévu, auquel cas ces nouveaux métiers ne pourront tout simplement pas exister ; ou nous nous efforçons de trouver un compromis, afin d'allier la complexité des prestations offertes par les plateformes numériques, lesquelles requièrent une grande liberté, pour mettre en relation l'offre et la demande, et la souplesse de l'autoentrepreneur ou du travailleur indépendant, qui accepte, lui, pour des raisons qui lui sont propres, des contraintes qui ne sont en général pas imaginées pour des activités à statut, ces dernières se pratiquant dans le cadre d'horaires fixes.

Madame la ministre, vous savez très bien que, à la RATP, on commence et on termine à une certaine heure ; les horaires y sont prévisibles. Tel n'est pas le cas dans ces nouveaux métiers.

Je demande à mes collègues de la majorité sénatoriale de bien réfléchir à cette évidence : il faut choisir le travail...

M. Claude Bérît-Débat. L'exploitation !

M. Gérard Longuet. ... plutôt que le statut.

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

M. Fabien Gay. Madame la ministre, je vous ai écoutée avec beaucoup d'attention. Sachez qu'il n'y a pas, d'un côté, des dogmatiques, et, de l'autre, des pragmatiques.

Mon collègue Pascal Savoldelli et moi-même, nous avons entamé un tour de France des livreurs à vélo. Nous étions ainsi à Nantes la semaine dernière. Vous avez raison, ils bousculent nos certitudes. Certes, ils nous disent qu'ils sont séduits, par exemple, par l'indépendance, comme vous le dites, mais très vite, ils ajoutent : « On se rend compte que, en vérité, on n'est pas véritablement indépendants. »

En effet, pour atteindre un salaire correct, de 1 800 ou 2 000 euros, il faut travailler 70 heures par semaine, c'est-à-dire sept jours sur sept, soit dix heures de *run*, comme ils disent, par jour. Vous le voyez, ils se rendent compte qu'être indépendant, c'est bien plus complexe que ce que leur ont vendu les plateformes numériques...

À cela s'ajoute le fait qu'ils n'ont pas de protection sociale. S'ils ont un accident, ils doivent y faire face tout seuls. Ils réclament donc une protection sociale. C'est la raison pour laquelle un certain nombre d'entre eux, et ils sont bien plus nombreux que vous ne le dites, revendiquent un statut de salarié.

Par ailleurs, comme l'a dit M. Jacquin, ces plateformes, on le voit, détournent le statut d'autoentrepreneur et favorisent le travail déguisé, notamment pour les mineurs et les sans-papiers. C'est une nouvelle forme d'esclavage moderne ! Certains autoentrepreneurs sous-louent en effet leur compte à des travailleurs sans-papiers ou à des mineurs, à qui ils prélèvent ensuite 40 % ou 50 % des gains. Finalement, il ne reste pas grand-chose à ces derniers !

Mes chers collègues, je vous invite à mener une réflexion bien plus large sur cette question. Lors de notre tour de France des vélos, nous rencontrons aussi des commerçants. Eux aussi nous disent avoir un véritable problème : ils sont obligés de passer par ces plateformes, qui représentent 40 %, 50 %, parfois 60 % ou 70 % de leur chiffre d'affaires. En réalité, ils sont dépossédés de leur propre restaurant.

Lorsqu'ils sollicitent un prêt auprès d'une banque, on leur rétorque que leur chiffre d'affaires est non pas de 100, mais de 30, car 70 vont à Uber, Deliveroo ou d'autres. Ils sont fortement dépendants de ces plateformes et peuvent perdre une part importante de leur chiffre d'affaires s'ils rencontrent un problème, car ils peuvent être déconnectés.

Mme la présidente. Il faut conclure, mon cher collègue.

M. Fabien Gay. En vérité, madame la ministre, comme l'a dit ma collègue Céline Brulin, avec cet amendement, dit « Aurélien Taché », vous essayez de trouver très vite une issue, sous la pression des plateformes, sachant que, à la suite de l'arrêt *Take Eat Easy*, la justice va requalifier des contrats passés avec les plateformes en contrats salariés.

Mme la présidente. Il faut vraiment conclure !

M. Fabien Gay. Je conclus, madame la présidente. Nous devons supprimer cet article et effectuer un véritable travail de fond concernant ces plateformes numériques. (*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. Jean-Michel Houllégatte, pour explication de vote.

M. Jean-Michel Houllégatte. Je rejoins l'intervention précédente. On l'a vu tout au long de notre histoire industrielle, les innovations technologiques ou organisationnelles nécessitent toujours une intervention de la puissance publique pour en réguler les conséquences sur les travailleurs.

À l'heure du numérique, même si tout le monde n'aspire pas au salariat – c'est tant mieux –, on assiste au retour de ce que l'on appelle le tâcheronnage, ou le travail à façon. L'histoire du XIX^e siècle est pleine d'exemples de travail à façon. L'épisode qui me paraît le plus caractéristique, c'est celui des Canuts, en 1830. Les Lyonnais s'en souviennent, car cette histoire leur tient à cœur.

M. Roger Karoutchi. Ce n'est pas comparable !

M. Jean-Michel Houllégatte. Les Canuts étaient, d'une certaine façon – mais oui, monsieur Karoutchi –, étranglés par les négociants. Ils ne se sont pas simplement révoltés contre les métiers à tisser : ils ont exigé un salaire garanti.

Que se passe-t-il aujourd'hui ? Contrairement à l'auto-entrepreneur, qui est souvent engagé dans une négociation contractuelle entre clients et fournisseurs, les plateformes agissent, pour employer un langage moderne, sur des places de marché, lesquelles tentent d'optimiser au maximum leurs profits, au détriment des autres intervenants.

Il est urgent d'engager des négociations, *via* les branches notamment, afin d'apporter le maximum de garanties à ces personnes qui ne souhaitent pas toutes – je suis tout à fait d'accord – être des salariées. (*Applaudissements sur des travées du groupe socialiste et républicain.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Marta de Cidrac, pour explication de vote.

Mme Marta de Cidrac. Madame la ministre, nous avons bien entendu vos arguments, dont nous pouvons comprendre certains.

Néanmoins, tel qu'il est rédigé, l'article 20 prévoit un dispositif facultatif, ce qui signifie que les plateformes auront le choix de le mettre en œuvre ou non. Or, aujourd'hui, les plateformes ont déjà des règlements intérieurs. La suppression de l'article 20 n'empêchera donc pas celles qui le souhaitent de mettre en place une charte.

Le problème est donc non pas véritablement le statut des personnes travaillant pour ces plateformes, mais le contenu même de l'article 20. (*Très bien ! sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*) Je plaide donc pour sa suppression.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Forissier, pour explication de vote.

M. Michel Forissier. Je suis évidemment d'accord avec certains des propos de Mme la ministre et de notre collègue Gérard Longuet.

Aujourd'hui, l'évolution de la société nécessite une adaptation du code du travail. Pour ma part, pour avoir été le rapporteur de quelques textes assez importants, je déplore que, dans notre système législatif, on adopte des amendements isolément, sans réflexion globale sur un sujet.

Comme je l'ai dit lors de ma précédente intervention, nous sommes en train de masquer d'un rideau de fumée une situation obscure, qui donne lieu à un rapport de force inégal. Lorsqu'il était ministre du travail, le président Larcher n'avait cessé de dire – je m'en souviendrai toujours – que, avant de toucher au code du travail, il fallait négocier avec les partenaires sociaux et tous les intéressés. Sa loi reste un exemple.

Je propose donc que nous supprimions aujourd'hui l'article 20, puis que nous nous mettions très sérieusement au travail, afin de trouver une codification qui permette une exploitation des procédés modernes, nouveaux. On parle d'informatique et de numérique, mais la société ne va pas s'arrêter là ; elle va continuer d'évoluer. Il faut un cadre général qui permette des rapports équilibrés. Voter l'article 20 aujourd'hui, c'est créer un déséquilibre.

Telles sont les raisons pour lesquelles je souhaite la suppression de cet article. Je ne défends là non pas une position personnelle, mais celle que la commission des affaires sociales a toujours défendue. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain et du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

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

M. Ronan Dantec. Ce débat est extrêmement important. Je partage le rappel historique qui a été fait sur les travailleurs en chambre, qui ont existé non seulement au cours de la première moitié du XIX^e siècle, mais également à la fin de cette période. Cette réalité se caractérisait également par des écarts de revenus très importants dans la société.

On peut faire aujourd'hui deux lectures de la situation. Il est juste, comme vous le dites, madame la ministre, de dire qu'il y a aujourd'hui des travailleurs qui, culturellement, ne veulent pas être salariés. Mais une autre lecture sociale est également possible : on peut considérer que ce type de travail se développe dans une société dans laquelle les écarts de revenus augmentent de nouveau. Une part de la société est aujourd'hui en situation d'acheter du temps à des travailleurs précaires. Ces deux lectures témoignent de la réalité de notre société.

Votre article, madame la ministre, pourrait être une occasion quasi historique de commencer à définir les cadres collectifs de régulation sociale de l'évolution particulière que nous connaissons. Cette évolution culturelle est également, par certains côtés, une régression sociale. Les deux coexistent.

En revanche, l'expression « peut établir une charte », dans l'article, n'est pas défendable. Si vous aviez prévu un contrat collectif obligatoire et repris la liste des points sur lesquels il conviendrait d'avancer, on serait certainement dans la réalité du débat.

Nous avons d'ailleurs peut-être fait une erreur collectivement en demandant la suppression de l'article, suppression que, du reste, je vais voter, comme mes camarades. Peut-être aurions-nous dû essayer de l'amender et d'aller dans le sens d'un contrat obligatoire et collectif? C'est sur cette question, je pense, qu'il nous faut travailler.

J'espère que la navette nous permettra de revenir sur ce sujet et d'instaurer un tel contrat, qui permette de réguler une nouvelle situation sociale.

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

M. Jean-Marc Gabouty. J'ai l'impression d'être revenu quatre ans en arrière, au moment de l'examen de la loi Travail de Myriam El Khomri.

Nous avons introduit, au sein de dispositions sur les VTC, quelques petites avancées concernant ces collaborateurs salariés indépendants, en émettant toutefois de nombreuses réserves dans cet hémicycle. Nous avons eu beaucoup de mal à les définir; nous en avons tout autant aujourd'hui. Nous avons également introduit quelques droits en matière de formation et en termes d'assurance, mais tout à fait à la marge.

Nous nous étions dit à l'époque, et Myriam El Khomri était d'accord sur ce point, qu'il conviendrait de réfléchir à la définition d'un nouveau statut, à mi-chemin entre celui du travailleur indépendant et du salarié, car il ne faut pas aller contre les évolutions et refuser toute souplesse et adaptation à la société, mais qu'il ne fallait pas le faire par petites touches n'ayant pas vraiment de sens.

Je pense que cet article, malgré les bonnes intentions qu'il traduit, n'est pas adapté dans ce projet de loi, contrairement à ce qu'a dit mon collègue. Alors que le texte que nous examinons porte sur les mobilités, cet article aurait davantage sa place dans un texte sur le droit du travail. Nous pourrions le reprendre dans un tel contexte, en étudiant bien tout ce qu'il peut recouvrir, pas uniquement les livreurs ou le secteur des transports. Sa portée est bien plus large.

Il serait relativement dangereux et insatisfaisant de traiter ce sujet de manière sectorielle, sachant que l'on doit se poser des questions de base: qu'est-ce qu'un travailleur indépendant? Un travailleur indépendant ne travaillant qu'avec un seul client n'est pas, par définition, indépendant; il est dépendant. Il nous faut donc définir la nature de la relation.

Si nous avançons dans cette direction sans précaution, les employeurs auraient la tentation d'avoir recours à des prestataires à la demande, à des tâcherons, au motif que les charges pesant sur le travail sont bien trop élevées, ce qui est tout à fait exact. J'ai encore les deux pieds dans le monde du travail: pour ma part, je serais tenté de travailler au maximum de cette manière. Cette problématique ne se pose pas que dans les transports. On ne peut s'engager dans cette voie sans avoir au préalable mis en place un cadrage général en droit du travail.

Telles sont les raisons pour lesquelles, je le répète, je pense que cet article n'est pas adapté dans ce projet de loi. En revanche, il mérite réflexion dans le cadre d'un autre texte, afin de permettre à ceux qui veulent travailler de manière indépendante de le faire.

Je pense que nombre de ces travailleurs sont plus en recherche d'activité et qu'ils ont temporairement envie de cette liberté,...

Mme la présidente. Il faut conclure, mon cher collègue.

M. Jean-Marc Gabouty. ... mais pas nécessairement de manière durable, en tout cas dans beaucoup de secteurs d'activité.

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

M. Olivier Jacquin. Tout d'abord, je salue la position du rapporteur et l'explication qu'il a donnée sur l'état de la réflexion entre le mois de novembre et aujourd'hui.

Madame la ministre, le jeune Kévin Durand, dont j'ai parlé, fait partie de ces personnes qui ne souhaitent pas être salariées. En travaillant sur cette question, j'ai rencontré un certain nombre de jeunes comme lui.

Toutefois, lorsque je lui ai demandé s'il considérait qu'il était un esclave de l'algorithme, il m'a répondu qu'il ne l'était pas, qu'il l'était devenu, mais qu'il ne souhaitait pas l'être, et qu'il voulait se battre contre cette logique du moins-disant. Je lui ai expliqué ce que pourrait lui apporter un nouveau statut, telle une coopérative d'activités et d'emplois. Je le répète: on peut être entrepreneur salarié à temps partiel, en CDI, et peser collectivement face aux plateformes. Sinon, on est atomisé, exposé, ubérisé, puis, un jour, déconnecté.

Le problème de fond de certaines plateformes est que leur modèle économique ne permet pas une juste rémunération du travail. J'ai mis en garde mes propres enfants, à qui je parle de mes activités et à qui je livre mes réflexions. Je leur ai dit: « Si vous commandez une pizza chez Deliveroo, vous optez pour un système qui ne peut pas rémunérer le temps de travail. Si vous montez dans un taxi Uber, vous cassez le modèle social, vous entretenez une profonde distorsion de concurrence au détriment des travailleurs dûment enregistrés et régulés. »

Je pense que l'on peut faire beaucoup mieux que cette course au moins-disant, laquelle est en fait un véritable cheval de Troie dans notre modèle social.

J'ai vu ce matin à la gare de l'Est d'immenses publicités pour une plateforme dénommée Kapten, laquelle a relancé la guerre des prix dans les VTC. Elle propose la course minimale au prix de 6 euros.

Dans ces conditions, quatre jeunes qui sortent le soir ne prennent pas le métro, car cela leur coûte plus cher! Ceux qui vont à Roissy le savent, un forfait de 50 euros a été instauré pour s'y rendre. Or certains VTC proposent désormais cette course à 25 euros. Ce modèle n'a pas de fin... Il va toujours vers le moins-disant. Il est un cheval de Troie dans notre modèle social, il fabrique du travail pauvre et entame la cohésion sociale.

Il faut donc refuser cet article et le supprimer

Mme la présidente. La parole est à Mme Catherine Fournier, pour explication de vote.

Mme Catherine Fournier. Madame la ministre, je suis d'accord avec certains propos qui ont été tenus jusqu'à maintenant. Il est vrai qu'il nous faut nous adapter à une réalité sociale, qui doit elle-même s'adapter à une réalité économique. Celle-ci a donné naissance, comme le disait l'un de mes collègues, à ces plateformes synonymes d'un nouveau système.

Il est vrai que les gestionnaires de ces plateformes – je fais un amalgame entre toutes les plateformes – ont profité du vide juridique que nous essayons ici de combler, lequel est bien rentable, et ce au détriment de ceux qui travaillent pour elles.

Comme l'a dit mon collègue Forissier, c'est en fait le droit du travail qu'il faut modifier. Au Sénat, nous sommes dans une logique de simplification.

Que se passe-t-il en réalité pour certains, et j'évoquerai simplement les chauffeurs de taxi? En fait, ils subissent une réelle distorsion de concurrence. Or il existe suffisamment de statuts de sociétés que l'on peut modifier et adapter à la réalité actuelle. Les chauffeurs de taxi souffrent de cette concurrence, car ils ne peuvent pas pratiquer les mêmes tarifs en raison des charges sociales et fiscales qui pèsent sur eux. Il faudrait réellement examiner ce problème.

Je suis d'avis de supprimer l'article 20 parce que l'on ne parle pas d'une révolution sociétale ainsi, au détour d'un simple article. (*Marques d'approbation sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*) Il faut sérieusement examiner cette question. N'oublions pas ceux qui ont une activité tout à fait légale et encadrée. Protégeons-les aussi – nous sommes là pour cela.

Je voterai donc la suppression de cet article. (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste, du groupe socialiste et républicain et du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Madame la ministre, en fait, vous payez votre trop bonne volonté. (*Sourires.*) Alors que vous nous soumettez un article prévoyant des garanties, des protections, vous vous entendez dire dans l'hémicycle : « Votre charte facultative, c'est un verre à moitié plein, mais virtuel, puisque, par définition, il n'est pas certain qu'elle sera mise en œuvre. »

Par ailleurs, je comprends très bien la réaction de ceux qui veulent une prise en compte globale : qu'est-ce que finalement cet article vient faire dans ce texte? Le Sénat n'adresse-t-il pas plutôt une lettre de mission à Mme Pénicaud? Madame Pénicaud, conduisez une réflexion sur ces plateformes! (*Nouveaux sourires.*)

Pour ma part, j'ai toujours pensé que le progrès technologique, c'était très bien, mais qu'il n'était jamais une garantie de progrès social. On en a la preuve. Néanmoins, M. Jacquin dit certes à ses enfants de ne pas utiliser les plateformes, mais soyons francs : 90 % des gens, y compris ici, les utilisent pour un service ou un autre.

Il faut faire en sorte que le progrès technologique ne détruise pas la vie sociale. Je suis d'accord avec vous, madame la ministre, vous avez parfaitement raison, nombreux sont ceux qui ne veulent pas être salariés – j'en

croise beaucoup moi aussi –, mais il ne faudrait pas que, dans ce pays, ne pas être salarié signifie être exploité, être privé de droits sociaux et de protection.

Un certain nombre de procédures sont en cours devant la justice. Pour ma part, je ne suis pas favorable à un encadrement systématique, mais je ne pense pas non plus que le Sénat doive voter un dispositif facultatif qui protégerait davantage les plateformes que leurs employés. On peut être un libéral et voir d'un bon œil que certains ne souhaitent pas être salariés, c'est très bien. Cela étant, madame Pénicaud, par pitié, penchez-vous sur cette question, trouvez un statut adapté, afin que les travailleurs indépendants puissent bénéficier d'une protection sociale digne du XXI^e siècle.

Nous ne sommes plus au temps des Canuts, à l'époque où il fallait encore revendiquer des droits sociaux. Protégeons ceux qui existent, défendons l'unité de la société. Madame Pénicaud, trouvez un statut. Libérez Mme Borne! (*Rires.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 161, 232 rectifié et 574 rectifié *bis*.

(*Les amendements sont adoptés.*) – (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste, du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen, du groupe socialiste et républicain et du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

Mme la présidente. En conséquence, l'article 20 est supprimé, et les amendements n^{os} 619 rectifié *bis*, 622 rectifié *bis* et 621 rectifié *bis* n'ont plus d'objet.

TITRE III

DÉVELOPPER LES MOBILITÉS PROPRES ET ACTIVES

Chapitre I^{er}

METTRE LES MOBILITÉS ACTIVES AU CŒUR DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES

Articles additionnels avant l'article 21

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

L'amendement n^o 800 rectifié, présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

III. – L'État se fixe pour objectif que la part de marché des véhicules de transport routier de marchandises et de voyageurs, dont le poids total autorisé en charge est

supérieur ou égal à 3,5 tonnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement, neufs vendus en 2025, soit au moins égale à 18 %.

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

V. – L'État poursuit l'objectif d'inscrire le transport aérien dans une perspective de réduction des émissions de CO₂ de 50 % à horizon 2050 porté par les acteurs du transport aérien, au moyen, notamment, de l'incorporation de biocarburants aéronautiques avancés ou issus de l'économie circulaire avec un objectif de développement de 5 % en 2030 et de 50 % en 2050.

La parole est à M. Frédéric Marchand.

M. Frédéric Marchand. J'ai l'honneur d'entamer le débat sur un sujet qui tient à cœur à nombre d'entre nous. Plusieurs amendements similaires ont été déposés sur cette question. Ils sont le fruit du travail du collectif sénatorial transpartisan d'urgence climatique, mis en place sur l'initiative de notre collègue Ronan Dantec.

La politique des transports, et plus particulièrement celle des mobilités, doit s'inscrire dans une politique environnementale ambitieuse et répondre aux objectifs du plan Climat présenté par le Gouvernement dès le début du quinquennat.

L'exposé des motifs du présent projet de loi fait état des ambitions du Gouvernement. Néanmoins, pour leur donner toute leur force et les traduire par une action résolue permettant à la France de respecter ses objectifs en faveur du climat, il convient de les inscrire dans le corps de la loi, comme le suggère le Conseil national de la transition écologique dans son avis du 13 novembre 2018.

Le présent amendement vise donc, notamment, à inscrire la fin de la vente des voitures neuves diesel et essence à l'horizon de 2040.

De nombreux pays s'engagent eux aussi à mettre fin à la commercialisation des véhicules qui roulent à l'essence et au diesel : le Danemark, les Pays-Bas, la Suède, l'Irlande et l'Inde en 2030, le Royaume-Uni et l'Espagne en 2040. En les rejoignant, la France, troisième producteur automobile en Europe, pèsera de tout son poids sur le continent, pour sortir des énergies fossiles et accélérer la transition du secteur automobile, pilier de l'économie européenne.

À quelques semaines des élections européennes, ce signal fort permettra non seulement d'assurer une visibilité à long terme aux acteurs de la filière, d'accompagner les évolutions liées à cette transformation inéluctable et ses impacts sur l'emploi, mais également de répondre aux problématiques de la pollution de l'air et de ses conséquences sanitaires très importantes.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 162 rectifié est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 663 rectifié *bis* est présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillat et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certe-

nais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaigué, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

La parole est à Mme Éliane Assassi, pour présenter l'amendement n° 162 rectifié.

Mme Éliane Assassi. Cet amendement, comme le précédent qui émanait du groupe LaREM, et comme les suivants, vise à inscrire clairement dans la loi l'interdiction de la vente des véhicules thermiques à l'horizon de 2040. Cette inscription est parfaitement cohérente avec l'objet de ce projet de loi, qui privilégie les mobilités alternatives. Elle est indispensable alors que la prochaine loi générale sur l'organisation des transports risque de se faire attendre vingt ou trente ans.

Cette mesure est demandée par toutes les ONG environnementales et par nombre de nos concitoyens, qui se sont exprimés lors du grand débat ou qui participent chaque semaine, chaque mois aux marches pour le climat.

Il faut en finir avec les véhicules thermiques pour les deux raisons fondamentales que nous avons déjà évoquées à plusieurs reprises. L'Irlande, la Suède, les Pays-Bas et le Danemark l'ont déjà fait ; la France doit embrayer et montrer l'exemple.

C'est rendre service à nos constructeurs que de leur fixer un cap clair. C'est favoriser l'innovation et s'assurer que nos fleurons industriels, pleinement tournés vers l'avenir, auront un temps d'avance sur la concurrence. C'est aussi limiter la dépendance énergétique de la France et rééquilibrer notre balance commerciale, plombée par nos achats d'hydrocarbures.

Tel est le sens de cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Nelly Tocqueville, pour présenter l'amendement n° 663 rectifié *bis*.

Mme Nelly Tocqueville. Nous savons que la France s'est fixé des objectifs ambitieux, afin de réduire la place de la voiture thermique. Il convient maintenant de passer des prises de position aux actes en fixant dans la loi une date ferme de fin des ventes de nouveaux véhicules thermiques, soit l'année 2040.

Cette inscription apparaît comme l'un des moyens d'inciter l'ensemble de la filière automobile à progresser encore plus rapidement dans la recherche de solutions de substitution. Elle laissera en outre aux citoyens le temps de changer leurs véhicules.

Nous savons l'urgence climatique. Je rappelle que l'objectif de mettre fin à la vente de véhicules thermiques en 2040 figurait dans le programme électoral du président Macron. Or cet objectif a disparu.

Le présent projet de loi est réellement l'occasion d'envoyer un message fort, en particulier si nous voulons limiter le réchauffement à 1,5° et répondre avec responsabilité au message que nous envoient à nous, responsables politiques, les marcheurs pour le climat, en particulier les jeunes générations.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont également identiques.

L'amendement n° 343 rectifié est présenté par MM. Dantec et Artano, Mme Billon et M. Labbé.

L'amendement n° 873 rectifié est présenté par Mme Préville, M. Jomier, Mme Taillé-Polian, MM. Jacquin, Jeansannetas, Houllegatte, Iacovelli, Antiste et Daunin, Mme Blondin, M. Lurel, Mme Espagnac et M. J. Bigot.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

IV. - Les conditions d'application du présent article sont déterminées par un décret en Conseil d'État dans les dix-huit mois suivant la promulgation de la présente loi.

La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 343 rectifié.

M. Ronan Dantec. Il est très clair, compte tenu des courbes d'émissions de gaz à effet de serre, y compris en France, que nous n'avons strictement aucune chance de tenir nos engagements et de parvenir à la neutralité carbone vers 2050, ce qui semble être le nouvel horizon, si nous continuons à vendre des véhicules thermiques en 2040.

Mes collègues ont rappelé avant moi que de nombreux pays s'engagent aujourd'hui dans la loi sur des horizons plus ambitieux. Un certain nombre d'entre eux, y compris de grands pays émergents comme l'Inde, visent en effet 2030.

Madame la ministre, pourquoi cet objectif ne figure-t-il pas déjà dans le présent projet de loi ? Pourquoi n'est-il inscrit que dans son préambule ? On est en train de nous refaire le coup du glyphosate : on prend un engagement verbal très fort, mais on ne l'inscrit pas dans la loi !

Comme l'a dit Éliane Assassi, ce texte fixe l'horizon pour les vingt-cinq ou trente prochaines années. Si l'on n'y inscrit pas la fin de la vente des véhicules thermiques à l'horizon de 2040, on rate évidemment un rendez-vous. En outre, on ne donne pas aux constructeurs et aux acheteurs le signal qu'ils attendent.

Carlos Tavares a clairement indiqué ce matin que le véhicule autonome ne serait pas totalement opérationnel en 2040, compte tenu des difficultés que pose le niveau 4. En revanche, il a dit, s'agissant des véhicules électriques, que Peugeot allait y aller vraiment. Renault est sur ce créneau depuis longtemps. Notre responsabilité, en tant que législateurs, est de conforter la stratégie de mutation des grands groupes automobiles français. Le phare, c'est l'interdiction à l'horizon de 2040. Or vous l'éteignez dans le projet de loi, même si cette interdiction figure dans le préambule.

J'ai besoin de comprendre pourquoi cette interdiction ne figure pas dans le projet de loi. C'est une question extrêmement simple. Si nous voulons être un pays à la pointe de la lutte contre le dérèglement climatique, et si nous voulons que les constructeurs automobiles français le soient également, il est urgent d'inscrire cet objectif dans la loi.

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Préville, pour présenter l'amendement n° 873 rectifié.

Mme Angèle Préville. Cet amendement vise tout d'abord à inscrire dans la loi l'objectif de la fin de la vente des véhicules neufs diesel et essence à l'horizon de 2040. En effet, il est temps de prendre des engagements forts : n'est-ce pas la philosophie même de cette loi ? Franchissons le pas !

Il s'agit de favoriser le remplacement progressif de la flotte de véhicules diesel et essence par des véhicules à faibles émissions, car le but, ne l'oublions pas, est de répondre aux problématiques de pollutions de l'air et de leurs dramatiques conséquences tant sanitaires qu'environnementales.

Il est nécessaire d'être dans la clarté et d'avoir une vision de l'avenir proche pour enclencher la transformation de la société propre à remédier à ces problèmes, dont, à lui seul, le réchauffement climatique est le plus emblématique.

En France, le nombre d'immatriculations de véhicules électriques, s'il a augmenté, reste dérisoire par rapport au nombre total d'immatriculations. Si l'on se réfère à la part des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans le total des ventes en 2018, les 2,1 % de la France font pâle figure, loin derrière nos partenaires européens comme la Norvège, la Suède, les Pays-Bas, le Portugal. Je me permets de rappeler que la Norvège s'est fixé comme objectif d'interdire la commercialisation de véhicules équipés de moteurs à combustion dès 2025.

M. Gérard Longuet. La Norvège est un État pétrolier...

Mme Angèle Préville. Nous devons dès à présent poser un cadre chiffré, afin d'accompagner les évolutions inéluctables de la filière et d'anticiper les impacts sur l'emploi. Ainsi, les entreprises concernées par le domaine de l'automobile disposeront d'une date butoir précise, propre à donner une visibilité sur l'avenir. Elles auront la possibilité de s'adapter.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous préférons évidemment inciter, encourager et accompagner, plutôt qu'interdire. Les objectifs que vous défendez sont louables, mes chers collègues, mais ils sont déjà fixés dans le plan Climat de juillet 2017, avec la fin de la vente des véhicules thermiques, et dans l'exposé des motifs du projet de loi d'orientation que nous examinons, pour ce qui concerne les ventes de voitures particulières ou de poids lourds à faibles émissions.

Un grand nombre de dispositions du texte de la commission, comme du projet de loi initial, prennent en compte ces objectifs et permettront de les atteindre. Nous examinerons ultérieurement des amendements ayant trait au verdissement de la flotte des entreprises et des loueurs. Nous parlerons également des zones à faibles émissions, les ZFE. Autant d'éléments qui concourent à la prise en compte de ces questions.

Je comprends les raisons qui vous guident, mais, comme j'ai eu l'occasion de le dire en commission, les Français, tous acteurs confondus, ont bien en tête ces objectifs et le secteur, y compris les constructeurs, évolue à grande vitesse. Laissons les acteurs s'approprier ces objectifs, laissons la loi Mobilités parvenir à maturité. Avec l'ensemble des dispositions qui figurent d'ores et déjà dans le texte, nous enclenchons les éléments qui permettront d'atteindre les objectifs que vous désignez.

Je conçois que cela ne satisfasse pas pleinement leurs auteurs, mais nous disposons de suffisamment d'éléments dans le texte pour ne pas ajouter des marqueurs sans réelle portée juridique.

La commission émet donc un avis défavorable sur ces cinq amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est très important, dans le secteur de la mobilité, de se donner des objectifs ambitieux, à suffisamment long terme, pour permettre à l'ensemble des acteurs – les constructeurs comme les entreprises développant des bornes de recharge, les producteurs de carburants alternatifs – d'anticiper.

Le plan Climat s'est ainsi fixé comme objectif l'arrêt des ventes de véhicules émettant des gaz à effet de serre d'ici à 2040. La programmation pluriannuelle de l'énergie, notamment la stratégie de développement de la mobilité propre qui y est annexée, définit des objectifs de développement des véhicules propres, y compris aux horizons de 2023 et 2028.

Les objectifs mentionnés dans l'amendement n° 800 rectifié sont cohérents avec la programmation pluriannuelle de l'énergie, le contrat stratégique de la filière automobile, la feuille de route pour les biocarburants aéronautiques abordée pendant les Assises nationales du transport aérien, et figurent dans l'exposé des motifs. Faut-il les inscrire dans la loi ? Cela donnerait un signe fort aux acteurs, mais je m'en remets à la sagesse de votre assemblée sur ce point.

En revanche, les amendements identiques n° 162 rectifié et 663 rectifié *bis*, ainsi que les amendements identiques n° 343 rectifié et 873 rectifié, ne sont pas cohérents avec les documents que j'ai mentionnés. J'en suggère le retrait, au bénéfice de l'amendement n° 800 rectifié.

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

M. Gérard Longuet. J'incite mes collègues à suivre la commission dans sa sagesse et à ne pas décider dès maintenant, d'une façon unilatérale, que la France renonce au moteur thermique à une date fixe.

Tout d'abord, nous n'avons pas exploré toutes les conséquences positives et négatives des situations de recharge. On découvre, par exemple, que l'automobile électrique fonctionne avec des batteries. Or celles-ci ont deux caractéristiques : premièrement, nous n'en produisons pas, et, deuxièmement, notre grand visiteur d'aujourd'hui occupe pour l'instant une position centrale, qui n'est absolument pas remise en cause.

Avons-nous l'intention, dans le secteur de l'automobile électrique, où la batterie représente de 45 % à 50 % du coût du véhicule, de dépendre exclusivement d'une économie centralisée, dont les moyens, nous l'avons vu pour les panneaux photovoltaïques, ne font pas appel à des principes de concurrence, sauf à désarmer nos constructeurs et à rendre les clés de la maison ?

Ensuite, plusieurs hypothèses sont aujourd'hui envisagées pour le véhicule électrique. L'énergie peut être stockée par des batteries, avec des inconvénients environnementaux considérables qui se confirment chaque jour un peu plus, ou bien par des piles à combustible, dont la capacité à être déployées pour des millions d'usagers automobiles dans quarante ans n'est malheureusement pas du tout établie.

Enfin, quelle que soit la passion que nous ayons les uns et les autres pour l'exemplarité française, force est de reconnaître que tous les pays ne produisent pas d'électricité décarbonée comme nous le faisons, mais produisent des véhicules. Nous risquons donc d'affaiblir notre industrie automobile, peut-être même de la dégrader d'une façon inéluctable, et de la priver de son marché national pour exister sur des marchés extérieurs qui, eux, resteront des marchés thermiques.

Telles sont les raisons pour lesquelles la position de la commission, qui consiste à afficher une direction, mais à ne pas décréter par la loi, sauf à en décrédibiliser l'autorité en affichant des objectifs qui ne pourraient pas être tenus, me paraît extrêmement raisonnable.

M. André Reichardt. Très bien !

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

M. Ronan Dantec. Je salue la position de Mme la ministre, qui souligne la cohérence des objectifs avec ceux qui sont affichés dans d'autres documents et s'en remet à notre sagesse pour les intégrer dans le présent texte.

Néanmoins, est-il judicieux d'aborder la question du transport aérien avec celle du véhicule thermique, avec des objectifs qui n'ont pas été rediscutés collectivement ? Je ne suis pas sûr que la rédaction de notre collègue Marchand soit la meilleure, mais je voterai son amendement, car c'est l'inscription de ces objectifs dans la loi qui est importante.

La position exprimée par Gérard Longuet montre pourquoi il faut inscrire ces dispositions dans la loi. Certaines forces, certes isolées dans la société française, pensent encore que nous pourrions passer à travers la mutation de notre système énergétique et la sortie du thermique.

Si nous ne voulons pas que ces forces, que je qualifierais de quelque peu conservatrices (*Sourires sur les travées du groupe socialiste et républicain et du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*), ralentissent la mutation, il faut intégrer

dans la loi des signaux extrêmement clairs. Sinon, des constructeurs peuvent être déstabilisés et retarder les mutations nécessaires en pensant pouvoir passer à travers les mailles du filet.

Or les mutations que nous avons ratées ont déjà beaucoup affaibli l'industrie française, parce que nous avons mégoté, en retardant toujours les échéances. C'est d'ailleurs ce qui risque de se produire dans l'agriculture si nous n'y prenons pas garde.

Je vais donc suivre l'avis de Mme la ministre. Je sais que notre rapporteur a déployé beaucoup d'efforts en incluant de nombreux objectifs très concrets dans la loi pour atteindre l'objectif global. Soyons cohérents jusqu'au bout et intégrons également cet objectif global !

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

M. Olivier Jacquin. Madame la ministre, ce projet de loi comporte de bonnes choses, mais la lutte contre le réchauffement climatique n'est pas son point fort. Nous devons aussi envoyer des signes et répondre aux jeunes qui manifestent pour attirer notre attention sur ce problème essentiel.

M. Gérard Longuet. Il faut faire plaisir aux lycéens ! (*Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Olivier Jacquin. L'Opecst a travaillé finement ce dossier et produit une excellente étude sur l'arrêt des véhicules thermiques en 2040. En quelques mots, il en ressort que l'objectif est très ambitieux, mais atteignable. Du point de vue de l'industrie, le talon d'Achille est effectivement la dépendance à la batterie, tant que nous ne disposons pas d'une filière en Europe. L'étude souligne en revanche un effet positif sur le budget des ménages à l'horizon de 2040.

Madame la ministre, je salue votre avis de sagesse ! Nous avons la possibilité d'envoyer un signe clair à nos concitoyens que le Sénat n'est pas qu'un contre-pouvoir, qu'il peut aussi être progressiste et aller dans le bon sens, en cohérence avec les autres textes dans lesquels cet objectif figure.

Mme la présidente. La parole est à Mme Nadia Sollogoub, pour explication de vote.

Mme Nadia Sollogoub. Pour ma part, je suivrai l'avis de la commission.

Je suis perplexe : on parle beaucoup de la loi pour interdire certains types de véhicules, mais ce n'est pas la loi qui change les *process* industriels, c'est la demande, c'est le marché ! (*M. Ronan Dantec s'exclame.*) Nous devons réfléchir ensemble à faire évoluer les mentalités : le jour où les clients ne seront plus là, les industriels fabriqueront d'autres types de véhicules.

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

Mme Angèle Prévaille. Je ne sais pas si nous avons le temps d'être simplement ambitieux. Nous ne pouvons pas faire comme d'habitude du fait de l'urgence climatique. Il nous faut sortir du thermique, le réchauffement climatique y oblige.

Je ne sais pas si nous avons le choix ; l'avenir le dira. Les technologies progressent de façon phénoménale. Les batteries connaissent des progrès considérables, de la technologie lithium-ion à zinc-air dans un avenir proche, avec un meilleur recyclage. J'y crois !

Comme de nombreux sénateurs, je pense qu'il faut définitivement inscrire cette ambition dans la loi.

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

M. Frédéric Marchand. Pour rebondir sur les propos d'Olivier Jacquin, les récentes mobilisations sur le climat, qui ne sont pas uniquement celles des lycéens, monsieur Longuet, sont là pour nous rappeler que nous avons un rôle à jouer, dans cet hémicycle, sur un sujet qui est sans doute le cœur du projet de loi. L'objectif annoncé, n'en déplaise à notre rapporteur, n'a pas qu'une forme juridique ; il a aussi une portée politique, symbolique.

Je suis l'élu d'un département, le Nord, où l'industrie automobile pèse très lourd. Ne nous racontons pas d'histoires : les constructeurs comme Renault sont parfaitement conscients des enjeux et partagent ce souci de responsabilité.

M. Gérard Longuet. Exact !

M. Frédéric Marchand. Ils souhaitent que les textes discutés portent des enjeux forts, comme celui qui nous est proposé ce soir.

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. La question de savoir s'il faut ou non inscrire dans la loi l'objectif de 2040 alors qu'il figure déjà dans le plan Climat et dans l'exposé des motifs me paraît assez théorique. Malheureusement, l'expérience prouve qu'il ne suffit pas de fixer un objectif dans la loi pour qu'il soit tenu.

M. Charles Revet. C'est rarement le cas !

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Rappelez-vous comme nous nous étions étripés avec le Gouvernement et l'Assemblée nationale lors de l'examen de la loi de transition énergétique concernant la part du nucléaire dans l'électricité à horizon de 2025, jusqu'à faire échouer la commission mixte paritaire ! Aujourd'hui, le Gouvernement se rend compte que le Sénat avait raison trop tôt, comme souvent, et revient sur cet objectif.

Je veux bien que l'on passe un temps fou à se battre sur l'inscription ou non dans la loi de l'objectif de 2040, mais si c'est pour s'apercevoir, en 2035 ou en 2038, que celui-ci n'est pas tenable... Je crois que tout cela est assez inutile.

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

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 800 rectifié.

J'ai été saisie d'une demande de scrutin public émanant du groupe Les Républicains.

Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable et que le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

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° 69 :

Nombre de votants	343
Nombre de suffrages exprimés	326
Pour l'adoption	119
Contre	207

Le Sénat n'a pas adopté.

Je mets aux voix les amendements identiques n°s 162 rectifié et 663 rectifié *bis*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 343 rectifié et 873 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures quarante.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt heures dix, est reprise à vingt et une heures quarante, sous la présidence de Mme Catherine Troendlé.)

PRÉSIDENCE DE MME CATHERINE TROENDLÉ vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités.

Articles additionnels avant l'article 21 *(suite)*

Mme la présidente. L'amendement n° 7 rectifié *ter*, présenté par MM. Priou, Bascher, J.M. Boyer, Cardoux, Chevrollier et Duplomb, Mme Ramond, M. Cuypers, Mme Garriaud-Maylam, MM. Poniowski, Raison, Rapin, Regnard, Savary et Vaspert, Mme A.M. Bertrand et M. Gremillet, est ainsi libellé :

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Christophe Priou.

M. Christophe Priou. Mes chers collègues, nous reprenons la séance dans une ambiance bucolique, puisque nous allons parler des circulations très douces le long de nos rivières de France.

Une servitude dite de marchepied existait le long du domaine public fluvial depuis de nombreuses années, sans poser de conflits d'usage particuliers. Toutefois, deux textes législatifs ont quelque peu perturbé cette douceur fluviale.

La loi du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques a tout d'abord étendu aux piétons le bénéfice de ladite servitude, avec pour effet de modifier sa vocation d'origine en prévoyant une possibilité d'accès aux berges des cours d'eau assortie d'aucune dérogation ni souplesse, créant ainsi une difficulté à la fois pratique et juridique, puisque les berges ne sont pas aménagées en ce sens.

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a introduit de nouvelles dispositions concernant la possibilité de modifier l'emprise de la servitude, afin d'assurer le cheminement continu de piétons.

Dans les faits, cette loi peine à s'appliquer et présente des effets indésirables, tant pour la sécurité des piétons que pour la préservation des espaces naturels.

Le présent amendement, en tendant à clarifier la priorité dans la superposition des servitudes, vise une solution qui maintient l'extension faite aux piétons en 2006 tout en ménageant les zones classées et/ou inscrites. Dans ces zones sensibles, l'autorité administrative compétente pourra favoriser le déploiement des voies vertes, qui ont déjà été réalisées avec succès par de nombreuses collectivités en mettant en place des conventions de passage avec les propriétaires riverains à l'issue d'échanges concertés.

Mme la présidente. Monsieur le sénateur, accepteriez-vous de présenter dans la foulée les amendements n°s 8 rectifié *ter*, 10 rectifié *ter* et 9 rectifié *ter* ?

M. Christophe Priou. Avec plaisir, madame la présidente !

Mme la présidente. L'amendement n° 8 rectifié *ter*, présenté par MM. Priou, Duplomb, Bascher, J.M. Boyer, Cardoux et Chevrollier, Mme Ramond, M. Cuypers, Mme Garriaud-Maylam, MM. Poniowski, Rapin, Regnard, Savary et Vaspert, Mme A.M. Bertrand et M. Gremillet, est ainsi libellé :

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

Vous avez la parole, mon cher collègue.

M. Christophe Priou. Cet amendement s'inscrit dans le prolongement du précédent.

Deux rapports du Conseil général de l'environnement et du développement durable, le CGEDD, diligentés par le ministère chargé du développement durable et des transports, ont mis en évidence les difficultés, voire les impossibilités d'application de la loi.

Cet amendement, en comportant une alternative pour assurer la continuité du cheminement, vise à résoudre de nombreuses situations de blocage préalablement constatées.

Mme la présidente. L'amendement n° 10 rectifié *ter*, présenté par MM. Priou, Duplomb, Bascher, J.M. Boyer, Cardoux et Chevrollier, Mmes Ramond et Garriaud-

Maylam, MM. Poniatowski, Raison, Rapin, Regnard, Savary et Vaspart, Mme A.M. Bertrand et M. Gremillet, est ainsi libellé :

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est toujours à M. Christophe Priou.

M. Christophe Priou. Cet amendement a pour objet de régulariser et de généraliser une situation de fait.

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

Avant l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est de nouveau à M. Christophe Priou.

M. Christophe Priou. Cet amendement, en permettant de « déconnecter » les itinéraires et les servitudes de marchepied, tend à limiter l'usage des berges aux seules situations où une véritable concertation a eu lieu entre les collectivités et le propriétaire du terrain concerné par la servitude qui prend notamment en compte la réalité des territoires.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'amendement n° 7 rectifié *ter* ne se justifie pas selon nous, la restriction de l'usage de cette servitude aux piétons dans les sites non classés paraissant excessive. Le rapport du CGEDD de mai 2017 n'indique pas de difficulté particulière d'atteinte aux sites classés. L'avis de la commission est donc défavorable.

En revanche, la commission émet un avis favorable sur l'amendement n° 8 rectifié *ter*, inspiré par une recommandation du même rapport du CGEDD : en cas d'obstacle, la continuité du cheminement devra être assurée en priorité par la proposition d'une voie alternative, et à défaut par un tracé dans la propriété concernée, au plus près du domaine public fluvial.

L'amendement n° 10 rectifié *ter* vise à étendre la possibilité de retirer le droit au cheminement le long des berges des canaux de navigation dans le périmètre des établissements commerciaux. La commission est favorable à cette mesure de bon sens.

Enfin, la commission émet un avis défavorable sur l'amendement n° 9 rectifié *ter*, qui tend à revenir sur une mesure introduite par notre ancien collègue Louis Nègre dans la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Le rapport du CGEDD que je citais indique d'ailleurs que l'utilisation de la servitude de marchepied dans le cadre d'un plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée, ou PDIPR, peut apporter des solutions intéressantes en matière d'aménagement, d'entretien et de valorisation des lieux, mais que cela suppose en revanche une adaptation de la gouvernance existante. Il faudrait

donc plutôt prévoir d'élargir la concertation au moment de la définition de ces plans départementaux aux chambres d'agriculture et aux associations des propriétaires riverains des cours d'eau domaniaux.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 7 rectifié *ter* : la notion de site non inscrit ou non classé n'existe pas et la pertinence de l'exclusion mérite d'être approfondie.

S'agissant de l'amendement n° 8 rectifié *ter*, ne compliquet-on pas encore le sujet en demandant l'étude d'itinéraires alternatifs ? Il faudrait creuser ce point, mais, à ce stade, j'émet un avis défavorable.

En revanche, le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 10 rectifié *ter*, qui laisse plus de souplesse à l'autorité administrative compétente.

Enfin, pour les mêmes raisons que celles qui ont été exposées par M. le rapporteur, il émet un avis défavorable sur l'amendement n° 9 rectifié *ter*.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 7 rectifié *ter*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

M. Ronan Dantec. Je soutiens la position de Mme la ministre sur l'amendement n° 8 rectifié *ter*.

Christophe Priou et moi-même connaissons bien la situation en Loire-Atlantique et les mobilisations très fortes pour le cheminement le long de l'Erdre. En effet, sur les berges de cette rivière, de nombreuses propriétés les pieds dans l'eau empêchent ce cheminement et l'accès de toute la population à cet espace absolument magnifique.

Si l'on rend obligatoires des alternatives, on va encore durcir les positions. Ce n'est pas ainsi que l'on pourra sortir du bras de fer et de la situation très tendue actuelle. À un moment, cependant, il faudra bien faire accepter le passage sur un certain nombre de domaines.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 8 rectifié *ter*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant l'article 21.

Je mets aux voix l'amendement n° 10 rectifié *ter*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant l'article 21.

Je mets aux voix l'amendement n° 9 rectifié *ter*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 21

- ① L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Le maire peut également, par arrêté motivé, fixer des règles dérogoatoires à celles prévues par le code de la route pour la circulation des engins de déplacement personnel sur tout ou partie des voies et de leurs dépendances sur lesquelles il exerce son pouvoir de police. »

Mme la présidente. La parole est à Mme Victoire Jasmin, sur l'article.

Mme Victoire Jasmin. Madame la ministre, je souhaite attirer votre attention sur la situation des transporteurs de passagers dans les outre-mer, particulièrement en Guadeloupe, qui rencontrent de gros problèmes pour assurer leurs véhicules, surtout lorsque ceux-ci sont neufs.

Certains véhicules de leur parc répondent aux critères du contrôle technique, mais d'autres ne sont pas conformes à la législation en vigueur compte tenu des différents critères et pondérations en vigueur. Ces transporteurs ont donc le plus grand mal à être soumissionnaires dans les marchés publics et souffriront peut-être bientôt d'une concurrence déloyale, car les seules compagnies qui acceptent de les assurer leur proposent des tarifs prohibitifs.

Il serait souhaitable que vous vous intéressiez à cette problématique, madame la ministre. En Guadeloupe et ailleurs en outre-mer, faute de train ou de métro, nous n'avons que les bus comme transports collectifs, et de gros problèmes se posent pour renouveler les flottes.

Il est donc important de prendre des dispositions pour permettre aux assureurs de répondre aux différentes problématiques rencontrées par les assurés – beaucoup d'entre eux auront des véhicules non conformes. Les transporteurs souhaitent par ailleurs avoir des véhicules propres et conformes. Ils peuvent bénéficier de prêts, mais ils doivent pouvoir assurer les véhicules depuis l'Hexagone, là où ils les achètent. Or ils essuient souvent un refus des assureurs.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 21.

(L'article 21 est adopté.)

Article additionnel après l'article 21

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

L'amendement n° 44 rectifié est présenté par M. Bonhomme, Mme Garriaud-Maylam, MM. Grosdidier et Regnard, Mme Bruguière, M. D. Laurent, Mme Lassarade, MM. Vogel, Milon et B. Fournier, Mme Deromedi, MM. Rapin et Cuyers, Mmes Canayer et Duranton et MM. Piednoir, Sido et Husson.

L'amendement n° 285 rectifié *ter* est présenté par Mmes de la Provôté, Guidez, Loisier et Vullien, MM. Henno, Mizzon, Delcros et Cazabonne, Mme Billon, MM. Laugier et Longeot et Mme Sollogoub.

L'amendement n° 823 est présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche.

L'amendement n° 985 est présenté par M. Gontard.

L'amendement n° 988 rectifié est présenté par MM. Corbisez et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, M. Gold, Mme Guillotin et MM. Collin, Labbé, Castelli, Gabouty, Guérini, Menonville et Requier.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 21

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

« Chapitre ...

« Messages promotionnels

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

La parole est à M. François Bonhomme, pour présenter l'amendement n° 44 rectifié.

M. François Bonhomme. Le présent amendement tend à créer une obligation pour les annonceurs faisant de la publicité en faveur de la mobilité routière d'accompagner celle-ci d'un message en faveur des mobilités les moins polluantes, comme les mobilités actives et les transports en commun ou partagés.

Il vise à inciter les personnes à se tourner vers des modes de transport actifs qui ont le double avantage d'être sans conséquence pour l'environnement et d'améliorer la santé en luttant contre la sédentarité, laquelle augmente sans cesse en France, comme chacun sait. Selon l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail, l'Anses, les jeunes Français sont trop sédentaires, avec un quart des enfants de 3 à 10 ans, la moitié des adolescents de 11 à 14 ans et les deux tiers des adolescents de 15 à 17 ans qui passent plus de trois heures par jour devant un écran. S'agissant des adultes, 80 % sont également trop sédentaires.

Cette proposition rejoint celle de Santé publique France, qui prévoit en 2019 de véhiculer un message simple incitant à « pratiquer des activités physiques dynamiques pendant au moins 30 minutes par jour ».

Les déplacements actifs, notamment à vélo, permettraient d'atteindre cet objectif.

Mme la présidente. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 285 rectifié *ter*.

Mme Michèle Vullien. Je suis très heureuse de présenter cet amendement au nom de Sonia de la Provôté et de plusieurs autres collègues. Voilà plusieurs années que je cherche un parlementaire pour défendre ce sujet. Nous y voilà, et je m'en réjouis !

Il s'agit de créer une obligation pour les annonceurs faisant de la publicité en faveur de la mobilité routière d'accompagner celle-ci d'un message en faveur des mobilités moins polluantes comme les mobilités actives, les transports en commun ou les mobilités partagées. Ce serait pédagogique, sans pour autant jeter l'anathème sur la voiture, qui resterait au cœur de la publicité en question. Et les annonceurs apparaîtraient comme vertueux.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 823.

M. Frédéric Marchand. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour présenter l'amendement n° 985.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement reprend une idée initiale du présent projet de loi qui nous semblait excellente : rendre obligatoire la promotion des mobilités actives dans chaque publicité pour la mobilité routière, à l'instar de la législation en vigueur relative à la publicité en faveur de produits alimentaires trop gras ou trop sucrés.

En termes de santé publique, une telle démarche nous semble pertinente à double titre.

D'une part, la mobilité routière est l'un des principaux facteurs de la pollution atmosphérique, qui tue chaque année 67 000 personnes, soit plus que le tabac, pour lequel, rappelons-le, la publicité est totalement interdite.

D'autre part, selon certaines études, la sédentarité tue également plus que le tabac. Elle favorise le développement de facteurs de risques cardiovasculaires, comme l'hypertension artérielle, le diabète, le cholestérol trop élevé, l'obésité et tous les troubles musculo-squelettiques.

Pour toutes ces raisons, il nous paraît cohérent d'obliger les publicités pour les voitures à faire figurer un message de prévention de santé publique enjoignant nos concitoyens à marcher ou à faire au moins trente minutes de vélo par jour. C'est aussi important que la consommation de cinq fruits et légumes par jour.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez, pour présenter l'amendement n° 988 rectifié.

M. Jean-Pierre Corbisez. Cet amendement est construit sur le modèle des prescriptions déjà prévues par la loi à l'égard des publicités des industries de l'agroalimentaire et des spiritueux, qui doivent notamment communiquer sur la nécessité d'une alimentation saine ou sur les dangers de la consommation excessive d'alcool.

De la même manière, nous proposons que les publicitaires de l'industrie automobile intègrent dans leurs annonces des messages en faveur des mobilités actives ou des alternatives à la voiture, comme l'usage des transports publics. Il s'agit non pas d'opposer frontalement mobilité active et mobilité automobile, mais au contraire d'insister sur leur caractère complémentaire, en sachant que l'essentiel des déplacements annuels des Français s'effectue dans un rayon strictement local.

Il ne s'agit pas non plus de stigmatiser l'automobile, cette sensibilisation étant prioritairement destinée aux habitants des grandes agglomérations, qui bénéficient déjà de nombreux autres moyens de déplacement.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces cinq amendements, *a priori* séduisants, relèvent selon nous d'une fausse bonne idée, tant sur la forme que sur le fond.

Le dispositif et l'objet de ces amendements attestent d'abord d'une certaine confusion dans les objectifs poursuivis, voire d'une véritable incohérence : on prend ainsi prétexte de la sédentarité des jeunes enfants ou des heures passées par les adolescents devant des écrans pour justifier un message apposé sur des publicités pour la mobilité routière, qui s'adressent en principe à des personnes en âge d'acheter une voiture et de la conduire !

Pour lutter plus directement contre les écrans, peut-être vaudrait-il mieux cibler la publicité pour ces écrans eux-mêmes. J'ajoute que les messages sanitaires figurant sur les produits alimentaires recommandent déjà de pratiquer une activité physique régulière.

Je suis par ailleurs très réservé à l'idée, au fond assez infantilissante, que les Français auraient besoin qu'on leur rappelle qu'il vaut mieux privilégier les transports en commun ou les mobilités propres ou partagées à l'usage de la voiture thermique. Ce serait du reste assez stigmatisant pour tous nos concitoyens, et ils sont nombreux, qui n'ont

aujourd'hui pas d'autre solution pour se déplacer, sans parler du paradoxe qu'il y aurait pour des industriels à promouvoir leur produit tout en préconisant de ne pas l'utiliser...

Sur la forme, les insuffisances et les limites du dispositif proposé sont très nombreuses.

On vise la mobilité routière, ce qui inclurait *a priori* tous les véhicules circulant sur la voirie routière, qu'ils soient équipés ou non d'un moteur émettant ou non des gaz à effet de serre ou des polluants atmosphériques, ou encore qu'ils soient individuels ou collectifs. *A minima*, il conviendrait de viser la mobilité thermique individuelle – mais cela inclurait encore l'autopartage, qui doit au contraire être promu.

Tous les messages publicitaires seraient concernés, et non uniquement ceux qui sont émis depuis et à destination du territoire national, dispositif que l'on serait bien en peine de mettre en œuvre, notamment sur internet.

Le champ des mobilités promues serait lui-même très difficile à établir : inclurait-on, par exemple, dans les mobilités actives, l'usage des vélos à assistance électrique, qui consomment de l'énergie dont on pourrait se passer pour se déplacer à vélo – la meilleure énergie reste toujours celle que l'on ne consomme pas ? Dans les transports en commun, faudrait-il exclure les bus thermiques, ceux qui fonctionnent au GNV ou les hybrides ?

On pourrait même débattre, en poussant le raisonnement jusqu'au bout, de l'opportunité de développer la conduite 100 % autonome, qui, de fait, amènerait le conducteur à passer encore plus de temps devant un écran, y compris durant ses déplacements...

En conséquence, la commission sollicite le retrait de ces amendements. À défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Un tel message contribuerait à rappeler que les mobilités actives sont un bienfait pour la santé et rejoindrait les objectifs de Santé publique France en matière de pratique des activités physiques. Vous connaissez également, mesdames, messieurs les sénateurs, mon attachement aux transports en commun et aux mobilités partagées.

Toutefois, cette mesure me semble délicate à appliquer sans concertation préalable, d'autant que le ministère de l'économie et des finances travaille plutôt dans le sens d'une réduction du nombre de mentions obligatoires dans les publicités.

L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

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

M. Guillaume Gontard. Si l'on veut mettre fin à l'infantilisation et si l'on estime que les gens sont assez grands pour décider par eux-mêmes, alors interdisons complètement la publicité, monsieur le rapporteur !

En l'occurrence, l'enjeu est de faire changer certaines habitudes. C'est difficile, on le sait, mais la publicité peut servir de vecteur pour modifier les comportements.

Je souligne en outre que pour rejoindre les moyens de transport en commun, bus ou métro, par exemple, on doit sortir de chez soi, marcher ou prendre un vélo. C'est donc aussi une façon de pratiquer une activité.

Il me semble assez simple et naturel d'utiliser la publicité pour souligner que l'activité physique est bonne pour la santé.

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

M. Ronan Dantec. Dans les années soixante-dix, France Inter diffusait *L'Apocalypse est pour demain*, un feuilleton radiophonique que l'on devait au talent de Jean Yanne. Il mettait en scène des gens qui ne quittaient plus leur voiture et qui se déformaient progressivement. (*Sourires.*)

C'est peut-être la faiblesse de l'argumentaire de nos collègues : il ne faut pas cantonner le message uniquement aux jeunes enfants, car la sédentarité nous déforme tous, petit à petit. Ces amendements contiennent peut-être trop d'informations, mais je les voterai néanmoins. Ils pourront ensuite être peaufinés au cours de la navette.

Insérer un message en faveur des mobilités actives et de l'activité physique dans des publicités pour les mobilités passives serait extrêmement bénéfique, me semble-t-il, y compris à l'égard des dynamiques familiales. Cette mesure pourrait sauver énormément de vies !

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

Mme Angèle Prévaille. Quand on sait que plus de 50 % des parcours très courts sont encore effectués en voiture, il est utile de se pencher sur le problème et, comme le soulignait Guillaume Gontard, de changer les habitudes, notamment en promouvant la marche et le vélo pour les petites distances.

Nous pourrions suggérer au Gouvernement de concevoir un spot publicitaire sur ce thème, comme cela avait été fait sur la consommation de cinq fruits et légumes par jour.

Mme la présidente. La parole est à M. François Bonhomme, pour explication de vote.

M. François Bonhomme. Je reviens sur les propos de notre bien aimé rapporteur. (*Sourires.*) Infantilisant, dites-vous ? Il me semble au contraire que la bonne pédagogie commence par la bonne répétition, surtout quand il s'agit de changer des comportements solidement ancrés. Proust n'évoquait-il pas l'influence anesthésiante des habitudes ? (*Marques d'admiration sur les travées du groupe Les Républicains.*) Si l'on veut préparer une forme de révolution des esprits et des représentations, il faut, non pas marteler les messages, mais les répéter.

Quant à la stigmatisation, laissons le mot à la religion chrétienne ! (*Nouveaux sourires.*) Il s'agit simplement de s'inspirer du modèle du programme national nutrition santé, le PNNS, relatif au fait de consommer cinq fruits et légumes par jour et de ne pas manger trop gras, trop salé, trop sucré.

Les enfants ne sont pas les seuls à être sensibles à ces messages diffusés régulièrement dans l'espace public, qui constituent un moyen efficace de changer durablement et profondément les habitudes.

Mme la présidente. La parole est à Mme Pascale Bories, pour explication de vote.

Mme Pascale Bories. Mes chers collègues, je suis désolée de ne pas aller dans votre sens, mais je préfère m'aligner sur la position de M. le rapporteur. Arrêtons de tout compliquer ! Il faut vraiment simplifier les messages. En tant que jeune maman, je suis partisane, pour faire bouger les enfants, d'organiser des pédibus et des formations sur le vélo. C'est

du ressort du ministère des sports ou du ministère de la santé. Arrêtons d'ajouter sans cesse des messages ! Franchement, les enfants ne les regardent pas. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Rémy Pointereau. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à Mme Françoise Gatel, pour explication de vote.

Mme Françoise Gatel. Je ne peux m'empêcher de saisir la perche que l'on me tend. Je tiens à rassurer M. le rapporteur, tout en inquiétant mes collègues, mais je m'arrangerai avec eux après : je suivrai l'avis de la commission. (*Exclamations.*) Je savais que cela allait être compliqué. (*Sourires.*)

Il se trouve qu'hier, avec un collègue député, j'ai rendu au Premier ministre un rapport sur l'activité physique et sportive pour tous tout au long de la vie, y compris pour les sénateurs.

M. Michel Savin. Excellent !

Mme Françoise Gatel. Nous disons très justement que l'activité physique et sportive est très bonne pour la santé et pour l'inclusion sociale. Je demande au Premier ministre, et non pas au rapporteur, d'en faire une cause nationale et de développer une campagne de communication nationale, non pas sur les véhicules, mais sur les chaînes de télévision, à l'instar de ce qui s'est fait pour encourager à manger cinq fruits et légumes par jour. C'est bien de dire à chacun de faire trente minutes d'activité physique et sportive quotidienne, ce que nous faisons tous ici, mais je trouve que les supports de communication proposés ne sont pas assez ambitieux, donc je suivrai le rapporteur.

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

M. Jérôme Bascher. Je ne peux que reprendre le message de Pascale Bories : simplifions !

Cependant, il ne faut pas confondre suppression et simplification. Simplifions les messages, certes, et je suis tout à fait d'accord avec Didier Mandelli lorsqu'il parle d'infantilisation. Nous avons vu passer quantité de textes dans cet hémicycle, un jour pour interdire la fessée, un autre pour interdire de regarder tel programme télévisé. À la fin, il n'y aura plus à la télévision que des messages imposés par la loi et il ne sera plus nécessaire de prévoir des programmes.

Je le répète, essayons de simplifier un peu les messages et arrêtons d'infantiliser. En même temps, madame la ministre, je vous invite aussi à la simplification du jargon : les mobilités actives, les mobilités passives... (*M. François Bonhomme s'esclaffe.*) Pour simplifier, on gagnerait peut-être à dire aux gens d'utiliser leurs pieds et leurs jambes, ce qui parlerait à tout le monde.

Pour ce qui concerne les mobilités du quotidien, il faudrait aussi que nos enfants puissent aller à l'école à pied. Dans nos campagnes, cela signifie arrêter de fermer des classes. Il faut avoir une cohérence d'ensemble. Dans l'Oise, Olivier Paccaud et moi-même nous nous battons sur ce terrain très sensible à chaque fermeture. Il faut mener une politique globale, cohérente, et non pas des politiques sectorielles, de manière indépendante, car le « en même temps » a toujours ses limites. (*Approbatons sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 44 rectifié, 285 rectifié *ter*, 823, 985 et 988 rectifié.

(*Les amendements ne sont pas adoptés.*)

Article 21 bis (nouveau)

- ① La section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du code de la voirie routière est complétée par un article L. 118-5-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 118-5-1 (nouveau).* – Afin d’assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.
- ③ « Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d’aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées, et devront avoir été mises en œuvre au plus tard dix ans à compter de la promulgation de la présente loi n° ... du ... d’orientation des mobilités. »

Mme la présidente. L’amendement n° 429 rectifié *ter*, présenté par MM. Babary et Lefèvre, Mmes Chain-Larché et Thomas, M. Dufaut, Mme Raimond-Pavero, MM. Mouiller et Brisson, Mme Bonfanti-Dossat, M. Courtial, Mme Lassarade, M. Magras, Mme Gruny, MM. Savary, Piednoir et Priou, Mme Deromedi, MM. Pointereau et Hugonet, Mme Lamure et MM. Longuet et Saury, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Élisabeth Lamure.

Mme Élisabeth Lamure. Le constat de la baisse de fréquentation des centres-villes est unanime. C’est la raison pour laquelle le Gouvernement a déployé le plan « Action cœur de ville ».

Aujourd’hui, il est clair que les difficultés de stationnement et le coût de celui-ci constituent un frein à la venue en centre-ville. De nombreux acteurs économiques s’accordent sur la nécessité d’améliorer l’accès aux cœurs de ville en agissant sur le stationnement, pour ce qui concerne tant le nombre de places que le coût. Ce problème est l’une des explications majeures de la baisse de fréquentation des commerces centraux.

Or l’article 21 *bis* prévoit l’aménagement de places de stationnement sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons. Les places de stationnement en centre-ville faisant déjà défaut, une telle mesure ne ferait qu’aggraver la situation et amplifierait la fuite des consommateurs vers les périphéries.

Nous proposons donc la suppression de cet article.

M. Rémy Pointereau. Très bien !

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. C’est un article que nous avons introduit en commission en nous basant sur des préoccupations essentielles de sécurité routière. La plupart des accidents en milieu urbain sont liés à la proximité des passages pour piétons, et ont pour cause une mauvaise visibilité à la fois pour les piétons, notamment les personnes âgées ou les enfants, et pour les conducteurs, qui sont gênés par les voitures stationnées en amont et à proximité immédiate des passages piétons. C’est sur mon initiative que nous avons pris la décision d’intégrer cette disposition. Je conçois effective-

ment qu’elle aura pour conséquence de supprimer quelques places de stationnement en centre-ville, mais je suis convaincu qu’elle permettra d’éviter quelques décès de personnes âgées ou d’enfants en ville aux abords de ces emplacements.

Nous y avons vu un autre avantage : la possibilité de garer les engins de déplacement personnel, comme les trottinettes ou les vélos, qui pourront se positionner sur ces espaces.

Néanmoins, nous laissons une dizaine d’années aux collectivités locales pour réaliser les aménagements nécessaires, afin de mettre en œuvre cette obligation. C’est, me semble-t-il, suffisant, à une époque où l’on parle aussi de limiter les accès des véhicules près des commerces.

L’avis de la commission est par conséquent défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L’augmentation de la mortalité des piétons impose des mesures fortes pour la sécurité des personnes vulnérables sur la chaussée. La visibilité des piétons est notamment susceptible d’être compromise lorsque des véhicules stationnent en amont des passages piétons. C’est ce qui avait conduit à retenir la mesure introduite par votre commission, mesdames, messieurs les sénateurs, lors du comité interministériel de la sécurité routière pour des aménagements neufs ou des réaménagements importants. Je suis défavorable à la suppression de cette disposition.

Mme la présidente. Je mets aux voix l’amendement n° 429 rectifié *ter*.

(L’amendement n’est pas adopté.)

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

L’amendement n° 40 rectifié *ter* est présenté par M. Longeot, Mme Vullien, MM. Cigolotti, Médevielle et L. Hervé, Mme Guidez, MM. Le Nay, Canevet et Détraigne, Mmes Billon et Vermeillet et MM. Henno, Janssens, Laugier, Capo-Canellas et Gremillet.

L’amendement n° 815 rectifié *bis* est présenté par MM. Rambaud et Théophile.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 2

Après le mot :

assisté

insérer les mots :

ou aux deux-roues motorisés à très faibles émissions

La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l’amendement n° 40 rectifié *ter*.

Mme Michèle Vullien. Afin de permettre une meilleure visibilité, et donc une plus grande sécurité des piétons lors de leur traversée de la chaussée, l’article 21 *bis*, introduit en commission par le rapporteur, prévoit que seuls les vélos, vélos à assistance électrique et engins de déplacement personnel peuvent stationner sur les cinq mètres de chaussée précédant un passage pour piétons.

Nous proposons d’étendre cette possibilité aux deux-roues à motorisation électrique, car ces véhicules offrent les mêmes garanties en matière de visibilité pour la traversée des piétons. La présence d’espaces de stationnement supplémentaires

pour les deux-roues électriques permettra, en outre, d'encourager la transition vers des deux-roues à motorisation zéro émission et zéro bruit en ville.

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Rambaud, pour présenter l'amendement n° 815 rectifié *bis*.

M. Didier Rambaud. Il est défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le fait que le scooter, ou un autre engin du même type, soit électrique ou pas ne change pas grand-chose au fond du problème. En effet, ces véhicules peuvent être imposants et cacher la vue, notamment des enfants. Je propose de nous en tenir aux types d'engins que j'ai évoqués juste avant. L'avis de la commission est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il importe que ne soient stationnés dans ces zones que des véhicules qui ne gênent pas la visibilité, notamment des enfants. C'est le cas des vélos, y compris à assistance électrique, et des engins de déplacement personnel. Une étude du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, le Cérema, démontre que les deux-roues motorisés, quelles que soient leurs qualités écologiques s'ils ont des motorisations propres, sont des obstacles, notamment pour la visibilité des enfants sur les passages piétons. L'avis du Gouvernement est défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 40 rectifié *ter* et 815 rectifié *bis*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 21 *bis*.

(L'article 21 bis est adopté.)

Article 22

① I. – Le livre II de la première partie du code des transports est complété par un titre VII ainsi rédigé :

② « TITRE VII

③ « **MOBILITÉS ACTIVES ET INTERMODALITÉ**

④ « CHAPITRE I^{er}

⑤ « **Mobilités actives**

⑥ « Section 1

⑦ « **Dispositions générales**

⑧ « Art. L. 1271-1. – Les mobilités actives sont l'ensemble des modes de déplacements pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. Elles contribuent à la mise en œuvre de l'objectif assigné au système des mobilités défini à l'article L. 1111-1.

⑨ « Section 2

⑩ « **Identification des cycles**

⑪ « Art. L. 1271-2. – Les cycles et cycles à pédalage assisté vendus par un commerçant font l'objet d'une identification, à compter du 1^{er} juillet 2020 pour les ventes de cycles et cycles à pédalage assisté neufs et à compter du 1^{er} juillet 2021 pour les ventes d'occasion.

⑫ « Art. L. 1271-3. – Afin de lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des cycles, il est créé un fichier national unique des cycles identifiés qui fait l'objet d'un

traitement automatisé dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

⑬ « Art. L. 1271-4. – Un décret en Conseil d'État détermine les modalités d'application de la présente section, notamment les obligations faites au vendeur et, en cas de cession d'un cycle identifié, au propriétaire de celui-ci. Ce décret précise les conditions dans lesquelles la collecte des données, leur enregistrement selon une procédure sécurisée et leur traitement sont confiés à des opérateurs agréés par l'État qui en financent la mise en œuvre. Il précise également la durée de conservation et les conditions de mise à jour des données enregistrées et les catégories de destinataires de ces données.

⑭ « CHAPITRE II

⑮ « **Intermodalité**

⑯ « Section 1

⑰ « **Stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échange multimodaux et les gares**

⑱ « Art. L. 1272-1. – Les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières identifiés dans les conditions prévues par les articles L. 1272-2 et L. 1272-3 sont équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024, selon les modalités définies par la présente section.

⑲ « Art. L. 1272-2. – Les gares de voyageurs dont SNCF Mobilités assure la gestion ainsi que les gares du réseau express régional et les gares routières dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire soumises à l'obligation d'équipement de stationnements sécurisés pour les vélos sont déterminées par décret.

⑳ « La liste est établie au regard des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale de l'intermodalité et, le cas échéant, par les plans de mobilité. À défaut, elle prend en compte l'importance de la gare ou du pôle.

㉑ « Le nombre et les caractéristiques de ces équipements sont également fixés par décret. Le nombre d'équipements est modulé en fonction de la fréquentation des gares.

㉒ « Art. L. 1272-3. – La commune d'implantation d'un pôle d'échange multimodal ou l'autorité organisatrice de la mobilité dans le ressort de laquelle ce pôle est situé, après concertation avec les autres collectivités et personnes morales concernées, invite les collectivités territoriales et personnes propriétaires d'emprises et d'installations dans ce pôle à se prononcer avant le 1^{er} janvier 2021 sur la nécessité de doter ce pôle de stationnements sécurisés pour les vélos au regard des critères définis au deuxième alinéa de l'article L. 1272-2 et, le cas échéant, sur la localisation, le nombre et les caractéristiques des équipements nécessaires.

㉓ « Art. L. 1272-4. – Lorsque la surface des emprises dont SNCF Mobilités assure la gestion ou dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire et qui sont disponibles dans une gare figurant sur la liste établie en application de l'article L. 1272-2 ou aux abords de celle-ci est insuffisante pour l'installation de stationnements sécurisés pour les vélos, SNCF Mobilités ou la Régie autonome des transports parisiens sollicitent le

concours de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée aux fins de trouver un emplacement de substitution, au besoin en supprimant des places de stationnement pour véhicules motorisés, à l'exception des places réservées aux véhicules de transport public collectif de personnes. La réalisation de ces équipements fait l'objet d'une convention.

- 24 « Section 2
- 25 « **Transport de vélos dans les trains**
- 26 (Division et intitulé nouveaux)
- 27 « Art. L. 1272-5 (nouveau). – Les matériels neufs et rénovés affectés aux services ferroviaires de transport de voyageurs circulant sur les infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics ainsi qu'aux réseaux d'Île-de-France et de Corse, à l'exception des services urbains, prévoient au minimum huit emplacements destinés au transport des vélos non démontés. »
- 28 II. – À compter du 1^{er} janvier 2020 :
- 29 1° Aux articles L. 1272-2 et L. 1272-4 du code des transports, les mots : « SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « la filiale de SNCF Réseau mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 » ;
- 30 2° À l'article L. 1272-3 du même code, après le mot : « concernées, », sont insérés les mots : « ainsi que, le cas échéant, avec le comité mentionné à l'article L. 2111-9-3 ».
- 31 III. – L'article L. 2123-4 du code des transports est abrogé.
- 32 IV. – Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :
- 33 1° À la fin du premier alinéa de l'article L. 111-5-3, les mots : « , avant le 1^{er} janvier 2015 » sont supprimés ;
- 34 2° À la première phrase du sixième alinéa de l'article L. 111-5-4, après le mot : « infrastructures », sont insérés les mots : « ou aménagement des espaces » ;
- 35 3° La section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} est complétée par l'article L. 111-5-2 qui devient l'article L. 111-3-10 et par les L. 111-5-4 et L. 111-5-3, tels qu'ils résultent des 1° et 2° du présent IV, qui deviennent respectivement les articles L. 111-3-11 et L. 111-3-12 ;
- 36 4° Le 5° de l'article L. 161-3 est ainsi rédigé :
- 37 « 5° Le premier alinéa de l'article L. 111-3-12 est ainsi rédigé :
- 38 « “Des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos doivent être installées dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés, avant le 1^{er} janvier 2020.” »
- 39 V (nouveau). – À l'article L. 151-30 et au cinquième alinéa de l'article L. 151-47 du code de l'urbanisme, la référence : « L. 111-5-2 » est remplacée par la référence : « L. 111-3-10 ».

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

M. Olivier Jacquin. Je me contenterai de donner quelques chiffres, sans faire d'autres commentaires, afin de plaider pour une loi sur les mobilités qui soit équilibrée. Il ne doit

s'agir ni d'une loi du tout-voiture ni d'une loi du tout-vélo. Nous ne sommes pas dans cette logique ; nous faisons une loi pour tous les Français. Il faut savoir que 98 % des déplacements concernent la mobilité locale et font moins de 80 kilomètres ; parmi eux, 35 % représentent moins de 2 kilomètres et 60 % moins de 5 kilomètres. S'agissant des déplacements spécifiques domicile-travail, 60 % de ceux-ci font moins de 3 kilomètres et sont réalisés en voiture. Il faut aussi savoir que la vitesse moyenne d'une voiture en ville est la même que celle d'un vélo.

Mme la présidente. L'amendement n° 354, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 8, seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

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

La parole est à Mme Cathy Apourceau-Poly.

Mme Cathy Apourceau-Poly. Nous saluons la volonté des auteurs de ce texte de donner pour la première fois une définition juridique aux mobilités actives, mais nous souhaitons la compléter. Si leur caractère écologiquement vertueux a été mis en avant, il faut cependant souligner que ces mobilités favorisent aussi la santé publique. En effet, ces modes de déplacement quotidien, en encourageant une activité physique régulière, participent de la lutte contre la sédentarité, et son corollaire de pathologies.

Je ne reprends pas davantage notre démonstration sur ce dernier point, si ce n'est pour regretter que notre assemblée n'ait pas voulu l'inscrire dans les dispositions générales du code des transports. Aussi, considérant que les mobilités actives s'inscrivent parfaitement dans les objectifs définis par le Haut Conseil de la santé publique, nous souhaiterions que ces objectifs figurent dans ce nouveau titre du code précité.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous sommes tous d'accord pour dire que les mobilités actives, comme la marche ou le vélo, sont bénéfiques en termes de santé publique. C'est une évidence. Toutefois, l'ajout proposé par le biais de cet amendement n'est pas très précis, puisque vous vous contentez d'indiquer, mes chers collègues, que les mobilités actives contribuent aux objectifs définis par le Haut Conseil de la santé publique, sans mentionner lesdits objectifs. Or certains de ces objectifs, qui touchent par exemple à l'organisation du système de santé, n'ont aucun lien avec les effets bénéfiques des mobilités actives. L'avis de la commission est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les bienfaits des mobilités actives et du vélo pour la santé sont démontrés par toutes les études. Nous souscrivons bien évidemment à l'objectif des auteurs de cet amendement. La nécessité d'inscrire une référence au Haut Conseil de la santé publique ne me semble, en revanche, pas totalement évidente. Je m'en remets à la sagesse du Sénat.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 354. (L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 355, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement vise à renforcer les dispositions générales de ce nouveau chapitre du code des transports relatif aux mobilités actives. En l'état actuel du projet de loi, la section 1 ne comporte qu'une définition. Nous proposons d'y adjoindre un objectif de déploiement des mobilités actives par les autorités chargées de la politique des transports, dont la responsabilité est ainsi précisée.

Cette disposition nous semble indispensable pour traduire dans les faits les objectifs de ce projet de loi et s'assurer qu'ils ne demeurent pas au stade de l'intention.

En effet, si nous n'allons pas jusqu'à un droit à la mobilité active, il est néanmoins essentiel que son développement soit confié aux autorités organisatrices de transport. Malgré des politiques ambitieuses de construction d'infrastructures de transports en commun, la fracture territoriale ne s'est pas résorbée, à tel point qu'en 2018 plus de sept millions de personnes en âge de travailler, soit 20 % de la population active, rencontrent des difficultés pour se déplacer. Ces difficultés n'ont pas été résolues par les politiques menées jusqu'à ce jour, alors même que 85 % des Français résident à moins de cinq kilomètres d'un service public ou d'un mode de transport.

La mobilité active, envisagée dans une perspective intermodale, est donc une réponse très concrète au besoin de mobilité de nos concitoyens. Il est indispensable de changer de paradigme et de repenser toutes nos infrastructures de transports à travers ce prisme – voies et parkings cyclables, voies piétonnes et trottoirs sécurisés.

Aussi, nous vous invitons vivement à voter en faveur de cet amendement, mes chers collègues.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le développement des mobilités actives passe par des politiques concrètes, en matière notamment de développement des infrastructures cyclables et de lutte contre le vol des vélos. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

La formule proposée par les auteurs de cet amendement est très générale. Elle n'a donc pas beaucoup de portée en tant que telle, puisqu'elle ne crée pas vraiment d'obligations ni pour l'État ni pour les collectivités territoriales. L'avis de la commission est donc défavorable.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Je partage bien sûr votre objectif, monsieur Gontard. C'est d'ailleurs pourquoi l'article 22 prévoit de créer dans le code des transports un titre spécifique dédié aux mobilités actives et à l'intermodalité. Il s'agit également de donner une définition des mobilités actives.

Par ailleurs, le plan Vélo et mobilités actives, qui a été présenté par le Premier ministre en septembre dernier, intègre de nombreuses mesures sur l'éducation, les aménagements des infrastructures, la sécurité, la lutte contre le vol.

L'ajout que vous proposez ne me paraît pas nécessaire en droit. Toutefois, comme il confirme l'importance des mobilités actives, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 355.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 687 rectifié *ter*, présenté par MM. Savin, Bascher, Sol et Vaspart, Mme Goy-Chavent, M. Husson, Mmes Noël et Guidez, MM. Bouchet, Kennel, Decool et Kern, Mmes Deromedi, Berthet et Deroche, MM. A. Marc, Sido, Guerriau et Bazin, Mmes Chain-Larché et M. Mercier, M. Moga, Mme Lavarde, M. Fouché, Mmes Morhet-Richard et Lassarade, M. Charon, Mmes Imbert et Billon, M. Savary, Mmes Duranton et Grunty et MM. Le Gleut, Laménie, Wattedled, Chasseing, Babary, de Nicolay, Rapin et Poniatowski, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

La parole est à M. Michel Savin.

M. Michel Savin. Ce projet de loi devait être examiné par le Parlement au premier semestre 2018. Le retard pris dans son examen affecte directement l'une des dates butoirs prévues dans le texte initial, à savoir le 1^{er} juillet 2020. En effet, les vélos de la collection de 2020 sont déjà en cours de fabrication. Un minimum de dix mois incompressible est nécessaire entre la conception, la commercialisation et la livraison d'une bicyclette.

Alors que les industriels, qui, pour certains, ont leur propre canal de distribution, sont pleinement engagés dans la réflexion sur un dispositif de marquage à la source internalisé, il est important de prévoir une date d'entrée en vigueur qui soit en phase avec les processus de fabrication déjà engagés. Nous proposons donc de reporter l'entrée en vigueur de cette obligation au 1^{er} janvier 2021.

Mme la présidente. L'amendement n° 672 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, Devinez et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Remplacer la date :

1^{er} juillet 2020

par la date :

1^{er} janvier 2021

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement est défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces deux amendements visent le même objectif. Effectivement, le délai fixé dans le projet de loi est court, puisque cette obligation est censée s'appliquer dès le 1^{er} juillet 2020. Il faut permettre aux constructeurs d'intégrer dans la chaîne de fabrication le principe de ce marquage sur le vélo, ce qui nécessite un délai d'adaptation sur le plan industriel entre le vote de la loi et l'entrée en vigueur de l'obligation. C'est pourquoi la commission est favorable à l'amendement n° 687 rectifié *ter*, qui tend à repousser de six mois l'obligation de marquage. La rédaction de l'amendement n° 672 rectifié *bis* étant moins claire, j'en sollicite le retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces amendements visent à repousser la date d'obligation du marquage des vélos au 1^{er} janvier 2021. Je rappelle que le plan Vélo et mobilités actives soutenu par le Gouvernement a été lancé en septembre dernier et que l'obligation de marquage avait alors été annoncée. Il s'agit de lutter contre le vol en facilitant le démantèlement des réseaux de recel et de permettre la restitution des vélos. La plupart des acteurs ont d'ores et déjà commencé à s'adapter. Les travaux techniques s'inscrivent donc dans ce temps et permettent la mise en œuvre de la mesure au 1^{er} juillet 2020.

J'entends néanmoins les demandes de certains acteurs économiques d'avoir plus de temps pour s'adapter et pour intégrer dès la conception des vélos les dispositifs de marquage. Je m'en remets donc à la sagesse de la Haute Assemblée sur l'amendement n° 687 rectifié *ter* et je demande le retrait de l'amendement n° 672 rectifié *bis*.

Mme la présidente. Monsieur Jacquin, l'amendement n° 672 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Olivier Jacquin. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 672 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 687 rectifié *ter*.

(L'amendement est adopté.)

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

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

L'amendement n° 788 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 13, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

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

La parole est à M. Michel Savin, pour présenter l'amendement n° 689 rectifié *ter*.

M. Michel Savin. Cet amendement concerne le marquage des vélos, notamment ceux des jeunes et des enfants.

Nous l'avons dit, le marquage des vélos a pour objectif, partagé par tous, de lutter contre le vol. Le système mis en œuvre doit cependant être simplifié pour qu'il ne soit pas une charge pour les commerçants et les consommateurs. Il doit être économiquement et socialement efficient. Or le marquage représenterait une augmentation du prix sur les vélos enfants disproportionnée par rapport au prix de vente. Nous souhaitons donc que ces vélos soient exclus de ce dispositif.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 788.

M. Frédéric Marchand. Il est défendu, madame la présidente.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces amendements ont été bien défendus, avec une bonne argumentation. Nous partageons la préoccupation de leurs auteurs. L'avis de la commission est favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est effectivement prudent de permettre par décret de dispenser certaines catégories de cycles du marquage. Nous avons tous en tête les vélos pour enfants. L'avis du Gouvernement est favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 689 rectifié *ter* et 788.

(Les amendements sont adoptés.)

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

Les trois premiers sont identiques.

L'amendement n° 670 rectifié 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. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

L'amendement n° 824 est présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche.

L'amendement n° 987 rectifié est présenté par MM. Corbisez et Artano, Mme M. Carrère, M. Gold, Mme Guillotin et MM. Collin, Castelli, Gabouty, Menonville, Requier et Vall.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 13, deuxième phrase

Remplacer cette phrase par trois phrases ainsi rédigées :

Ce décret précise les modalités et les différents acteurs responsables de la conception du fichier national, de sa gestion, de sa maintenance, des modalités de financement de ces différentes étapes et de l'accès aux données qu'il contient. Le décret précise également les critères

d'agrément des opérateurs agréés par l'État, les critères d'agrément des moyens d'identification des cycles proposés et les conditions dans lesquelles la collecte des données de géolocalisation, leur enregistrement selon une procédure sécurisée et leur traitement sont confiés à ces opérateurs agréés qui en financent la mise en œuvre. Le décret précise enfin la nature des données collectées, notamment les lieux de survenance de vols, de recel ou de revente illicite de cycles.

La parole est à Mme Nadine Grelet-Certenais, pour présenter l'amendement n° 670 rectifié.

Mme Nadine Grelet-Certenais. Le présent article prévoit qu'un décret en Conseil d'État détermine notamment les obligations faites aux vendeurs de vélos. La lutte contre le vol de vélos doit être une priorité, tant celui-ci représente un frein psychologique et économique au changement de mode de mobilité pour de nombreuses personnes. Cet amendement tend donc à préciser les contours du décret qui devra être pris.

L'ensemble de la chaîne devant être mobilisé pour lutter efficacement, il paraît nécessaire de préciser les différents acteurs chargés de la conception, de la gestion et de la maintenance du fichier national unique, ainsi que les modalités de financement.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 824.

M. Frédéric Marchand. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez, pour présenter l'amendement n° 987 rectifié.

M. Jean-Pierre Corbisez. Le présent amendement vise à mieux encadrer le fichier national d'identification des cycles créé par l'article 22.

En effet, la création d'un traitement automatisé à l'échelle nationale est toujours sensible en matière de libertés individuelles et, en plus, la gestion du futur fichier par des opérateurs ayant obtenu l'agrément de l'État est également susceptible de soulever des questions.

Même si on ne peut que partager l'objectif de lutte contre le recel et le vol des cycles, il ne me semble pas raisonnable de renvoyer de manière aussi vague le règlement de la question et les conditions précises d'élaboration et d'administration du fichier.

C'est la raison pour laquelle cet amendement a pour objet d'énumérer de façon plus claire les éléments qui devront être détaillés par décret.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont également identiques.

L'amendement n° 18 rectifié *bis* est présenté par M. Longeot, Mmes Vullien et Billon, M. Cigolotti, Mme Férat, MM. L. Hervé, Le Nay, Canevet et Détraigne, Mme Vermeillet et MM. Henno, Janssens, Laugier, Capocanellas et Gremillet.

L'amendement n° 688 rectifié *quater* est présenté par MM. Savin, Bascher, Sol et Vaspert, Mme Goy-Chavent, M. Husson, Mmes Noël et Guidez, MM. Bouchet, Kennel, Decool et Kern, Mmes Deromedi, Berthet et Deroche, MM. A. Marc, Sido, Guerriau et Bazin, Mmes Chain-Larché et M. Mercier, M. Moga, Mme Lavarde, M. Fouché, Mmes Morhet-Richaud et Lassarade, M. Charon, Mme Imbert, M. Savary, Mmes Duranton et

Gruny, MM. Le Gleut, Laménie, Wattebled et Chasseing, Mme de la Provôté et MM. de Nicolaj, Rapin et Ponia-towski.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 13, deuxième phrase

Remplacer les mots :

sont confiés

par les mots :

peuvent être confiés

La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 18 rectifié *bis*.

Mme Michèle Vullien. Aux termes de l'article 22 du projet de loi, les cycles vendus par un commerçant feront l'objet, cela vient d'être dit, d'une identification. Un décret doit préciser les modalités de collecte, d'enregistrement et de traitement des données, qui seront confiées à des opérateurs agréés par l'État.

Afin de ne pas entraîner pour les opérateurs des contraintes supplémentaires qui rendraient le système complexe, voire inopérant, cet amendement tend à laisser la possibilité à l'État de créer une procédure sécurisée pour l'identification des vélos, à l'image de ce qui existe déjà pour le marquage des mini-motos. En effet, l'identification de ces dernières fait l'objet d'une procédure sécurisée grâce à un fichier géré par le ministère de l'intérieur. Ce fichier dispose d'un site internet dédié et opérationnel, qui délivre un numéro unique d'identification pour ce type de véhicules.

Ainsi, pour assurer une bonne gestion des deniers publics ou privés, l'objet de cet amendement est de ne pas multiplier les systèmes de gestion de fichiers aux finalités similaires.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Savin, pour présenter l'amendement n° 688 rectifié *quater*.

M. Michel Savin. Cet amendement est défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Les amendements identiques n° 670 rectifié, 824 et 987 rectifié, qui ont pour objet de préciser le contenu du décret d'application relatif à la mise en œuvre du fichier des vélos identifiés, donnent à ce dernier une fonction supplémentaire, celle de recenser les lieux de survenance des vols de vélos. Le fichier prévu par le projet de loi, qui vise à recenser les vélos immatriculés, au même titre que les systèmes d'immatriculation des véhicules, n'est pas un fichier de police ayant vocation à inventorier les vols de vélos. Il me paraît important d'éviter toute ambiguïté à ce sujet. Les services de police, qui recensent les plaintes liées à de tels vols, disposent donc déjà de statistiques sur la question.

Pour l'ensemble de ces raisons, la commission émet un avis défavorable sur ces trois premiers amendements.

Les amendements identiques n° 18 rectifié *bis* et 688 rectifié *quater* donnent une souplesse supplémentaire en laissant la possibilité à l'État de réaliser lui-même la gestion du fichier des vélos identifiés sans la confier à des opérateurs agréés.

J'émet, au nom de la commission, un avis favorable sur ces deux amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sur les trois premiers amendements n^{os} 670 rectifié, 824 et 987 rectifié, j'émet également un avis défavorable, car il ne me semble pas nécessaire de préciser le contenu du décret au-delà de ce qui figure dans le texte de la commission. Prévoir des statistiques sur les lieux de survenance de vol fait double emploi avec l'action des forces de l'ordre et est donc source de confusion.

L'adoption des amendements identiques n^{os} 18 rectifié *bis* et 688 rectifié *quater* aurait pour conséquence d'ouvrir à d'autres personnes que les opérateurs agréés la possibilité de gérer la mission de collecte et de gestion des données. Une telle mesure va au-delà de l'objectif affiché de confier cette tâche à l'État et contrevient au choix opéré de laisser des opérateurs de marquage s'organiser. La procédure que nous avons retenue consiste à confier à l'État la mission d'agréer les opérateurs sans le laisser décider de la procédure d'identification, afin de faciliter l'accès aux données lors de la vente des vélos et de promouvoir l'innovation dans les modes d'identification et marquage.

Pour ces raisons, je suis défavorable à ces deux amendements.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 670 rectifié, 824 et 987 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 18 rectifié *bis* et 688 rectifié *quater*.

(Les amendements sont adoptés.)

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

Alinéa 18

1^o Avant les mots :

gares de voyageurs,

insérer les mots :

abords immédiats des

2^o Remplacer les mots :

les pôles d'échanges multimodaux et les

par les mots :

des pôles d'échanges multimodaux et des

3^o Après les mots :

équipés de

insérer le mot :

suffisamment de

La parole est à M. François Bonhomme.

M. François Bonhomme. Tous les pratiquants le savent, le vol est l'un des principaux freins à l'usage du vélo. Chaque année, environ 400 000 vols de vélos sont commis en France,

ce qui représente 14 % des vélos neufs vendus. Être l'objet d'un vol est très dissuasif puisqu'un quart des victimes ne rachètent pas de vélo.

Afin de limiter le risque de vol et d'encourager les usagers à l'achat et à l'usage du vélo pour leurs déplacements quotidiens, notamment lorsqu'il s'agit de déplacements multimodaux combinant l'usage du vélo et celui des transports en commun, les gares et les pôles d'échanges multimodaux doivent comporter des emplacements sécurisés pour le stationnement des vélos, et ce en nombre suffisant.

Cet amendement de précision tend à ce que ces stationnements soient situés aux abords immédiats des gares et pôles d'échanges multimodaux pour les rendre accessibles et pratiques, donc réellement attractifs pour les usagers. Ils doivent, de plus, être prévus en nombre suffisant, ce qui est rarement le cas à l'heure actuelle.

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

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous poursuivons le même objectif que les auteurs de cet amendement, à cette réserve près que leur rédaction laisse entendre qu'il vaut mieux implanter ces stationnements à proximité des gares, alors que nous prévoyons de les installer à l'intérieur des gares.

Dans la rédaction que nous proposons pour l'article 22, il est prévu, à défaut d'espace disponible dans les gares relevant du patrimoine foncier de la SNCF ou de la RATP, d'autoriser à « prendre » des terrains dédiés au stationnement situés à proximité immédiate, qui appartiendraient à l'autorité organisatrice de la mobilité, l'AOM, ou à la collectivité. Nous allons encore plus loin en retenant des stationnements dans la gare, sinon à proximité immédiate, alors que vous prévoyez d'emblée à proximité, ce qui exclut la gare elle-même, mon cher collègue. Une telle disposition produirait l'effet inverse de celui que vous recherchez.

J'émet donc, au nom de la commission, un avis défavorable. La rédaction proposée par l'article est largement satisfaisante.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'alinéa 23 de l'article 22 autorise d'ores et déjà, en cas de difficulté, à trouver du foncier à proximité des gares. Si cet amendement était adopté, on perdrait en lisibilité par rapport à l'objectif de départ, qui est bien de réaliser des garages sécurisés dans les pôles d'échanges multimodaux et, comme le prévoit l'alinéa 23, à défaut, à proximité.

Je vous demande de bien vouloir retirer cet amendement, monsieur le sénateur, sinon j'émettrais un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Bonhomme, l'amendement n^o 45 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. François Bonhomme. Après de tels propos responsabilisants et non stigmatisants (*Sourires.*), je retire mon amendement !

Mme la présidente. L'amendement n^o 45 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n^o 331 rectifié, présenté par MM. Pellevat et Gremillet, est ainsi libellé :

Alinéa 18

Après les mots :

avant le 1^{er} janvier 2024,

insérer les mots :

en adéquation avec les besoins des lieux concernés,

La parole est à M. Daniel Gremillet.

M. Daniel Gremillet. Cet amendement est défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet ajout paraît satisfait par les modifications que nous avons introduites en commission. Il est déjà prévu d'adapter le nombre d'équipements de stationnement sécurisés pour les vélos en fonction de la taille des gares et de la fréquentation. Il s'agit d'éviter de créer des obligations d'équipement dans des gares où les besoins ne sont pas forcément importants et de prévoir de tels équipements là où ils sont nécessaires. Nous avons laissé de la souplesse pour permettre une adaptation selon la fréquentation et la taille des gares.

Je demande par conséquent le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis de la commission serait défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement est d'ores et déjà satisfait. J'en demande également le retrait. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Gremillet, l'amendement n° 331 rectifié est-il maintenu ?

M. Daniel Gremillet. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 331 rectifié est retiré.

Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 754 rectifié est présenté par MM. Dantec et Artano, Mme Billon, M. Labbé et Mme Vullien.

L'amendement n° 863 rectifié est présenté par Mme Préville, M. Jomier, Mme Taillé-Polian, MM. Jacquin, Jeansannetas, Houllégatte, Iacovelli, Antiste et Daunis, Mme Blondin, M. Lurel, Mme Espagnac et M. J. Bigot.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 20

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 754 rectifié.

M. Ronan Dantec. Nous souhaitons préciser que les stationnements sécurisés pour les vélos seront équipés d'une prise pour les vélos électriques.

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Préville, pour présenter l'amendement n° 863 rectifié.

Mme Angèle Préville. Cet amendement vise à équiper les stationnements sécurisés prévus par le présent projet de loi de prises de courant pour la recharge des batteries des cycles à pédalage assisté.

L'autonomie de ces batteries varie en fonction de la capacité de ces dernières, du poids de l'utilisateur, mais également de la durée d'emploi de l'assistance électrique. Après avoir parcouru un long trajet depuis chez soi, devoir

recharger sa batterie sur son lieu de travail afin de s'assurer d'une autonomie suffisante pour le retour est un élément dissuasif de la pratique. Selon le lieu de travail, selon l'organisation de la journée ou des déplacements prévus, la charge de la batterie peut même être impossible.

Cet aménagement contribuerait à une meilleure organisation pour les usagers. Équiper les parcs de prises de courant est un premier pas vers le changement de mobilité et inciterait nos concitoyens à se déplacer autrement. Je veux rappeler des chiffres cités précédemment : 35 % des déplacements en voiture correspondent à des trajets inférieurs à 2 kilomètres et 60 % couvrent moins de 5 kilomètres. Nous devons essayer de favoriser la pratique du vélo.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. D'un point de vue purement pratique, compte tenu du risque de vol, je ne suis pas sûr que les propriétaires de vélo à pédalage assisté laissent leur batterie à charger dans un parking.

Par ailleurs, une telle obligation d'équipement de prises de courant de toutes les places pour les vélos me paraît disproportionnée, sans parler du coût qu'elle représenterait pour les gestionnaires de gares ou ceux qui implanteraient des infrastructures.

C'est la raison pour laquelle j'émetts, au nom de la commission, un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Tous les vélos à assistance électrique que je connais ont des batteries amovibles. Les cyclistes ne rechargent pas leur batterie au point de stationnement de leur vélo. Cette proposition me semble donc à la fois inutile et génératrice de surcoûts.

Je propose le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

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

Mme Angèle Préville. L'adoption de notre proposition faciliterait la vie des utilisateurs de vélos électriques, qui pourront laisser leur batterie à charger dans des parkings sécurisés. Une telle pratique existe dans d'autres pays, dans d'autres villes, et je ne crois pas au risque de vol entre personnes qui possèdent ce genre de vélo.

Il faut absolument s'employer à faciliter la vie des gens qui passent au vélo électrique. Non seulement il leur faut se couvrir davantage pour se protéger des intempéries et du froid, mais ils doivent, en plus, porter leur batterie ! Il faut absolument chercher des solutions en vue de faciliter l'usage du vélo électrique, le rendre plus confortable et serein.

Je vais même plus loin. Il me semble que, dans les parkings parisiens de vélos, des clés accrochées au grillage sont destinées à permettre de réparer son vélo plus facilement en cas de petites pannes. Les prises électriques ne coûtent pas cher et nous ne demandons pas d'en équiper chaque emplacement !

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 754 rectifié et 863 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

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

L'amendement n° 664 rectifié *bis*, 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. 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

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Le nombre de places de stationnement sécurisées est fixé par les autorités organisatrices de mobilité, en tenant compte de la part modale du vélo sur le bassin de mobilité concerné. Il ne peut être inférieur à 1 % du trafic quotidien exprimé en nombre de passagers dans la gare ou le pôle dont la fréquentation est inférieure à 100 000 passagers par jour. Il est revu tous les cinq ans. Leurs caractéristiques sont fixées par décret.

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte.

M. Jean-Michel Houllégatte. Cet amendement se veut pragmatique et adapté à la réalité des territoires. Il prévoit que le nombre de places de stationnement sécurisées pour les cycles dans les gares est défini par l'autorité organisatrice de mobilité tous les cinq ans en fonction de la part modale du vélo sans pour autant pouvoir être inférieur à 1 % du trafic quotidien dans ladite gare.

Les auteurs de l'amendement estiment que c'est à cette échelle, plus proche des réalités et avec une analyse plus fine du territoire, qu'il est pertinent d'agir, là où les caractéristiques des parkings peuvent être définies à l'échelon national. Il est proposé de fixer un nombre minimal de places raisonnable, mais contraignant pour le gestionnaire de la gare. La proposition permet, dans le même temps, d'envoyer un véritable signal aux usagers et de stimuler un réflexe vélo.

Mme la présidente. L'amendement n° 356, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 21, seconde phrase

Remplacer cette phrase par deux phrases ainsi rédigées :

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

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement a pour objet de préciser les dispositions adoptées en commission relatives au stationnement des vélos dans les gares, enjeu clé de l'intermodalité.

Le rapporteur avait alors refusé l'amendement que nous avons déposé, considérant qu'un taux de 2 % du trafic journalier pouvait représenter un nombre inconsidéré de stationnements dédiés aux vélos dans certaines gares très fréquentées. Il avait opportunément pris comme exemple le cas de la gare du Nord, la plus fréquentée du continent, pour nous opposer le chiffre de 14 500 places de stationnement consacrées au vélo, chiffre jugé parfaitement farfelu.

En premier lieu, nous tenons à préciser que ce chiffre est en fait loin d'être déraisonnable pour un pays qui a pour ambition de développer le vélo. Ainsi, la gare d'Utrecht, aux Pays-Bas, vient d'achever un parking pour les vélos de 12 500 places. Ce parking étant largement insuffisant selon les usagers, la municipalité déploie un nouveau projet pour porter à 33 000 le nombre de places de stationnement sécurisées dédiées aux vélos.

En deuxième lieu, le rapporteur considérerait une emprise au sol de 1,5 mètre carré par vélo, taille habituelle dans un parking consacré aux vélos sur un seul niveau. Or il n'est pas déraisonnable d'envisager un parking superposé, qui divise par deux l'emprise au sol.

Mais rien n'interdit d'être plus ambitieux encore. Si l'on considère les parkings souterrains de Tokyo, ville dont l'encombrement en sous-sol est comparable à celui de Paris, on peut même aller beaucoup plus loin ! L'un des plus impressionnants d'entre eux accueille 1 400 vélos dans un cylindre de 8,2 mètres de diamètre et 11 mètres de profondeur, soit une emprise au sol de 0,15 mètre carré par vélo !

Néanmoins, nous comprenons l'émoi de la RATP, la gare du Nord ne comptant quasiment pas une seule place de stationnement consacrée au vélo sécurisée. Elle part donc de très loin. Raison de plus pour inscrire dans la loi un objectif digne de ce nom !

Raisonnables et à la recherche d'un compromis, nous vous proposons un amendement réécrit depuis la réunion de la commission, précisant que l'obligation prévue ne s'applique plus au-delà de 5 000 places de stationnement sécurisées.

Mme la présidente. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 344 rectifié est présenté par MM. Dantec et Artano, Mmes Billon et Guidez et M. Labbé.

L'amendement n° 801 est présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche.

L'amendement n° 874 rectifié est présenté par Mme Prévile, M. Jomier, Mme Taillé-Polian, MM. Jacquin, Jeansannetas, Houllégatte, Iacovelli, Antiste et Daunis, Mme Blondin, M. Lurel, Mme Espagnac et M. J. Bigot.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 21, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

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

La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 344 rectifié.

M. Ronan Dantec. Vous avez bien compris que l'exemple de la gare du Nord a blessé notre amour-propre. (*Sourires.*) Nous avons donc recherché une solution nous préservant du risque qu'elle ne soit qualifiée de « farfelue » !

Guillaume Gontard vient d'exposer la sienne. La nôtre revient à abaisser le nombre de places de stationnement sécurisées pour les vélos à 1 % du trafic quotidien dans les gares dont la fréquentation est inférieure à 100 000 passagers par jour. Pourquoi ce chiffre de 100 000 passagers ?

Partant de l'idée que c'est pour aller jusqu'à sa gare de RER ou à sa station de métro qu'on a besoin du vélo et que c'est à cet endroit qu'on le laisse, nous avons étudié la fréquentation des gares les plus importantes de banlieue.

Ce chiffre de 100 000 passagers correspond à la fréquentation des gares situées à la périphérie des grandes gares centrales où les besoins de stationnement pour les vélos sont moindres, car les voyageurs y arrivent en général par train et empruntent ensuite le métro.

La proposition est maintenant beaucoup plus raisonnable et, comme le disait Guillaume Gontard, nous sommes à la recherche du compromis !

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 801.

M. Frédéric Marchand. Je n'ai rien à ajouter après cette présentation très mathématique et très pragmatique de Roland Dantec ! (*Sourires.*) Notre amendement est défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour présenter l'amendement n° 874 rectifié.

Mme Angèle Prévaille. Il est prévu par ce projet de loi de renforcer l'accroissement de l'offre de stationnement. Cet amendement vise à assurer un seuil de places suffisant pour le stationnement sécurisé de vélos, qui serait indexé sur la fréquentation des usagers dans les gares et les pôles d'échanges multimodaux.

Aujourd'hui, le vol est un élément qui dissuade la pratique. C'est même l'un des principaux freins au développement d'un mode de transport vert et vertueux. Je vais vous citer deux chiffres : 500 000 vélos ont été déclarés volés l'an dernier. Pourtant, rares sont les cyclistes qui viennent déclarer le vol de leur vélo. Trente-cinq secondes, c'est le temps moyen pour voler un vélo en sciant l'antivol !

Cet amendement, qui se situe dans l'esprit de l'article 22, a pour objet d'inciter à l'usage du vélo, tout en offrant des garanties de durée pour cet achat souvent coûteux, surtout lorsqu'il s'agit d'un vélo à assistance électrique.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je veux féliciter les auteurs de ces amendements, qui ont beaucoup travaillé depuis la réunion de la commission et ont pris en compte les remarques que nous avons formulées. C'est le travail législatif que de procéder à de tels enrichissements.

Je précise toutefois que je n'avais pas utilisé le mot « farfelu ».

M. Ronan Dantec. D'autres l'ont fait !

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je ne sais pas si c'est à moi que vous aviez prêté ce mot. Quoiqu'il en soit, j'ai vérifié : je ne l'ai pas utilisé en commission.

L'amendement n° 664 rectifié *bis* tend à donner la possibilité aux AOM de fixer le nombre des équipements pour vélos devant être installés dans les gares, ce qui me paraît juridiquement fragile alors qu'elles ne disposent pas d'un pouvoir réglementaire général, et hors cas de contractualisa-

tion avec le gestionnaire des gares. Si ce dernier s'opposait au nombre retenu par l'AOM, de quel recours disposerait-elle pour le contraindre à s'exécuter ?

Il convient donc d'en rester à la rédaction de l'article, qui prévoit une obligation d'équipement des gares de niveau législatif, précisée par un décret. La commission est par conséquent défavorable à cette proposition.

Sur les quatre amendements suivants, qui ont fait l'objet d'un important travail et visent à fixer un pourcentage minimal d'équipements, j'ai eu l'occasion de dire que nous avons plutôt intégré les notions de fréquentation, d'espace et de fréquences. Nous avons déjà eu le débat : il ne nous paraît pas pertinent d'inscrire dans le marbre de la loi un tel pourcentage qui pourrait être pertinent à certains endroits, mais pas à d'autres.

Il est préférable de laisser de la souplesse – c'est notre maître-mot – en donnant la possibilité d'adapter par voie réglementaire le nombre d'équipements en fonction des caractéristiques des gares, de leur taille et de leur fréquentation.

Pour l'ensemble de ces raisons, la commission est défavorable aux amendements n° 356, 344 rectifié, 801 et 874 rectifié.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. S'agissant de l'amendement n° 664 rectifié *bis*, il me semble que l'autorité organisatrice ne pourra pas forcément imposer des obligations différentes à un gestionnaire de pôle d'échanges ou de gare. On fragiliserait le dispositif en ne s'appuyant pas sur un décret, comme cela est proposé actuellement.

Les autres amendements me paraissent entrer dans un niveau de précision qui relèverait du décret prenant en compte diverses déclinaisons. Il faut pouvoir prendre en considération les situations différentes. On peut se rendre dans une gare directement à vélo. Quand il s'agit d'un pôle d'échanges – je pense, par exemple, à la gare du Châtelet –, on y arrive essentiellement par les transports en commun.

Pour l'ensemble de ces raisons, je demande le retrait de ces amendements. Sinon, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

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

M. Claude Bérit-Débat. Je trouve dommage que la commission et le Gouvernement aient émis deux avis défavorables sur l'amendement n° 664 rectifié *bis*. J'entends bien le point de vue selon lequel il n'appartient pas aux autorités organisatrices de mobilité d'avoir les moyens de déterminer des obligations. Toutefois, cet amendement, très pragmatique, plus proche de la réalité du terrain et plus proche de ce que souhaitent faire les AOM, vise à fixer la norme en fonction de la part modale du vélo, qui est fluctuante.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 664 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 356.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 344 rectifié, 801 et 874 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 1020 rectifié, présenté par MM. Corbisez et Artano, Mme M. Carrère et MM. Gold, Arnell, A. Bertrand, Collin, Castelli, Gabouty, Menonville et Requier, est ainsi libellé :

Alinéa 23, première phrase

Supprimer les mots :

ou aux abords de celle-ci

La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez.

M. Jean-Pierre Corbisez. Je suis désolé de revenir sur un débat qui a eu lieu il y a une dizaine de minutes. Cet amendement vise à apporter une précision à la rédaction de l'article 22, s'agissant notamment de l'obligation faite à la SNCF et à la RATP de solliciter l'autorité organisatrice de mobilité pour trouver des emplacements de substitution pour les vélos lorsque leurs emprises ne suffisent pas.

Dans sa rédaction actuelle, l'article 22 inclut les abords des gares dans les zones concernées. Or ni la SNCF ni la RATP ne sont gestionnaires ou propriétaires de voiries aux abords de leurs infrastructures. Aménager des emplacements pour les vélos aux abords des gares n'est donc pas une question qui les concerne directement.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'avis est défavorable. L'objet de l'amendement indique que l'article 22 obligerait à équiper les abords des gares et non les gares elles-mêmes. Or cet article prévoit, au contraire, d'équiper en priorité les gares, puis les abords de celles-ci si le foncier disponible dans les gares est insuffisant.

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° 1020 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 724 rectifié, présenté par Mme Tocqueville, MM. Bérit-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mme Préville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 23, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

et des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite

La parole est à Mme Nelly Tocqueville.

Mme Nelly Tocqueville. Dans la continuité de ce qui était proposé par le biais de l'amendement précédent, nous souhaitons que la suppression des places de stationnement pour les véhicules motorisés ne concerne pas les places réservées aux personnes à mobilité réduite. Cette précision peut paraître évidente, mais il est toujours préférable de l'écrire et de l'inscrire dans la loi.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission partage la préoccupation des auteurs de cet amendement, qui souhaitent que la recherche d'emplacements de substitution pour

installer des équipements pour vélos à proximité des gares ne soit pas faite au détriment des places réservées pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

La commission est favorable à cet amendement. Nous avons déjà exclu les places réservées aux véhicules de transport collectif des personnes. La précision apportée par l'amendement paraît utile.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Favorable !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 724 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 945, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 26

1° Remplacer les mots :

au minimum huit

par le mot :

des

2° Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

Un décret définit le nombre d'emplacements à prévoir en fonction des matériels concernés et des services auxquels ils sont affectés. Il précise les exceptions dérogeant à cette obligation générale ainsi que les conditions de sa mise en œuvre.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement a pour objet de préciser l'obligation de prévoir dans les matériels neufs et rénovés affectés aux services ferroviaires de transport de voyageurs des emplacements destinés au transport des vélos. Un décret précisera la mise en œuvre de l'obligation en tenant compte des besoins constatés selon notamment qu'il s'agit d'un déplacement de proximité ou de longue distance, ainsi que des caractéristiques des matériels concernés.

Il permettra aussi de prendre en compte le règlement européen en cours de discussion qui traitera cette question.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous avons adopté en commission un amendement de Mme Assassi tendant à ce que les trains neufs ou rénovés soient équipés au minimum de huit emplacements permettant le transport de vélos.

Plutôt que d'inscrire ce nombre dans la loi, le présent amendement vise à renvoyer à un décret le soin de préciser le nombre d'emplacements à prévoir en fonction des matériels concernés et des services auxquels ils sont affectés. Il nous paraît utile de permettre cette application différenciée de l'obligation, afin de l'adapter en fonction des besoins. Nous souhaitons toujours la souplesse.

Avis favorable de la commission !

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

M. Guillaume Gontard. Je ne comprends pas cet amendement du Gouvernement qui tend à revenir en effet sur un amendement de mon groupe, validé en commission, et qui prévoyait la possibilité d'aménager dans les trains neufs

l'emplacement pour huit vélos. Je n'arrive pas à comprendre ce retour en arrière ! De plus, la proposition du Gouvernement va à l'encontre d'une future décision européenne. Il serait important d'anticiper et de prendre en compte cette prochaine décision.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 945. (*L'amendement est adopté.*)

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

L'amendement n° 652 rectifié, présenté par Mme Noël, MM. Bascher, Savary, Piednoir, Chaize, Bonne, Genest et Sido, Mme A.M. Bertrand, MM. Vogel, Pellevat, B. Fournier, de Nicolaj et Chatillon, Mme Deromedi, MM. Morisset et Bonhomme, Mme Imbert et M. Gremillet, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 26

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Emport des vélos non démontés dans les trains et les cars

« *Art. L.* – SNCF Mobilités, et les autres opérateurs de transport collectif de voyageurs ferroviaire ou routier assurent le transport d'un nombre de vélos non démontés au moins égal à 2 % du nombre de voyageurs sans descendre en dessous de deux places par rame ou par autocar. Lorsque les voitures ne sont pas aménagées à cet effet, l'opérateur neutralise le cas échéant des places voyageur pour permettre cet emport.

« *Art. L.* – L'emport des vélos peut faire l'objet de réservations à titre onéreux.

« *Art. L.* – Lorsque l'espace libéré à cet effet dans une circulation est complet, l'opérateur propose au passager de voyager, aux mêmes conditions tarifaires, sur une autre circulation. »

La parole est à Mme Sylviane Noël.

Mme Sylviane Noël. La France a pour ambition de devenir la première destination mondiale pour le tourisme à vélo. L'utilisation de ce dernier ne décollera vraiment que si l'intermodalité embarquée train-bus est envisagée de la façon la plus large possible. Les cyclistes ont une forte préférence pour le train quand ils rejoignent un itinéraire ou en repartent. Une intermodalité embarquée est donc capitale pour proposer une alternative de mobilité crédible.

Mme la présidente. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 163 rectifié *bis* est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 345 rectifié *ter* est présenté par MM. Dantec et Artano, Mmes Billon et Guidez, M. Labbé et Mme Vullien.

L'amendement n° 875 rectifié *ter* est présenté par Mme Prévaille, M. Jomier, Mme Taillé-Polian, MM. Jacquin, Jeansannetas, Houllégatte, Iacovelli, Antiste et Daunis, Mme Blondin, M. Lurel, Mme Espagnac et M. J. Bigot.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 26

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Transport de vélos dans les bus

« *Art. L. 1272-* – À compter du 1^{er} janvier 2021, les cars neufs affectés au transport de voyageurs sur des lignes régulières ou saisonnières, à l'exception des services urbains, lorsqu'ils viennent d'être mis en service, doivent être équipés d'un système homologué pour transporter au minimum cinq vélos non démontés. L'emport des vélos peut faire l'objet de réservations. »

La parole est à Mme Céline Brulin, pour présenter l'amendement n° 163 rectifié *bis*.

Mme Céline Brulin. Peut-être est-ce dû à l'heure tardive, mais je n'ai pas bien compris l'amendement du Gouvernement, que nous essayons de rectifier par notre propre proposition. En effet, si l'on veut favoriser les intermodalités entre le train et le vélo, par exemple, alors, cela tombe sous le sens, il faut réserver dans les nouvelles rames de train des emplacements pour les vélos ! En prévoir huit ne me semble pas complètement inconsideré.

D'ailleurs, nous proposons, par le biais du présent amendement, le même dispositif en ce qui concerne les cars pour favoriser l'intermodalité.

Comme nous sommes des gens extrêmement raisonnables, nous entendons l'avis de la commission, qui est de reporter cette obligation de 2020 à 2021, ce qui permettra d'équiper les nouveaux matériels en conséquence.

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 345 rectifié *ter*.

M. Ronan Dantec. L'amendement que nous avons déposé en commission n'avait pas recueilli les faveurs de M. le rapporteur, qui avait pertinemment insisté sur le fait que notre proposition s'appliquait à l'ensemble du parc roulant, y compris aux véhicules les plus anciens. Il nous demandait donc de limiter la portée de la disposition proposée aux véhicules neufs, ce qui, je l'ai dit, me semblait pertinent. Le présent amendement est le résultat de cette correction.

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour présenter l'amendement n° 875 rectifié *ter*.

Mme Angèle Prévaille. L'enjeu d'une augmentation de la part modale du vélo en milieu non urbain est très important ; il s'agit d'en faire un véritable maillon de la multimodalité.

Cependant, l'absence de stationnements sécurisés hors agglomération et la nécessité de disposer d'un vélo au départ et à l'arrivée d'un trajet intermodal sont des freins à son développement.

Aussi proposons-nous de généraliser une pratique déjà courante dans plusieurs départements et régions de France, et dans la plupart de nos pays voisins : les cars neufs sur les lignes régulières ou saisonnières, hors services urbains bien sûr, sont équipés d'un système homologué de chargement de cinq vélos non démontés, afin de faciliter les intermodalités.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Pour ce qui concerne l'amendement de notre collègue Mme Noël, nous avons déjà adopté, en commission, l'obligation de prévoir dans les trains des équipements de stationnement pour les vélos – ce sujet a été précédemment évoqué. L'amendement est donc satisfait sur ce point.

S'agissant des obligations relatives aux cars, je vous propose, ma chère collègue, de retirer votre amendement au profit des trois suivants, les amendements identiques n° 163 rectifié *bis*, 345 rectifié *ter* et 875 rectifié *ter*, dont la rédaction me paraît plus appropriée – je remercie leurs auteurs du travail effectué depuis la réunion de la commission. Sur ces trois amendements, donc, avis favorable de la commission.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La partie relative au mode ferroviaire de l'amendement n° 652 rectifié renvoie aux dispositions qui ont d'ores et déjà été introduites en commission.

Quant aux autres dispositions de cet amendement, et quant aux amendements suivants, je veux souligner qu'il n'existe pas aujourd'hui, en dehors du transport en soute, de dispositif homologué pour transporter des vélos par autocar.

L'emport des vélos à bord de ces véhicules est soumis à des contraintes fortes, relevant à la fois de la sécurité routière – les systèmes de transport de vélos doivent être montés à l'arrière, sous peine de contrevenir à l'article R. 312-22 du code de la route, et cela sans bloquer la fenêtre arrière qui, selon les véhicules, peut constituer une issue de secours – et de difficultés techniques, puisque la longueur des véhicules est normée par des réglementations internationales – c'est pourquoi l'ajout de dispositifs permettant l'emport extérieur de vélos n'est pas possible lorsque la longueur du véhicule atteint la longueur maximale réglementaire. Il faut également tenir compte de contraintes d'exploitation : le conducteur de car doit s'assurer de la fixation du vélo dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

Tant que ces différentes contraintes n'ont pas été levées, il me paraît difficile d'aller dans le sens d'une obligation de généralisation de l'emport des vélos, même si j'en mesure tout l'intérêt.

Je propose donc que les auteurs de ces amendements les retirent, au bénéfice d'un travail complémentaire qui devra être fait par le Gouvernement.

Mme la présidente. Madame Noël, l'amendement n° 652 rectifié est-il maintenu ?

Mme Sylviane Noël. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 652 rectifié est retiré.

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

M. Ronan Dantec. Je rassure Mme la ministre : il est bien écrit, dans le texte de l'amendement : les cars « doivent être équipés d'un système homologué ». Autrement dit, tant qu'il n'y a pas de système homologué, il n'y a pas de contrainte.

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

M. Jean-Pierre Grand. Dans un pays très attaché à la lutte contre les discriminations, je demande ce que l'on compte faire pour ceux qui souhaitent rouler en tandem ou pour les parents que nous voyons, de plus en plus, arriver aux abords des écoles – c'est très sympathique – sur un vélo remorquant une petite carriole. Que va-t-on faire pour eux ? (*Sourires.*)

Il faut réfléchir à tout cela, et aux coûts de tels dispositifs ! Naturellement, je suis tout à fait heureux qu'on puisse prendre le bus avec son vélo, avec son tandem, et même

avec sa petite carriole pour les enfants – après tout, pourquoi les enfants n'auraient-ils pas droit à un transport en commun à vélo ? (*Nouveaux sourires.*)

Mais peut-être les dispositions proposées pourraient-elles être plus précises sur ces sujets que, dans nos mairies, nous connaissons parfaitement !

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 163 rectifié *bis*, 345 rectifié *ter* et 875 rectifié *ter*.

(*Les amendements sont adoptés.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 505 rectifié, présenté par Mme N. Delattre, M. Artano, Mme M. Carrère, MM. A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 31

Insérer huit alinéas ainsi rédigés :

... Après l'article L. 111-5-2, il est inséré un article L. 111-5-2-... ainsi rédigé :

« Art. L. 111-5-2- – Toute personne qui procède à des travaux sur un parc de stationnement annexe :

« 1° À un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles ;

« 2° À un bâtiment à usage industriel ou tertiaire équipé de places de stationnement destinées aux salariés ;

« 3° À un bâtiment accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public ;

« 4° Ou à un bâtiment constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou accueillant un ou plusieurs établissements culturels, culturels ou sportifs équipés de places de stationnement destinées à la clientèle,

« dote le parc d'infrastructures ou aménage des espaces permettant le stationnement sécurisé des vélos ; en nombre suffisant.

« L'obligation de doter le parc de stationnement d'infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos peut être satisfaite par la réalisation des infrastructures dans une autre partie du bâtiment ou à l'extérieur de celui-ci, sur la même unité foncière.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions et les modalités d'application du présent article, notamment en fonction de la nature, de la catégorie et de la taille des bâtiments et des parcs de stationnement concernés, du type de travaux entrepris, ainsi que du rapport entre le coût de ces travaux et la valeur des bâtiments. Il fixe également le nombre minimal de places de stationnement qui font l'objet de l'installation et les conditions de dérogation en cas d'impossibilité technique ou de contraintes liées à l'environnement naturel du bâtiment. »

La parole est à Mme Nathalie Delattre.

Mme Nathalie Delattre. Nous votons le troisième plan Vélo en six ans ; pourtant, la France reste en queue de peloton, concernant la pratique quotidienne et régulière du vélo, par rapport à ses voisins européens.

L'objectif du Gouvernement, louable, est de tripler la part modale du déplacement à vélo d'ici à 2024. Mais il ne pourra être atteint que si une lutte massive est menée contre le vol et contre la détérioration des cycles. Ce sont 300 000 ménages qui, chaque année, sont victimes de vols de vélos ; 92 % des cyclistes confient craindre pour la sécurité de leur monture.

Les gares et les pôles d'échanges multimodaux ne peuvent être les seuls emplacements ciblés par le dispositif de sécurisation des stationnements pour les vélos en ville. Cet amendement vise donc à accélérer la création de places de stationnement sécurisées pour les vélos dans les parcs de stationnement existants lors de la réalisation de travaux dans des bâtiments à usage industriel ou tertiaire ou accueillant un service public ou commercial.

Pour rappel, ces mesures sont inscrites au point 15 du plan Vélo annoncé par le Premier ministre.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement est satisfait : l'article L. 111-5-4 du code de la construction et de l'habitation prévoit déjà l'obligation de créer des places de stationnement pour les vélos lors de travaux sur un parc de stationnement annexe.

Demande de retrait, donc ; à défaut, l'avis de la commission serait défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les dispositions de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte prévoient d'ores et déjà la création de garages à vélos et renvoient à un décret les précisions relatives aux modalités de mise en œuvre de cette obligation.

Il faut effectivement, à l'échelon réglementaire, préciser les dispositions qui devront être prises, avec à la fois des installations très sécurisées pour les bâtiments résidentiels et les bureaux, des locaux clos et couverts dotés de systèmes de fermeture sécurisée, et, sans doute, des mesures moins contraignantes pour les parcs annexes aux bâtiments de service public et pour les ensembles commerciaux, dans lesquels pourraient être prévus des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher des vélos.

Les précisions qui doivent être apportées à la loi précitée pourront donc l'être au niveau du décret.

Par conséquent, et comme M. le rapporteur, je demande aux auteurs de cet amendement de bien vouloir le retirer.

Mme la présidente. Madame Delattre, l'amendement n° 505 rectifié est-il maintenu ?

Mme Nathalie Delattre. Monsieur le rapporteur, les dispositions de l'amendement vont plus loin que les exigences de la loi. Néanmoins, madame la ministre, si vous m'assurez que ces précisions figureront bien dans le décret, je retire mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 505 rectifié est retiré.

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

L'amendement n° 264 rectifié, présenté par MM. Lafon, Le Nay, Delahaye, Mizzon, Moga et Détraigne, Mme Vuillien, MM. Bonnacarrère et Henno, Mme Billon et MM. Capo-Canellas et L. Hervé, est ainsi libellé :

Alinéa 38

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

V. – L'article L. 151-30 du code de l'urbanisme est ainsi rédigé :

« Art. L. 151-30. – Lorsque le règlement prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe des obligations équivalentes pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux, dans le respect des conditions prévues au I de l'article L. 111-3-10 du code de la construction et de l'habitation. »

La parole est à M. Laurent Lafon.

M. Laurent Lafon. On sait que le stationnement des vélos en ville pose des problèmes de sécurité pour les propriétaires de vélos ; il pose aussi des problèmes de gestion de l'espace public pour les responsables des communes.

Cet amendement vise à ce que nous anticipions les problèmes soulevés en faisant en sorte que, lorsque les PLU, les plans locaux d'urbanisme, prévoient, pour des constructions nouvelles, des règles imposant des stationnements pour les véhicules motorisés, ils comportent une obligation analogue pour les vélos.

Il s'agit, je le répète, d'anticiper et de prévoir, avant toute construction, un nombre de places suffisant.

Mme la présidente. L'amendement n° 358, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

- À l'article L. 151-30 du code de l'urbanisme, le mot : « minimales » est remplacé par le mot : « suffisantes ».

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement, comme le précédent, vise à renforcer le dispositif du code de l'urbanisme pour faire en sorte que, lorsqu'un PLU prévoit, pour les immeubles d'habitation et de bureaux, des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, les obligations relatives au stationnement des vélos soient renforcées.

Sensibles à l'argument avancé par M. le rapporteur, en commission, concernant notre première proposition d'amendement – nous envisagions alors des obligations « équivalentes » –, nous en présentons une version modifiée, l'adjectif « suffisantes » remplaçant désormais le mot « minimales », afin que la volonté de favoriser les mobilités actives soit inscrite dans les PLU, en cohérence avec les engagements du plan Vélo.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Concernant l'amendement n° 264 rectifié, le droit impose d'ores et déjà de prévoir dans les PLU des stationnements pour les vélos dès lors qu'y sont prévus des stationnements pour les véhicules motorisés.

Par l'introduction de la notion d'équivalence, le dispositif proposé risquerait en réalité d'aboutir à l'effet inverse de l'effet souhaité : fréquemment, les PLU définissent les obligations en matière de places de stationnement pour les véhicules par nombre d'emplacements à réaliser.

Or une place de stationnement pour les véhicules motorisés peut accueillir au moins cinq places de stationnement pour les vélos. En imposant une équivalence, le nombre de places dédiées aux vélos serait dans certains cas divisé par

cinq. Dans le sens inverse, si l'équivalence était calculée en fonction de la surface et non du nombre, elle risquerait d'aboutir à la réalisation de parkings à vélos surdimensionnés.

Par conséquent, sur la base de ce raisonnement arithmétique, je vous propose, monsieur Lafon, de retirer cet amendement au profit de l'amendement n° 358, aux termes duquel les places de stationnement pour vélos prévues au titre des obligations fixées par le PLU doivent être « suffisantes ». Un tel dispositif nous paraît assez souple pour être acceptable par l'ensemble des collectivités qui se dotent d'un PLU.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis !

Mme la présidente. Monsieur Lafon, l'amendement n° 264 rectifié est-il maintenu ?

M. Laurent Lafon. Non, je le retire au bénéfice de l'amendement n° 358, madame la présidente ; même si le mot « suffisantes » ne va pas sans un certain flou, c'est quand même un progrès !

Mme la présidente. L'amendement n° 264 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 358.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 22, modifié.

(L'article 22 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 22

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

L'amendement n° 43 rectifié *bis* est présenté par M. Bonhomme, Mme Garriaud-Maylam, MM. Bascher, Grosdidier et Regnard, Mme Bruguière, M. D. Laurent, Mme Lassarade, MM. Vogel, Milon et B. Fournier, Mme Deromedi, M. Rapin, Mme Duranton et MM. Perrin, Raison et Sido.

L'amendement n° 352 rectifié *ter* est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 667 rectifié *ter* est 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.

L'amendement n° 686 rectifié *quinquies* est présenté par MM. Savin, Sol, Vaspert et Pemezec, Mme Goy-Chavent, M. Husson, Mmes Noël et Guidez, MM. Bouchet, Kennel, Decool et Kern, Mmes Berthet et Deroche, MM. A. Marc, Guerriau et Bazin, Mmes Chain-Larché et M. Mercier, MM. Dufaut, Moga et Fouché, Mme Morhet-Richaud, MM. Bonne et Charon, Mme Billon, M. Savary, Mme Grunty, MM. Le Gleut, Laménie, Wattebled, Chasseing et Babary, Mme de la Provôté et M. de Nicolaj.

L'amendement n° 986 rectifié *bis* est présenté par MM. Corbisez, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold, Léonhardt et A. Bertrand, Mme Guillotin et MM. Collin, Labbé, Castelli, Dantec, Gabouty, Menonville, Requier et Vall.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'État programme un enseignement de l'usage du vélo au sein des établissements du premier degré afin que, à compter du 1^{er} janvier 2022, chaque élève entrant dans les établissements du second degré maîtrise la pratique autonome et sécurisée du vélo dans la rue.

Cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements. Il a un caractère transdisciplinaire.

Un décret fixe les modalités d'application du présent article.

La parole est à M. François Bonhomme, pour présenter l'amendement n° 43 rectifié *bis*.

M. François Bonhomme. Dans le droit fil du bouleversement majeur que nous attendons tous concernant les petits et les micro-déplacements, cet amendement vise à développer le réflexe vélo chez les plus jeunes, afin d'inscrire durablement le vélo dans les habitudes, comme un mode de déplacement régulier, conformément, d'ailleurs, à la mesure n° 10 du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018.

L'objectif de cette mesure est d'accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité. Cela signifie, pour les enfants, généraliser le « savoir rouler », qui existe déjà dans certaines académies, et qui viendrait s'ajouter aux autres savoirs essentiels que les élèves doivent maîtriser à leur entrée en sixième, le « savoir nager » par exemple, et ce afin que les jeunes puissent acquérir une réelle autonomie à vélo en vue de l'entrée au collège.

Les établissements d'enseignement du premier degré devront apprendre aux élèves à se déplacer à vélo de manière autonome et sécurisée dans des conditions de circulation réelles.

Ainsi, dès leur entrée dans le secondaire, l'ensemble des élèves pourront-ils utiliser le vélo pour tout ou partie de leurs trajets quotidiens vers le collège, selon l'éloignement de celui-ci.

Cette mesure aura également des effets positifs en matière de santé publique, puisque les jeunes auront ainsi une occasion supplémentaire de pratiquer une activité physique, ce qui, comme chacun sait, est le moyen le plus sûr et le plus efficace pour lutter contre la sédentarité et contre l'obésité.

Un décret d'application pourra prévoir la faculté pour l'école de faire appel à des partenaires agréés, mais aussi la possibilité d'intégrer ce volet dans la formation des professeurs des écoles, *via* leurs dix-huit heures de formation annuelles, par exemple.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour présenter l'amendement n° 352 rectifié *ter*.

M. Guillaume Gontard. Il s'agit encore de changer les comportements. En commission, M. le rapporteur s'interrogeait : l'apprentissage du vélo relève-t-il de l'enseignement scolaire ou plutôt de la responsabilité des familles ? Nous pensons, pour notre part, que l'école doit accompagner les familles pour favoriser cet apprentissage par tous les élèves. Trop de nos concitoyens, aujourd'hui, n'utilisent pas le vélo ; en effet, son usage et son apprentissage ne sont pas répandus

dans tous les milieux sociaux, soit pour des raisons financières, soit parce que certains parents ne maîtrisent pas eux-mêmes la technique du vélo.

Par ailleurs, il ne s'agit pas d'envisager seulement l'apprentissage du vélo dans un jardin ou un chemin : il s'agit bien d'un apprentissage de la route, et donc, notamment, de notions du code de la route, afin de former de futurs cyclistes responsables et prudents.

C'est justement le rôle de l'école d'apporter une base commune de savoir à tous nos futurs citoyens, et le « savoir rouler » doit en faire partie, car nous savons que, en tant que moyen de transport décarboné, le vélo occupera une place toujours plus importante dans la mobilité de demain.

Nous souhaitons donc que, au même titre que le « savoir nager », l'école délivre l'attestation d'un « savoir rouler ».

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour présenter l'amendement n° 667 rectifié *ter*.

M. Olivier Jacquin. Il a été parfaitement défendu.

J'ajouterai quelques mots pour insister sur l'aspect sanitaire. Ces mots ont été prononcés en commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, lors de sa récente audition, par Gilles Bœuf, président du conseil scientifique de l'Agence française pour la biodiversité. Il a tenu un propos étonnant, et même dur, au sujet de la malbouffe dans notre pays et des problèmes sanitaires liés à l'inactivité : lorsqu'il était petit, nous a-t-il dit, les pauvres étaient maigres ; aujourd'hui, ils sont obèses. Renforcer l'éducation à la santé me semble donc très positif.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Savin, pour présenter l'amendement n° 686 rectifié *quinquies*.

M. Michel Savin. J'abonderai dans le sens de mes collègues : on ne peut pas continuer à se plaindre de l'état de santé de notre jeunesse, constater qu'aujourd'hui les jeunes passent plus de temps assis devant un écran qu'à faire une activité physique, et se contenter du minimum lorsqu'il s'agit d'encourager la pratique du sport.

Inciter à découvrir la pratique du vélo ne peut être que positif, y compris en termes de sécurité. Des établissements ont déjà mis en place un tel dispositif d'apprentissage du vélo à l'école ; des associations viennent donner des cours portant notamment sur les comportements à adopter sur la route et sur la sécurité.

Tout à l'heure, Françoise Gatel nous disait qu'elle voulait faire du concept de sport santé une cause nationale – nous partageons tous cet objectif. L'effort commence par l'école ! À mon tour, donc, je défends cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez, pour présenter l'amendement n° 986 rectifié *bis*.

M. Jean-Pierre Corbisez. Il est défendu, madame la présidente.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Dans un premier temps, nous étions plutôt défavorables à ces amendements, considérant qu'on demande beaucoup de choses à l'école et qu'une telle disposition avait été rédigée sans concertation avec le ministère de l'éducation nationale, l'enjeu étant éventuellement d'intégrer dans les programmes cet apprentissage, qui existe d'ores et déjà – cela a été dit – dans certaines écoles, notamment sous l'angle de la sécurité, pas forcément sous celui du sport ou de la pratique en tant que telle.

Toutefois, vous êtes nombreux, sur toutes les travées, à avoir déposé des amendements sur ce sujet. Je vais donc, mes chers collègues, m'en remettre à votre sagesse sur l'ensemble de ces amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est bien sûr indispensable, en déclinaison du plan Vélo annoncé par le Premier ministre au mois de septembre dernier, de développer une véritable culture du vélo, dans des conditions optimales de sécurité. C'est bien dans ce sens qu'a été élaboré un programme d'apprentissage du « savoir rouler à vélo » à destination des enfants de six à onze ans. Cet engagement du Gouvernement est à la confluence de différentes politiques, de sécurité routière, de santé, de mobilité et de sport.

Sous l'impulsion du ministère des sports, en liaison avec les ministères des transports, de l'intérieur et de l'éducation nationale et de la jeunesse, tous les acteurs concernés, fédérations sportives ou associations de sécurité routière, étant également mobilisés, le programme doit permettre à ses bénéficiaires d'acquérir progressivement une autonomie et un « savoir rouler » en sécurité sur les voies publiques et de pratiquer quotidiennement une activité physique bonne pour la santé ; il doit permettre également de promouvoir des déplacements à moindre empreinte carbone.

Le lancement de ce programme est prévu en avril, et il sera déployé sur tous les temps de la vie scolaire, périscolaire et extrascolaire. L'objectif est bien de généraliser l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège, à l'horizon de 2022.

Il ne me semble pas utile de donner à cet effort un ancrage législatif, d'autant que les dispositions de ces amendements font écho à celles dont la mise en œuvre est déjà prévue – je citerai notamment la volonté de laisser le choix d'inclure cet apprentissage dans le temps scolaire, dans le temps périscolaire ou dans le temps extrascolaire, ou encore la prise en compte de l'ensemble des parties prenantes, non seulement les ministères que j'ai mentionnés, mais aussi tout l'écosystème du vélo, le monde associatif, éducatif et sportif.

L'adoption de ces amendements viendrait « percuter » le programme dont le lancement est prévu en avril. Je demande donc à leurs auteurs de bien vouloir les retirer.

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

Mme Angèle Prévaille. Je souhaite simplement poser une question à Mme la ministre : ce « savoir rouler » – je ne sais quel sera le nom retenu – est-il inclus dans le socle commun de compétences exigible à la fin de l'école primaire ?

Si cet apprentissage fait partie des programmes, il doit figurer dans le socle commun.

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

M. Jean-Pierre Grand. Les élections municipales approchant, tout le monde s'intéresse au vélo. Je m'intéresse, quant à moi, madame la ministre, à l'école de la République. Et le sport est enseigné à l'école. Or il conviendrait que les choses se passent comme dans un certain nombre de communes. Je prendrai la mienne en exemple : maire pendant trente ans, à chaque fois que j'ai construit une école, j'ai construit un équipement sportif intégré, un bassin d'initiation à la natation, une salle de sport et j'ai mis en place un parcours de santé.

Voilà pourquoi, aujourd'hui, quand j'entends qu'on pourrait substituer au sport à l'école le simple apprentissage du vélo, tout en étant tout à fait respectueux d'une telle idée, qui est naturellement parfaitement respectable, je me dis que l'État devrait revoir l'enseignement du sport à l'école et surtout les équipements que nous mettons à la disposition de l'éducation nationale dans l'élémentaire et le pré-élémentaire.

Voilà le vrai sujet ! Évidemment, disant cela, je m'adresse à l'État en lui demandant de suivre un peu ceux qui font des efforts, qui sont vertueux et qui ont une certaine idée du sport à l'école, et de les aider financièrement *via* les DETR, les dotations d'équipement des territoires ruraux, et tous les moyens possibles et imaginables.

Cela me paraîtrait infiniment plus efficace que de faire croire qu'en faisant un peu de vélo pour aller à l'école, on sera en meilleure santé !

Mme la présidente. La parole est à Mme Françoise Cartron, pour explication de vote.

Mme Françoise Cartron. Je trouve ces amendements très intéressants. Ils font néanmoins naître en moi une certaine nostalgie : il y a deux ou trois ans, nous sommes un certain nombre à avoir défendu une nouvelle organisation du temps scolaire,...

M. François Bonhomme. Ça faisait longtemps !

Mme Françoise Cartron. ... avec quatre jours et demi d'école et des ateliers destinés, justement, à favoriser des pratiques sportives innovantes, des pratiques culturelles, etc.

Sur certaines travées, on me rétorquait qu'il était très compliqué d'occuper ce temps, que les idées manquaient.

Mme Françoise Gatel. Ça n'a rien à voir !

Mme Françoise Cartron. Je me réjouis, deux ans et demi plus tard, que tout le monde en ait, des idées, autour de la pratique du vélo. C'était là le type même d'objectif recherché : permettre à tous les enfants de découvrir et de maîtriser la pratique du vélo. Comme quoi, il faut un peu de temps, mais les idées cheminent ! À quand, de nouveau, la semaine de quatre jours et demi ? (*Exclamations sur des travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste.*)

M. Jean-François Husson. Et la semaine des quatre jeudis...

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Fouché, pour explication de vote.

M. Alain Fouché. Les enseignants, dans le primaire, sont quand même, d'une manière générale, assez surchargés – je le vois dans les écoles : ils ont pas mal de boulot, ce n'est pas si facile.

Je comprends très bien – c'est globalement ce qui est proposé – qu'on les encourage à apprendre aux enfants à faire du vélo. Peut-être le temps viendra-t-il où l'on ira jusqu'à nommer des professeurs de vélo !

Mais il ne faut pas non plus déresponsabiliser les parents, qui ne doivent pas se décharger totalement sur l'école. Il faut qu'eux aussi fassent leur travail de parents et apprennent à leurs enfants à bien se conduire à vélo.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Le vélo, et plus généralement les deux roues : voilà un sujet réellement d'actualité. Il y va – c'est positif – de la complémentarité entre différents modes de mobilité – beaucoup de collègues sont intervenus sur ce point.

La pratique du vélo, chez les jeunes et les moins jeunes – le constat est valable pour toutes les générations –, soulève malgré tout des questions s'agissant du bien-fondé des différentes dispositions existantes. Le nombre de vélos volés a ainsi été évoqué. Par ailleurs, à qui incombe le financement des équipements, lorsqu'ils sont installés dans l'emprise des gares notamment ? Même s'il existe un partenariat entre la SNCF et les collectivités territoriales, le problème se pose.

Toutes les situations doivent en outre être examinées. Il est question du vélo, mais on voit aussi, désormais, beaucoup de trottinettes et d'autres modes de déplacement à deux roues. Et il est nécessaire de toujours bien faire complètement le lien avec les modes de transport ferroviaire, les TER notamment, qui sont plus ou moins adaptés à l'acheminement des deux roues.

Sur ces amendements, j'irai dans le sens de M. le rapporteur.

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

M. Jean-François Husson. Madame la ministre, je vais vous donner l'exemple d'une démarche conduite actuellement par une intercommunalité, *via* un groupement d'achat, en direction des enfants des écoles primaires de quatre villes, autour de Lunéville.

Les enjeux du projet, qui s'appelle « Vélo's Cool », sont nombreux – ils ont été évoqués : la santé et la sécurité, bien sûr – tout un travail est mené autour de l'autonomie des petits ; ce n'est pas tout à fait pareil, en effet, de faire du vélo dans la partie privative d'une habitation et d'évoluer sur la voie publique –, mais aussi l'épanouissement, ainsi que les enjeux environnementaux, les enjeux de mobilité et les enjeux économiques, en termes de coût pour la collectivité.

L'intercommunalité s'appuie, en plus de l'opérateur principal attributaire du marché, sur une association d'insertion pour accompagner les enfants des écoles. Reste néanmoins un problème, que je dois porter à votre connaissance : celui de l'acceptation par les parents, malgré les efforts consentis par la collectivité – le matériel est fourni, c'est-à-dire 500 vélos et leurs casques. Ces efforts rencontrent la réticence et la résistance des parents au changement, faute d'une culture de la pratique du vélo : les craintes en matière de sécurité restent fortes.

C'est pourquoi ce qui peut aujourd'hui apparaître comme anecdotique doit, selon moi, être encouragé et soutenu. Les choses se feront sans doute plus facilement, et même peut-être naturellement, dans quelques années ; mais, madame la ministre, je souhaitais porter à votre connaissance les résistances rencontrées aujourd'hui dans une ville de près de 20 000 habitants, qui est une sous-préfecture, malgré les efforts consentis, je le répète, s'agissant d'une démarche soutenue par la collectivité et par tous les élus.

Ne pas aider les élus lorsqu'ils font des choix destinés à enraciner la culture du vélo chez les enfants, en accord avec les enseignants et en partenariat avec des associations d'insertion, c'est n'être ni au rendez-vous de la responsabilité ni à la hauteur de l'enjeu, qui est de développer la pratique du vélo.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Savin, pour explication de vote.

M. Michel Savin. Madame la ministre, vous nous avez donné les raisons qui vous poussent à nous demander de bien vouloir retirer ces amendements. Je n'ai pas compris pourquoi vous faisiez une telle demande, puisque nous partageons les mêmes objectifs. Vous nous expliquez que le plan qui va être présenté par le Premier ministre va dans ce sens, qui consiste à inciter les enfants à la pratique du vélo et à leur apprendre à maîtriser un vélo à leur entrée en sixième.

Je réponds également à mon collègue Grand : pratiquer le vélo à l'école, ce n'est pas seulement faire du sport ; il s'agit surtout d'apprendre les règles de sécurité. Les enfants seront ainsi en mesure de pratiquer le vélo aussi bien à l'école que dans leur vie quotidienne, et cela dans les meilleures conditions de sécurité. Aujourd'hui – je rejoins mon collègue Husson –, les réticences des parents à laisser les enfants aller à l'école à vélo ont trait à la sécurité.

Les collectivités ont donc la responsabilité de réaliser les aménagements nécessaires pour offrir des circuits de vélo entre le domicile et l'école totalement sécurisés. Mais il faut aussi apprendre le respect du code de la route aux enfants.

Par conséquent, je propose d'adopter ces amendements, ce qui constituerait un message fort de la part du Sénat. Bien entendu, vous aurez le temps et la possibilité d'apporter des correctifs lors de l'examen du texte à l'Assemblée nationale, madame la ministre.

M. Jean-François Husson. Excellent !

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

M. Jean-Marc Boyer. Je trouve cette discussion un peu ubuesque. Aujourd'hui, les enfants apprennent très rapidement à faire du vélo, tout seuls ou avec leurs parents. En revanche, il faut effectivement leur enseigner des règles de sécurité face aux risques liés à la circulation automobile, sur la base du code de la route.

Je reviens sur la question du sport à l'école. L'éducation nationale a mis en place des programmes que les professeurs d'éducation physique doivent suivre. Ils concernent des activités de base, comme l'athlétisme, la course, les sports collectifs et la natation, laquelle, à mon sens, est beaucoup plus importante en termes de sécurité.

Par conséquent, si je suis favorable au fait que l'on enseigne le vélo et que les parents prennent en charge la pratique de leurs enfants, je pense qu'il ne faut tout de même pas exagérer. Les enfants ont déjà beaucoup de choses à apprendre à l'école. Je trouve excessif de vouloir leur imposer un apprentissage du vélo avant l'entrée en sixième. Et les enseignants du primaire ont du mal à enseigner tout ce qui est au programme. Concentrons-nous d'abord sur les fondamentaux que les élèves doivent acquérir. Nous verrons ce qu'il est possible de faire ensuite.

L'apprentissage de la sécurité en vélo est évidemment essentiel. Mais n'en faisons pas une activité principale. Il y a des activités basiques et fondamentales à privilégier dans le cadre de l'éducation physique.

Mme la présidente. La parole est à Mme Françoise Gatel, pour explication de vote.

Mme Françoise Gatel. Je me réjouis que M. le rapporteur et la commission aient évolué dans leur réflexion.

Ainsi que l'ont souligné plusieurs collègues, il ne s'agit pas de glisser le vélo dans les apprentissages fondamentaux. Toutefois, si nous voulons transformer culturellement notre pays pour initier dès le plus jeune âge aux mobilités actives, c'est-à-dire bouger et pratiquer des activités physiques, il faut faire en sorte de changer les choses.

N'oublions pas que les enfants sont aussi des prescripteurs auprès de leurs parents. Dans les communes qui ont mis des pédibus en place, le comportement des enfants transforme un peu celui des parents ; on voit des parents qui travaillent consacrer un matin par semaine pour conduire leurs enfants à l'école.

Les règles de sécurité s'apprennent à l'école. Un enfant peut découvrir l'usage du vélo pour se déplacer, et pas forcément dans sa famille. Il y a donc un effet positif. À mon sens, le fait d'aller à l'école à vélo contribue aussi à faciliter les apprentissages intellectuels, dès lors qu'on pratique un exercice physique.

Je soutiens par conséquent ces amendements. Nous ne demandons évidemment pas aux professeurs des écoles de transformer le temps d'apprentissage du français en temps de pédalage. Mais il me semble possible et nécessaire de mettre en place le dispositif proposé.

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

M. Olivier Jacquin. J'apprécie également la position de M. le rapporteur, qui a su écouter.

Madame la ministre, j'espère que vous pourrez répondre à ma collègue Angèle Prévaille : le dispositif que vous prévoyez pour le mois d'avril entrera-t-il ou non dans le socle commun de compétences, moyennant quoi il deviendrait en quelque sorte observable ?

Les propos de Michel Savin me semblent tout à fait pertinents. Nos intentions sont proches. L'Assemblée nationale pourra éventuellement apporter des rectifications.

Avec la délégation à la prospective, nous avons organisé au mois d'octobre un colloque sur les engins de déplacement personnel et les mobilités douces et actives. Je me souviens d'une intervention extrêmement pertinente sur les questions sanitaires ; elle montrait combien les temps ont changé. Nous, nous avons tous appris à faire du vélo. Mais il n'en va pas forcément de même des enfants d'aujourd'hui. Eux auraient plutôt tendance à faire de la trottinette électrique, un mode de déplacement passif, au lieu de faire du vélo, activité qui permet de découvrir l'équilibre et d'apprendre le code de la route.

Il me semble nécessaire d'adopter ces amendements.

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

M. Guillaume Gontard. Il faut effectivement susciter le réflexe vélo, donner envie de faire du vélo dès l'école primaire. Au collège, il y a le brevet de sécurité routière, le BSR, et l'attestation scolaire de sécurité routière, l'ASSR ; cela concerne plutôt les scooters et les vélomoteurs. On pourrait très bien décliner ces mesures en primaire pour inciter à l'usage du vélo.

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

M. Laurent Lafon. Je le rappelle, nous examinons un projet de loi sur les mobilités. Les amendements dont nous discutons en ce moment nous font glisser vers des considérations

sur la pratique sportive ou l'apprentissage du sport dès le plus jeune âge. L'intention est tout à fait louable, mais je ne suis pas certain que ce soit l'objet du texte dont nous sommes saisis.

Le sujet mériterait d'être débattu, notamment avec des acteurs de l'école. Je trouve la discussion très intéressante, mais elle n'a pas forcément sa place dans le cadre de l'examen du présent projet de loi.

Mme la présidente. La parole est à Mme Pascale Bories, pour explication de vote.

Mme Pascale Bories. Je partage ce qui vient d'être dit.

Je suis peut-être une mère rétrograde, mais il n'est pas question pour moi de laisser mon enfant aller seul en vélo dans les rues avant qu'il soit au collège. Et si l'enfant fait du vélo avec ses parents, il reçoit un enseignement.

Comme le rappelait M. Gontard, à partir du collège, il y a l'ASSR et le BSR, qui sont indispensables. On y enseigne la pratique autonome et la sécurité routière.

Je reviens sur les propos de M. Husson. Les collectivités territoriales sont confrontées à des problématiques de mise en place du dispositif : certaines y arrivent ; pour d'autres, c'est plus compliqué. Laissons-les se débrouiller.

On nous parle d'apprentissage du sport. Je rappelle qu'il y a différents sports pour les enfants : la natation, l'athlétisme, le vélo... Il serait aussi nécessaire qu'un apprentissage de la natation soit dispensé dans toutes les écoles primaires. Malheureusement, ce n'est pas toujours possible. Je le répète, je crois donc qu'il faut laisser la liberté à chaque commune.

En revanche, il me semble indispensable d'appliquer une telle disposition au collège.

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

M. Pascal Savoldelli. Cette discussion pose la question du rôle de l'éducation nationale. Mais regardons les choses en face ! Aujourd'hui, 70 % des cyclistes – cette remarque concerne donc tous les pratiquants, pas seulement les jeunes – chutent tout seuls ; en d'autres termes, 70 % des accidents en vélo sont liés à un problème d'apprentissage. Et les 30 % restants sont liés à une collision avec un autre usager et sont dus à la trajectoire.

J'ai écouté les précédents orateurs de différentes sensibilités qui se sont exprimés. À mon sens, ce serait bien d'avoir une sorte de passeport pour apprendre à rouler, de même qu'il existe un passeport pour apprendre à nager.

Nous sommes face à un choix de société. Devons-nous encourager la pratique du vélo ? En l'intégrant dans un processus pédagogique à l'école, nous allons avoir un effet de masse critique. Dès lors, la place du vélo aura une masse critique et sera nettement mieux appréhendée non seulement par les cyclistes, mais aussi par les piétons et les conducteurs de voiture.

Je comprends que l'on débâte d'un tel sujet. Mais je ne comprends pas bien quelles sont les craintes. Au demeurant, Mme la ministre nous indique qu'un plan en adéquation avec les éléments que nous avons tous diagnostiqués sera présenté au mois d'avril.

Cela étant, le propos de l'oratrice précédente soulève, selon moi, un problème. Je comprends qu'on laisse les collectivités appréhender le problème à leur manière : le principe de libre

administration des collectivités territoriales est dans la Constitution. Seul le sénateur Jean-Pierre Grand est capable de construire une école, un centre nautique et un centre de santé quelle que soit la politique nationale ! (*Sourires.*) Mais mettons de côté le cas de l'Hérault, et regardons la situation de l'ensemble du pays !

Mme la présidente. Il faut conclure, mon cher collègue.

M. Pascal Savoldelli. Sur ce sujet, je ne suis pas pour la différenciation. La liberté ? Oui ! Mais, pour les apprentissages nécessaires, il faut de l'égalité !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je me réjouis que le « savoir rouler », qui fait partie du plan Vélo présenté par le Gouvernement au mois de septembre dernier, ait suscité une telle adhésion au Sénat, d'autant que certains se demandaient, et continuent de se demander de quoi l'État se mêle.

Un plan pour mettre en œuvre ce « savoir rouler » et veiller à ce que l'ensemble des jeunes entrant en sixième à partir de 2022 aient reçu cet apprentissage du vélo sera présenté prochainement. Dès lors, je ne suis pas certaine qu'il soit forcément nécessaire de tout mettre dans la loi.

Selon la rédaction proposée, l'enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires des établissements. Or le plan qui est élaboré depuis plusieurs mois avec tous les partenaires, notamment les fédérations sportives et les associations de sécurité routière, prévoit que l'enseignement peut aussi s'effectuer sur les temps périscolaire ou extrascolaire.

Dès lors, légiférer pour encadrer un plan qui sera présenté en avril en allant à l'encontre de certaines des dispositions prévues ne me semble effectivement pas forcément la meilleure idée. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé le retrait de ces amendements identiques. Mais, encore une fois, je me réjouis d'un tel enthousiasme du Sénat pour le « savoir rouler ».

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 43 rectifié *bis*, 352 rectifié *ter*, 667 rectifié *ter*, 686 rectifié *quinquies* et 986 rectifié *bis*.

(*Les amendements sont adoptés.*)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 22.

Je suis saisie de trois amendements identiques.

L'amendement n° 28 rectifié *bis* est présenté par M. Longeot, Mme Vullien, M. Bonnacarrère, Mmes Vermeillet et Billon, MM. Moga et Canevet, Mme Tetuanui, M. Détraigne, Mmes Guidez et Gatel, M. Bockel, Mme Sollogoub et MM. Delcros, Cigolotti, Médevielle et Gremillet.

L'amendement n° 87 rectifié *bis* est présenté par M. Vaspert, Mme Lamure, M. Karoutchi, Mme Imbert, MM. Husson, Priou et Rapin, Mme Ramond, MM. Darnaud et Daubresse, Mmes Deromedi, Di Folco, Canayer et Billon, M. Laménie, Mme Lassarade, M. Genest, Mme Duranton, M. Cuypers, Mmes Bruguière et Grunty et MM. D. Laurent, Le Nay, Lefèvre, H. Leroy, Savary et Courtial.

L'amendement n° 280 est présenté par M. Decool.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le 1° du II de l'article L. 1211-3 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° La création ou l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux dimensionnés aux flux des passagers et accueillant l'ensemble des modes terrestres ; ».

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 28 rectifié *bis*.

M. Jean-François Longeot. En 2018, près de 9 millions de personnes, tous profils confondus, ont voyagé en utilisant les cars Macron, pour des besoins de mobilité divers et sur l'ensemble du territoire français. Cette mobilité est d'autant plus attractive que, selon France Stratégie, les prix des voyages en autocar sont dans la plupart des cas inférieurs à ceux des covoiturages et toujours inférieurs à ceux du train.

Toutefois, les capacités d'accueil des agglomérations restent insuffisantes, et l'accès des cars est difficile dans certaines villes. Il est donc nécessaire que des gares routières soient aménagées ou rénovées et qu'elles s'intègrent – c'est le sens de cet amendement – dans une réflexion multimodale plus large. Car les pôles d'échanges multimodaux constituent un maillon essentiel de l'attractivité des réseaux de transport. Ils doivent être développés, afin d'assurer un maillage territorial cohérent, au service des besoins de mobilité de nos concitoyens.

La création d'un nombre suffisant de places de stationnement d'autocars, que j'appelle de mes vœux, pourrait ainsi se faire en fonction du flux de passagers, afin d'offrir à ces derniers des conditions de confort et de sécurité supérieures et de leur garantir l'ensemble des services de transport dont ils ont besoin.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Husson, pour présenter l'amendement n° 87 rectifié *bis*.

M. Jean-François Husson. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Decool, pour présenter l'amendement n° 280.

M. Jean-Pierre Decool. Par cet amendement, je propose la création d'aménagements routiers en lien avec le flux des passagers, afin de fluidifier l'accueil, le stationnement et la circulation des transports routiers de voyageurs.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces trois amendements identiques ont pour objet de permettre la création de nouveaux aménagements routiers dimensionnés au flux des passagers. C'est déjà possible aujourd'hui. Je ne suis pas certain de l'utilité d'insérer une telle création dans les objectifs de la politique des transports. Il faudra s'adapter aux flux, qui sont par définition fluctuants. De fait, il faudra à un moment donné réduire ou développer certaines infrastructures.

La commission émet un avis défavorable sur ces trois amendements identiques.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 28 rectifié *bis*, 87 rectifié *bis* et 280.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

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

L'amendement n° 32 rectifié *quater* est présenté par M. Longeot, Mmes Vullien et Létard, MM. Cigolotti, Médevielle et L. Hervé, Mme Guidez, MM. Le Nay, Canevet et Détraigne, Mmes Billon et Vermeillet et MM. Henno, Janssens, Laugier et Capocanellas.

L'amendement n° 77 rectifié *quinquies* est présenté par Mme Lopez, MM. Daubresse, Laménie, H. Leroy, J. M. Boyer et Dufaut, Mme Garriaud-Maylam, MM. Vogel, Cuypers et Sido, Mmes Duranton, Morhet-Richaud et Deromedi et MM. Regnard, Longuet et Rapin.

L'amendement n° 94 rectifié *ter* est présenté par M. Vaspart, Mme Lamure, MM. Gremillet et Saury, Mme Ramond, M. Moga, Mme Imbert, MM. Laménie et D. Laurent, Mme Lassarade, M. Bascher, Mmes Canayer, Di Folco et Boulay-Espéronnier, MM. B. Fournier, Genest, Darnaud et Courtial et Mmes Gruny et Bruguière.

L'amendement n° 284 rectifié est présenté par M. Decool.

L'amendement n° 747 rectifié est présenté par Mme Bonnefoy, MM. Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin, J. Bigot et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 3114-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les aménagements situés sur la chaussée doivent permettre la prise en charge et la dépose des passagers en toute sécurité. Lorsqu'ils sont situés hors agglomération, les arrêts accueillant des transports scolaires sont pré-signalés dans des conditions définies par décret. »

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 32 rectifié *quater*.

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 adaptée à la desserte des territoires, notamment des territoires ruraux, pour lesquels il constitue parfois l'unique moyen de transport public.

Toutefois, de nombreux accidents surviennent lors de la montée et de la descente des véhicules. Afin d'éviter cela, je propose de pré-signaliser les arrêts hors agglomération dédiés au transport scolaire. Une telle mesure est d'autant plus nécessaire lorsque ces points d'arrêt sont situés sur de grands axes sans aménagement particulier ou dans des zones à visibilité réduite. Il y va de la sécurité de nos enfants.

Je vous appelle donc toutes et tous à voter largement cet amendement, mes chers collègues.

Mme la présidente. La parole est à Mme Vivette Lopez, pour présenter l'amendement n° 77 rectifié *quinquies*.

Mme Vivette Lopez. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour présenter l'amendement n° 94 rectifié *ter*.

M. Daniel Gremillet. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Decool, pour présenter l'amendement n° 284 rectifié.

M. Jean-Pierre Decool. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Nicole Bonnefoy, pour présenter l'amendement n° 747 rectifié.

Mme Nicole Bonnefoy. Défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Une telle préoccupation est légitime, mais le moyen choisi est peut-être disproportionné. En effet, dans les territoires ruraux en particulier, les arrêts sont amenés à changer régulièrement au gré des effectifs. Dans la commune dont j'étais maire, il y avait 123 hameaux et 6 circuits scolaires. Il y avait des changements de desserte quasiment tous les ans.

Un tel dispositif pourrait amener les communes à modifier assez régulièrement les emplacements, à en détruire ou à en supprimer certains et à en ajouter d'autres.

Je comprends parfaitement la préoccupation exprimée. Je m'en remets donc à la sagesse de mes collègues, mais il faut savoir qu'une telle mesure peut avoir une incidence forte sur le fonctionnement des collectivités.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les auteurs de ces amendements identiques souhaitent que les arrêts hors agglomération dédiés au transport scolaire soient pré-signalés.

Je suis évidemment particulièrement attentive à la sécurité des enfants et du transport scolaire. Aujourd'hui, la réglementation prévoit que la signalisation et la pré-signalisation sont facultatives. Il est proposé de systématiser cette pré-signalisation. Je suis tout à fait favorable à ce que nous examinions cette disposition, en liaison avec les gestionnaires routiers. Mais cela relève du domaine réglementaire, et non législatif.

Quoi qu'il en soit, je m'engage à travailler sur le sujet, et je propose le retrait de ces amendements identiques.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 32 rectifié *quater*, 77 rectifié *quinquies*, 94 rectifié *ter*, 284 rectifié et 747 rectifié.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 22.

L'amendement n° 363, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'intitulé du code de la route est ainsi rédigé : « code de la route et de la rue ».

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

M. Pascal Savoldelli. La démarche dite du « code de la rue » a été lancée au mois d'avril 2006. Des évolutions réglementaires ont été introduites dans le code de la route, notamment *via* des décrets de 2008, de 2010 et de 2015, visant à une meilleure prise en considération des besoins des piétons et des cyclistes.

Par cet amendement d'appel, nous souhaitons avoir un code à la fois de la route et de la rue. Ce n'est pas par esprit de confusion. À notre avis, une telle mesure permet

de s'adapter aux réalités du XXI^e siècle. En effet, 80 % de nos concitoyennes et concitoyens vivent en zone urbaine, et le partage de la rue est devenu un enjeu central de réglementation. À nos yeux, il est donc temps d'adapter le code de la route pour y inclure toutes les règles de la circulation.

Comme je vous sens tous enthousiastes et passionnés par cet amendement d'appel, mes chers collègues, j'ai cherché un point d'appui. Voici ce que déclarait Victor Hugo : « La rue est le cordon ombilical qui relie l'individu à la société. » (*Exclamations amusées.*)

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La prise en compte des piétons et des cyclistes dans l'espace routier est évidemment primordiale. Elle se développe de plus en plus dans les villes, en particulier dans la mise en place des zones 30 ou des zones de rencontre, ou au travers d'aménagements favorisant la circulation à pied ou à vélo.

Pour autant, je ne pense pas qu'il faille modifier l'intitulé du code de la route et de tous les manuels d'enseignement de ce code. J'émet donc un avis défavorable sur cet amendement, même si j'en comprends l'esprit.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'article 22 prévoit déjà de créer un titre spécifique dédié aux mobilités actives et à l'intermodalité. Il donne également une définition des mobilités actives.

Les règles de circulation et de signalisation routière jouent un rôle fondamental dans le développement de la marche et du vélo. Le code de la route a déjà évolué, et il évoluera à la suite des décisions prises dans le cadre du plan Vélo et mobilités actives, avec l'introduction du principe de prudence à l'égard de l'usager vulnérable, la redéfinition de certaines zones de circulation apaisée, la généralisation des doubles sens cyclables dans les zones 30 et les zones de rencontre, le renforcement de la priorité du piéton lors d'une traversée de chaussée, la création du panneau cédez-le-passage cycliste au feu rouge, la création du stationnement très gênant, la sécurisation juridique de la généralisation du 30 kilomètres par heure en ville, la modification du code de la route pour permettre aux automobilistes de chevaucher la ligne blanche lorsqu'ils dépassent un cycliste, la généralisation des sas vélos et l'encadrement des nouveaux modes de déplacement, notamment des engins de déplacement personnel. Vous le voyez, mesdames, messieurs les sénateurs, la préoccupation exprimée est donc prise en compte.

Pour autant, je ne suis pas convaincue qu'il faille allonger le nom du code de la route et l'intituler « code de la route et de la rue ». Je propose donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 363.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 364, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au chapitre 3 du livre 3 du code de la route, il est ajouté un article L. 313-... ainsi rédigé :

« Art. L. 313- -Tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes doivent arborer une signalisation pour indiquer leur angle mort afin d'assurer la sécurité des véhicules à deux roues.

« Le non-respect de la présente disposition est puni d'une amende de 5^e classe. »

La parole est à Mme Cathy Apourceau-Poly.

Mme Cathy Apourceau-Poly. Il s'agit d'un amendement d'appel. Naturellement, de telles dispositions relèvent plus du règlement que de la loi.

Les accidents de deux-roues liés aux angles morts des poids lourds, qu'il s'agisse de camions ou de bus, sont nombreux et sont de loin les plus dangereux pour les personnes concernées.

Nous souhaiterions donc rendre obligatoire la signalisation des angles morts sur les poids lourds sous forme d'autocollants, de flochage ou de peinture, comme le font déjà certains conducteurs ou certaines communes pour leurs bus. Cette mesure nous semble d'autant plus importante que les cyclistes et, désormais, les utilisateurs de trottinettes ne maîtrisent pas toujours le code de la route.

Nous invitons par conséquent le Gouvernement, très attaché à la sécurité routière, à réfléchir à la mise en œuvre d'un dispositif peu onéreux, mais qui sauverait de nombreuses vies.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission comprend bien l'esprit de cet amendement et l'objectif de ses auteurs. Toutefois, elle émet un avis défavorable, dans la mesure où il s'agit, cela a été indiqué, d'un amendement d'appel.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La sécurité des cyclistes, qui sont les usagers les plus vulnérables de la voie publique avec les piétons, constitue évidemment une des priorités du Gouvernement pour réduire l'accidentalité, notamment en agglomération.

C'est pourquoi nous avons décidé plusieurs mesures pour renforcer la sécurité de ces usagers dans le cadre du plan Vélo et mobilités actives. Je veux notamment évoquer la généralisation, dont nous venons de débattre, des sas vélos aux feux tricolores. Ce dispositif permet aux cyclistes de se positionner en amont de la circulation, et donc d'éviter de se retrouver dans des angles morts.

En outre, un règlement est en cours de discussion à l'échelon européen. Il s'agit de prévoir l'équipement obligatoire des poids lourds avec des caméras, afin, justement, de supprimer ces angles morts. Je pense que la priorité est effectivement d'équiper les véhicules, en particulier les véhicules neufs, avec des systèmes d'information et de détection concernant les angles morts.

Ainsi que je l'indiquais, pour ce qui concerne les véhicules existants, l'objectif est plus d'aménager la rue et les routes pour éviter les situations d'angle mort que de mettre en place des autocollants pour signaler les angles morts aux vélos. C'est, me semble-t-il, plutôt aux poids lourds de s'équiper en l'espèce.

Nous pouvons en effet engager une concertation avec les différents acteurs pour voir si une telle mesure serait perçue positivement. Mais je pense vraiment que l'objectif est d'éviter les angles morts sur les poids lourds, afin que les vélos ne se retrouvent dans un tel angle.

Je propose donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

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

M. Guillaume Gontard. Une telle disposition relève peut-être effectivement du domaine réglementaire. Mais ce que nous demandons correspond à ce que vous indiquez souhaiter : éviter les angles morts. Nous proposons pour cela qu'un autocollant soit apposé à l'arrière des poids lourds. Cela se pratique dans de nombreux pays. J'ai récemment pris une photo d'un camion suédois qui avait deux autocollants à l'arrière pour signaler aux vélos de ne pas se mettre dans l'angle mort. La mesure que nous proposons est vraiment très simple.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 364.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 504 rectifié *bis* est présenté par Mme N. Delattre, M. Artano, Mme M. Carrère, MM. Léonhardt, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Menonville, Requier et Vall.

L'amendement n° 917 rectifié est présenté par M. Devinaz, Mme Guillemot, 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 et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugué, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au dernier alinéa du II de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, après le mot : « stationnement », il est inséré le mot : « sécurisé ».

La parole est à Mme Nathalie Delattre, pour présenter l'amendement n° 504 rectifié *bis*.

Mme Nathalie Delattre. Cet amendement est dans le même esprit que mon amendement précédent.

Le nombre de vols de vélos en stationnement et de dégradations sur ces derniers constitue un frein majeur au développement de la pratique cycliste régulière, en particulier dans les zones urbaines : de 300 000 à 500 000 vélos sont volés chaque année.

L'objectif du Gouvernement de porter à 9 % d'ici à 2024 la part des déplacements faits en vélo pour dépasser la moyenne européenne de 7 % ne pourra pas être atteint sans la mise en place d'une politique forte de lutte contre le vol et contre les détériorations.

Les gares et les pôles d'échanges multimodaux ne peuvent pas être les seuls emplacements ciblés par le dispositif de sécurisation des stationnements pour les vélos en ville si

l'on veut que les usagers prennent leur vélo dans des conditions sécurisées depuis leur domicile jusqu'à leur lieu de travail.

Cet amendement vise donc à accélérer la sécurisation des stationnements pour vélos, qui sont déjà obligatoires lors de la construction de bâtiments accueillant un service public ou de bâtiments commerciaux ou accueillant un établissement cinématographique. Une telle mesure s'inscrit en parfaite cohérence avec l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, qui prévoit l'aménagement de stationnements sécurisés lors de la construction de bâtiments d'habitation ou de bâtiments à usage industriel ou tertiaire.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilbert-Luc Devinaz, pour présenter l'amendement n° 917 rectifié.

M. Gilbert-Luc Devinaz. Je veux à mon tour signaler que les vols sont de nature à freiner le développement de la pratique du vélo. Selon une étude du CNRS, chaque année, 80 000 cyclistes renonceraient à utiliser le vélo pour cause de vol.

Le stationnement sécurisé pour les vélos permet donc de favoriser le développement de l'activité et de rassurer les usagers. C'est pourquoi je propose la même solution que Mme Delattre.

Mme la présidente. Le sous-amendement n° 1043 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Amendement n° 504 rectifié bis

Compléter cet amendement par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La première phrase du dernier alinéa du III du même article est complétée par les mots : « , et la sécurisation adaptée au risque des places de stationnement ».

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Préciser les modalités de sécurisation adaptées aux usages relève du domaine réglementaire. Pour sécuriser le fondement juridique des décrets qui déclineront les obligations, il est proposé de sous-amender ces amendements, afin de renvoyer explicitement cette précision à un décret.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il paraît effectivement utile de préciser que les équipements de stationnement pour vélos installés dans les nouveaux bâtiments accueillant un service public ou constituant un ensemble commercial doivent être sécurisés, comme c'est le cas actuellement s'agissant des bâtiments d'habitation ou à usage industriel ou tertiaire.

La rédaction proposée par le sous-amendement du Gouvernement, qui vise à compléter ces amendements, afin que la sécurisation des places dédiées aux vélos soit proportionnée au risque, est pertinente.

C'est pourquoi la commission est favorable à l'adoption de ces amendements, sous-amendés par le sous-amendement n° 1043 rectifié.

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

M. Philippe Mouiller. Je souhaite réagir à ces amendements, mais aussi de façon plus générale au débat que nous avons ce soir. Je comprends bien tous les arguments avancés, et je les partage, quant à la nécessité d'aller plus loin en matière de

vélo et de sécurisation. Néanmoins, mes chers collègues, je veux vous alerter sur l'ampleur des normes que nous sommes en train d'imposer aux collectivités.

J'entends sans cesse dire qu'il faut accompagner les collectivités, qui rencontrent des difficultés financières dans le déploiement des services publics. Faites le décompte de l'ensemble des normes adoptées depuis le début de l'examen de ce projet de loi, et vous vous apercevrez qu'il s'agit d'un texte effroyable ! Il importe de trouver un équilibre entre les services apportés et le coût réel pour l'ensemble des contribuables et des collectivités.

J'interviens régulièrement sur le handicap, car il s'agit d'une priorité. C'est un secteur où il existe aussi beaucoup de normes. Quoi qu'il en soit, il me semble que nous allons ici beaucoup trop loin et que nous dérapons. Chacun est libre de voter ce qu'il veut, mais voyez où tout cela nous conduira ! Lorsque vous rentrerez dans vos départements, lorsque vous rencontrerez vos maires et vos élus locaux, comment allez-vous leur expliquer que vous avez adopté des amendements visant à aller plus loin en matière de gestion du vélo ? *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.)*

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n° 1043 rectifié.

(Le sous-amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 504 rectifié *bis* et 917 rectifié, modifiés.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 22.

Madame la ministre, mes chers collègues, il est minuit passé. Je vous propose de prolonger nos travaux jusqu'à zéro heure trente, afin de poursuivre plus avant l'examen de ce texte.

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

Il en est ainsi décidé.

Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 263 rectifié est présenté par M. Lafon, Mme Sollogoub, MM. Le Nay, Delahaye, Mizzon, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnecarrère et Henno, Mme Billon et M. L. Hervé.

L'amendement n° 362 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation est complétée par une sous-section ainsi rédigée :

« Sous-section ...

« Droit d'équiper un immeuble disposant de parties communes d'infrastructures permettant le stationnement des vélos

« Art. L. 111-6- Le copropriétaire d'un immeuble doté de parties communes d'une superficie suffisante ne peut s'opposer sans motif sérieux à l'installation d'infrastructures permettant le stationnement des vélos dans ces

parties communes, à la demande d'un copropriétaire ou d'un locataire et aux frais de ces derniers. Les places de stationnement pour vélos ainsi aménagées sont limitées au nombre de propriétaires ou locataires qui en font la demande. Elles sont retirées par le copropriétaire concerné à défaut d'usage par lui-même ou son locataire pendant plus d'un an.

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

La parole est à M. Laurent Lafon, pour présenter l'amendement n° 263 rectifié.

M. Laurent Lafon. Cet amendement n'ajoute pas de contrainte pour les collectivités. Il vise à simplifier la vie dans les copropriétés : lorsqu'un copropriétaire s'oppose sans motif sérieux à l'installation d'infrastructures de stationnement pour les vélos à l'intérieur de la copropriété, le propriétaire ou le locataire à l'origine de la demande d'installation doit pouvoir créer des places à sa charge et proportionnellement à ses besoins.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour présenter l'amendement n° 362.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement s'explique de lui-même : il s'agit d'étendre les dispositifs de l'article 24 du présent projet de loi, relatif aux bornes de recharge des véhicules électriques, aux stationnements sécurisés pour les vélos.

En effet, l'article 24 prévoit, quand les conditions le permettent, qu'un propriétaire ou une copropriété ne peut pas s'opposer à l'installation à ses frais par un copropriétaire ou un locataire d'une borne de recharge pour véhicule électrique.

Nous proposons d'élargir cette mesure de bon sens aux stationnements pour vélos sécurisés, qui sont des investissements beaucoup moins lourds et onéreux. Nous y adjoignons également une clause de retrait.

Je ne rappellerai pas l'argumentaire sur le caractère indispensable des stationnements pour vélos sécurisés dans les immeubles, *a fortiori* d'habitation, en cohérence avec l'article 24 de la présente loi.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, dite loi ÉLAN, a permis de travailler sur les questions relatives aux copropriétés. L'usage des parties communes d'une copropriété est normalement soumis à un accord en assemblée générale. Permettre à un copropriétaire ou à un locataire d'installer dans ces parties communes des équipements pour vélos sans l'accord des autres copropriétaires pourrait être de nature à multiplier les conflits au sein des copropriétés. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 263 rectifié et 362.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

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

L'amendement n° 359 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 485 rectifié est présenté par MM. Dantec et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold, Léonhardt, Arnell, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin et Labbé, Mme Costes et MM. Guérini et Vall.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le II de l'article 24 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est complété par un alinéa rédigé :

« ...) La décision d'installer des infrastructures dédiées au stationnement sécurisé des cycles. »

La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour présenter l'amendement n° 359.

M. Pascal Savoldelli. Cet amendement vise à assouplir les règles de vote, d'inscription à l'ordre du jour et de souscription d'emprunt relatives à la construction d'emplacements pour vélos dans les copropriétés. Cette question a été traitée dans le cadre de la loi ÉLAN, qui prévoyait que le Gouvernement prendrait par voie d'ordonnance des mesures relatives aux règles de majorité dans les copropriétés. Madame la ministre, entendez-vous faire passer à la majorité simple les votes relatifs à l'installation de parkings sécurisés pour les vélos dans les copropriétés ? Si vous nous répondez par l'affirmative, nous retirerons notre amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 485 rectifié.

M. Ronan Dantec. Cet amendement, identique au précédent, vise à aligner les dispositions relatives aux prises de décision des copropriétaires pour ce qui concerne le stationnement pour les vélos sur celles qui régissent déjà les bornes de recharge pour les véhicules électriques, soit la majorité simple. Il s'agit quasiment d'un amendement de simplification. Nous pourrions l'adopter sans grandes difficultés, même si un décret est dans les tuyaux.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces amendements ont déjà été examinés en commission et n'ont pas été adoptés. Nous avons préféré, dans la mesure où un texte est en cours et que le Gouvernement agira par ordonnance, laisser cette procédure se dérouler jusqu'au bout, sans intervenir dans ce projet de loi. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La loi ÉLAN habilite effectivement le Gouvernement à réformer le droit de copropriété par ordonnance. L'objectif est de simplifier et d'adapter les règles relatives à la prise de décision par le syndicat de copropriétaires. Votre préoccupation, messieurs les sénateurs, pourra donc bien être prise en compte.

Je souligne toutefois que les travaux pour réaliser des garages sécurisés pour les vélos ne sont pas de même nature que ceux qui sont dits d'« amélioration », tels que l'aménagement d'emplacements de stationnement déjà existants dans un parking. Les travaux que vous mentionnez peuvent entraîner des charges importantes, ce qui mérite donc quelques précautions. Je demande le retrait de ces amendements, au bénéfice de l'ordonnance prévue au titre de la loi ÉLAN.

Mme la présidente. Monsieur Savoldelli, l'amendement n° 359 est-il maintenu ?

M. Pascal Savoldelli. Nous sommes face à une difficulté. Madame la ministre, vous connaissez notre point de vue sur le recours aux ordonnances, méthode de gouvernance qui n'est pas d'ailleurs l'unique fait de votre quinquennat, car d'autres gouvernements avant le vôtre ont décidé d'agir par ordonnance. Et mon groupe a critiqué ce procédé sous d'autres majorités. Mais maintenant que le Gouvernement a été habilité à légiférer par ordonnance, contre notre avis, il faut mettre en œuvre le procédé et nous donner des garanties ! Vous avez opté pour un processus accéléré, plus directif, pour ne pas dire autoritaire, c'est votre choix, mais vous devez l'assumer. Je maintiens donc cet amendement pour avoir la garantie que votre engagement sera tenu.

Mme la présidente. Monsieur Dantec, l'amendement n° 485 rectifié est-il maintenu ?

M. Ronan Dantec. Je suis embêté par votre réponse, madame la ministre. Si vous dites que tout n'est pas si simple dans les copropriétés, c'est que vous ne voulez pas passer à la majorité simple. Je préfère mentionner ce point dans la loi, à charge pour le Gouvernement de faire en sorte que la mesure soit cohérente. Puisque vous n'avez pas confirmé l'objectif de simplification, je maintiens également mon amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 359 et 485 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 46 rectifié, présenté par M. Bonhomme, Mme Garriaud-Maylam, MM. Grosdidier et Regnard, Mme Bruguère, MM. D. Laurent, Vogel, Milon et B. Fournier, Mme Deromedi, MM. Rapin et Cuypers, Mmes Canayer et Duranton et MM. Perrin et Sido, est ainsi libellé :

Après l'article 22

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À partir du 1^{er} décembre 2020, le Gouvernement remet annuellement au Parlement un rapport sur le vol, le recel et la revente illicite de cycles.

Ce rapport présente un bilan de la mise en œuvre du dispositif d'identification des cycles, identifie les lieux présentant le plus de risques pour les cycles et formule des propositions afin de renforcer la lutte contre le vol, le recel et la vente illicite de cycles.

La parole est à M. François Bonhomme.

M. François Bonhomme. Afin d'assurer le suivi de la politique d'identification et de lutte contre le vol des cycles, mesure importante du projet de loi, nous proposons que le Gouvernement remette un rapport annuel au Parlement à partir du 1^{er} décembre 2020.

L'objet de ce rapport est de présenter un bilan de la politique d'identification, une évaluation de l'efficacité de cette politique, en lien avec le nombre d'infractions recensées et les améliorations éventuelles à y apporter.

Je partage souvent la réticence du Sénat à l'égard de nouveaux rapports. Il serait néanmoins opportun d'en prévoir un en l'espèce, modeste, pour mesurer et évaluer les effets escomptés de la mesure d'identification.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement subira le même sort que tous ceux qui tendent à une demande de rapport. Le ministère de l'intérieur dispose de statistiques puisque les vols de vélos sont répertoriés. Il suffit donc de les lui demander. Je demande par conséquent le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis. Une convention triennale de partenariat a été conclue entre la Fédération française des usagers de la bicyclette, la FUB, et les services de police et de gendarmerie sur le sujet très important de la prévention et de la lutte contre le vol et le recel des vélos, qui fait l'objet d'un bilan annuel. Le dernier rapport date d'avril 2018. Le rapport et le bilan que vous appelez de vos vœux, monsieur le sénateur, existent.

Par ailleurs, et c'est un point important, le présent projet de loi permettra de renforcer la lutte contre le vol de vélos et le recel grâce au développement de garages sécurisés et à la mise en place d'un marquage pour la mise en vente. Conformément à ce qui est prévu dans le cadre du partenariat avec la FUB, nous informerons de l'existence de la pré-plainte en ligne *via* le réseau des revendeurs et des associations cyclistes. Nous recommanderons également aux victimes de porter plainte systématiquement.

Pour toutes ces raisons, je demande le retrait de cet amendement.

Mme la présidente. Monsieur Bonhomme, l'amendement n° 46 rectifié est-il maintenu ?

M. François Bonhomme. À partir du moment où l'évaluation est réalisée de manière explicite et en tenant compte de cette nouvelle mesure de lutte contre le vol, je retire mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 46 rectifié est retiré.

Article 22 bis (nouveau)

① I. – Après la section 1 *bis* du chapitre II du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports, est insérée une section 1 *ter* ainsi rédigée :

② « Section 1 *ter*

③ « **Schéma national des véloroutes et voies vertes**

④ (Division et intitulé nouveaux)

⑤ « Art. L. 1212-3-4. (nouveau) – Le schéma national des véloroutes et voies vertes est arrêté par le ministre chargé des transports, après avis du conseil national de l'aménagement et du développement du territoire. Il définit le réseau structurant de véloroutes et voies vertes sur le territoire national.

⑥ « Il est actualisé au moins une fois tous les dix ans.

⑦ « Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'applications du présent article. »

⑧ II. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

⑨ 1° Au 4° *bis* de l'article L. 4211-1, les mots : « et des axes routiers » sont remplacés par les mots : « des axes routiers et des itinéraires inscrits au schéma national des véloroutes et voies vertes mentionné à l'article L. 1212-3-4 du code des transports » ;

⑩ 2° Au troisième alinéa de l'article L. 4251-1, les mots : « et les axes routiers » sont remplacés par les mots : « , les axes routiers et les itinéraires inscrits au schéma national des véloroutes et voies vertes mentionné à l'article L. 1212-3-4 du code des transports ».

⑪ III. – Les dispositions de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du II du présent article, s'appliquent aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires lors de leur prochaine révision.

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

L'amendement n° 511 est présenté par Mme de la Provôté, M. Longeot, Mme Vullien et les membres du groupe Union Centriste.

L'amendement n° 650 rectifié *ter* est présenté par Mme Noël, MM. Bascher, Savary, Piednoir, Morisset, Chaize, Bonne, Genest, Sido, Vogel et Pellevat, Mme Keller, MM. B. Fournier, de Nicolaj et Chatillon, Mme Deromedi, M. Bonhomme, Mme A.M. Bertrand, M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Imbert et M. Gremillet.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I.- Alinéa 6

Supprimer cet alinéa.

II.- Alinéa 7 à 9

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

II. – À la première phrase du troisième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et les axes routiers » sont remplacés par les mots : « , les axes routiers et les véloroutes ».

La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 511.

Mme Michèle Vullien. L'objet principal du présent amendement est de prévoir que les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, les Sraddet, identifieront, à l'occasion de leur prochaine révision, les véloroutes d'intérêt régional, et non plus seulement celles qui sont inscrites dans le schéma national des véloroutes et voies vertes, ce qui était limitatif.

Pour ce faire, cet amendement vise à rendre obligatoire pour les régions la mise en place d'un schéma régional des véloroutes avant le 31 décembre 2025.

L'enjeu économique de ces schémas est très important puisqu'en 2014 le tourisme à vélo représentait 9,2 millions de séjours, en comptant les 25 % de touristes étrangers qui choisissent ce mode de déplacement. C'est un chiffre d'affaires global estimé à 2 milliards d'euros, et l'une des filières les plus dynamiques du marché touristique français. De plus, les grands itinéraires cyclables ont un rôle structurant pour les territoires et sont majoritairement empruntés par les usagers quotidiens pour leurs déplacements utilitaires.

L'amendement tend en outre à donner une définition légale contraignante des véloroutes, qui, contrairement aux voies vertes, ne font pas l'objet d'une telle définition aujourd'hui.

Par ailleurs, il a pour objet de supprimer le décret d'application prévu pour le schéma national des véloroutes et voies vertes puisque les dispositions législatives du nouvel article L. 1212-3-4 du code des transports sont suffisamment précises.

Enfin, il vise à supprimer la modification de l'article L. 4211-1 du code général des collectivités territoriales qui intègre le financement des véloroutes, car cette précision est inutile.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sylviane Noël, pour présenter l'amendement n° 650 rectifié *ter*.

Mme Sylviane Noël. Un report modal efficace vers les mobilités actives, notamment le vélo, nécessite une organisation cohérente des itinéraires dans les outils de planification de référence. Parmi ceux-ci, le Sraddet a un rôle prescriptif sur les documents de planification de niveau infrarégional pour tout ce qui concerne la mobilité.

Le schéma national et les schémas régionaux des véloroutes constituant l'armature principale du réseau cyclable français, il semble donc opportun d'introduire ces schémas régionaux dans les Sraddet.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces amendements tendent à procéder à des modifications utiles de l'article 22 *bis*, que nous avons introduit en commission. L'avis est donc favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 511 et 650 rectifié *ter*.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 22 *bis*, modifié.

(L'article 22 bis est adopté.)

Articles additionnels après l'article 22 *bis*

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

L'amendement n° 497 rectifié *bis* est présenté par MM. Dantec et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold, Léonhardt, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin et MM. Collin, Labbé, Castelli, Gabouty, Guérini, Menonville et Requier.

L'amendement n° 701 rectifié *bis* est 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.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 22 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre V du code de la voirie routière est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Véloroutes

« *Art. L.* – Les véloroutes sont des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes. Elles s'appuient sur des voies appartenant au domaine public ou privé de l'État et de ses établissements publics, des départements, des métropoles, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale. Elles sont composées de sections de routes à faible trafic, de chemins dotés du statut de voies vertes tels qu'il est défini à l'article R. 110-2 du code de la route, de pistes cyclables, de sections de chemins ruraux ou forestiers et, le cas échéant, des sections de routes à trafic modéré aménagées pour accueillir une circulation sécurisée des cyclistes. Les véloroutes peuvent être inscrites dans le schéma national ou un schéma régional, départemental ou intercommunal des véloroutes.

« *Art. L.* – Les véloroutes sont répertoriées au sein d'itinéraires d'intérêt régional et d'un schéma national des véloroutes, dans les conditions définies à l'article L. 1212-3-4 du code des transports. »

La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 497 rectifié *bis*.

M. Ronan Dantec. Cet amendement vise à inscrire une définition des véloroutes dans le code de la voirie routière, afin que ces voies puissent être considérées comme de véritables infrastructures de transport – c'est de surcroît un préalable à leur intégration dans le domaine public routier –, dont il s'agit de mieux encadrer la création et l'entretien.

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Piednoir, pour présenter l'amendement n° 701 rectifié *bis*.

M. Stéphane Piednoir. Il convient de définir plus précisément les véloroutes, dont on parle beaucoup.

Cette définition, qui permettra de les considérer comme de véritables infrastructures de transport, est également un préalable à leur intégration pleine et entière dans le domaine public routier.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces amendements, que nous avons examinés en commission, n'ont pas été adoptés. Les véloroutes prennent en effet des formes très diverses. Il peut s'agir d'itinéraires empruntant des voiries nationales, départementales, communales, des chemins ruraux ou forestiers, des chemins de halage, ou encore des voies vertes, et le statut de ces différentes voies varie beaucoup.

Compte tenu de cette hétérogénéité, il ne paraît pas opportun de figer dans la loi une définition des véloroutes, au risque de ne pas être suffisamment exhaustif.

L'avis de la commission 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 les amendements identiques n° 497 rectifié *bis* et 701 rectifié *bis*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

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

L'amendement n° 265 rectifié *bis* est présenté par MM. Lafon, Le Nay, Delahaye, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnacerrère et Henno, Mme Billon et MM. Capo-Canellas et L. Hervé.

L'amendement n° 956 rectifié est présenté par M. Gontard.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 22 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 228-2 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 228-... ainsi rédigé :

« *Art. L. 228-* – La région est en charge de l'élaboration d'un schéma régional des véloroutes.

« Une véloroute est un itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance, reliant les régions entre elles, s'intégrant de manière cohérente dans les itinéraires cyclables existant aux niveaux européen, national, départemental et intercommunal et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions de sécurité. Elle emprunte tous types de voies adaptées, notamment les voies vertes et les routes à faible trafic.

« Les itinéraires doivent être linéaires, continus, jalonnés et adaptés à tous types de cyclistes. Ils offrent un haut niveau de sécurité et facilitent les échanges multimodaux notamment en reliant les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières entre eux.

« Au 31 décembre 2025, chaque région doit avoir mis en place un schéma régional des véloroutes. »

La parole est à M. Laurent Lafon, pour présenter l'amendement n° 265 rectifié *bis*.

M. Laurent Lafon. Le présent amendement vise à donner un rôle et une place aux régions, afin qu'elles participent pleinement, au travers de leur vision et de leur rôle structurants, à l'élaboration et à la continuité des différents schémas véloroutiers.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour présenter l'amendement n° 956 rectifié.

M. Guillaume Gontard. Le présent amendement vise à rendre obligatoire pour les régions la mise en place d'un schéma régional des véloroutes avant le 31 décembre 2025.

L'enjeu économique de ces schémas est très important puisqu'en 2014 le tourisme à vélo représentait 9,2 millions de séjours, en comptant les 25 % de touristes étrangers qui choisissent ce mode de déplacement. C'est un chiffre d'affaires global estimé à 2 milliards d'euros, et l'une des filières les plus dynamiques du marché touristique français. En outre, les grands itinéraires cyclables ont un rôle structurant pour les territoires et sont majoritairement empruntés par des usagers quotidiens pour leurs déplacements réguliers.

Enfin, cet amendement tend à donner une définition légale contraignante des véloroutes, qui, contrairement aux voies vertes, ne font pas l'objet d'une telle définition.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ma position sera de simplification.

Ces amendements paraissent satisfaits par l'article 22 *bis* que nous avons introduit en commission, lequel prévoit que les Sraddet devront identifier les itinéraires des véloroutes d'intérêt régional.

Plutôt que de créer un nouveau schéma régional, nous avons en effet préféré englober les véloroutes dans les Sraddet, qui ont un caractère transversal et intègrent déjà la question des infrastructures de transport régional.

Je demande donc le retrait de ces amendements ; à défaut, l'avis de la commission sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage, bien sûr, l'objectif de déployer des itinéraires cyclables structurants dans un cadre clair et défini. C'est la raison pour laquelle l'État accompagne les collectivités au travers, à la fois, de la dotation de soutien à l'investissement local, la DSIL, et du Fonds mobilités actives, pour accélérer le déploiement d'infrastructures cyclables, en particulier pour résorber les coupures d'itinéraires.

Toutefois, dans la mesure où viennent d'être adoptées à l'article 22 *bis* des dispositions visant à intégrer ces axes structurants dans le cadre des Sraddet, nous devons veiller à ne pas empiler les nouvelles normes sur les collectivités territoriales et à ne pas multiplier les documents de planification redondants.

Je demande donc le retrait des amendements ; à défaut, l'avis du Gouvernement sera défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Lafon, l'amendement n° 265 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Laurent Lafon. Oui, madame la présidente !

M. Guillaume Gontard. Je maintiens également l'amendement n° 956 rectifié.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 265 rectifié *bis* et 956 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Article 22 *ter* (nouveau)

Au premier alinéa de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, après les mots : « réalisations ou des rénovations des voies urbaines », sont insérés les mots : « et interurbaines ».

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

Les trois premiers sont identiques.

L'amendement n° 48 rectifié *bis* est présenté par M. Bonhomme, Mme Garriaud-Maylam, MM. Grosdidier et Regnard, Mme Bruguère, MM. D. Laurent, Vogel, Milon et B. Fournier, Mme Deromedi, M. Rapin et Mmes Canayer et Duranton.

L'amendement n° 360 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 825 est présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 228-2 du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« Art. L. 228-2. – À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines ou interurbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements continus et sécurisés prenant la forme, selon les besoins et contraintes de la circulation, de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants. »

La parole est à M. François Bonhomme, pour présenter l'amendement n° 48 rectifié *bis*.

M. François Bonhomme. L'existence de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, depuis 1996, a permis la création d'un grand nombre d'itinéraires cyclables.

Néanmoins, la rédaction actuelle de cet article a donné lieu à de nombreux contentieux devant les juridictions administratives, dont il convient, plus de vingt ans après son adoption, de tirer les enseignements, afin d'améliorer le dispositif existant.

Cet amendement vise tout d'abord à élargir aux voies interurbaines l'obligation de réaliser des itinéraires cyclables lorsqu'une portion de voirie routière est réalisée ou rénovée. En effet, de plus en plus de cyclistes souhaitent se déplacer en vélo entre les agglomérations dans des conditions sécurisées. Or la voirie départementale entre les agglomérations est souvent trop dangereuse pour eux. Des itinéraires sécurisés sont donc souhaitables.

Il convient également que les intérêts des cyclistes soient pris en compte lorsque la voirie urbaine et interurbaine fait l'objet d'une création ou d'une rénovation.

Ces dispositions permettront de créer progressivement, sur le territoire français, un maillage sécurisant d'itinéraires cyclables entre agglomérations.

J'ajoute qu'il convient de rationaliser la rédaction de cet article, afin qu'il soit bien clair, comme l'a affirmé la jurisprudence administrative à de nombreuses reprises, que les « besoins et contraintes de la circulation » peuvent avoir une influence sur le choix de l'aménagement cyclable qui doit être mis en œuvre, mais pas sur la mise au point elle-même de cet aménagement cyclable, qui est obligatoire si la voirie est créée ou rénovée.

En outre, la possibilité actuelle de réaliser un simple marquage au sol a permis, dans certains cas, de ne prévoir aucun aménagement particulier pour les cyclistes et d'ignorer ainsi leur sécurité dans des conditions de trafic parfois très dangereuses. Il convient dès lors de corriger ce point en prévoyant que les itinéraires cyclables devront être, quelle que soit l'option choisie, sécurisés.

De même, une application parfois quelque peu négligente de l'article L. 228-2 du code de l'environnement a conduit à la création d'itinéraires cyclables en « patchwork », c'est-à-dire non continus ou interrompus, spécialement au niveau des carrefours, où le risque d'accident est justement le plus grand pour les cyclistes. Pour pallier ce problème, il convient de prévoir que les itinéraires cyclables seront continus.

Enfin, les orientations du plan de déplacements urbains, le PDU, n'ont pas d'effet sur l'obligation posée à l'article précité du code de l'environnement, comme l'ont jugé à de multiples reprises les juridictions administratives. Cette référence, qui est génératrice de confusion et de contentieux, doit donc être supprimée.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour présenter l'amendement n° 360.

M. Guillaume Gontard. Le report modal vers le vélo est une priorité et doit s'accompagner d'une évolution des infrastructures. L'allure actuelle de patchwork, qui vient d'être rappelée, de notre réseau de pistes cyclables n'est pas à la hauteur des objectifs ambitieux du passage de 3 % à 9 % de la part modale du vélo qui ont été fixés par le plan Vélo.

Nous nous félicitons, en ce sens, de l'adoption en commission de l'amendement 45 rectifié, qui permet d'étendre les obligations de construction d'aménagements cyclables, prévues par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite loi LAURE, aux routes interurbaines.

Cependant, il nous paraît que l'article L. 228-2 du code de l'environnement mérite une nouvelle rédaction d'ensemble. En effet, son interprétation par les juridictions administratives déforme souvent l'esprit initial de la loi. La pondération en fonction des besoins et contraintes de la circulation doit s'appliquer au choix du type d'infrastructures cyclables adaptées, et non à la question de la pertinence ou pas d'installer une infrastructure cyclable selon ces contraintes.

Pour en finir avec cette erreur d'interprétation, nous proposons cette rédaction qui nous paraît plus limpide.

Nous proposons également d'inscrire un critère de continuité et de sécurité des itinéraires cyclables, indispensable pour garantir une pratique confortable et pour limiter les risques d'accident, notamment aux carrefours. Même si, en raison des contraintes de la circulation, l'infrastructure choisie est un marquage au sol, celui-ci doit être conçu avec l'objectif d'assurer la sécurité des cyclistes ; il faut ainsi qu'il soit d'une largeur suffisante, avec un revêtement de bonne qualité et des aménagements spécifiques aux intersections. Ces critères de continuité et de sécurité sont essentiels à l'adoption d'une pratique quotidienne du vélo.

Enfin, nous proposons de supprimer de l'article la mention des PDU, qui n'apporte rien d'autre que de la confusion.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 825.

M. Frédéric Marchand. Il est défendu.

Mme la présidente. L'amendement n° 296 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Fouché, Malhuret, A. Marc, Wattebled, Decool, Chasseing, Guerriau et Lagourgue, Mme Mélot, M. Bouloux, Mmes de Cidrac et Vullien, M. Bonnecarrère, Mmes Guidez et Procaccia, MM. Laménie et Henno, Mme Duranton, M. Babary, Mme Raimond-Pavero et M. Grand, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

Après l'article L. 228-2 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 228-2-... ainsi rédigé :

« Art. L. 228-2- – À l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies interurbaines, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable, sa faisabilité technique et financière.

« Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité rurale, ainsi que du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire et du schéma national vélo, lorsqu'ils existent. »

La parole est à M. Alain Fouché.

M. Alain Fouché. Cet amendement concerne la sécurité.

La voirie interurbaine se distingue par sa très grande diversité en termes de vitesse, de nature de trafic et de configuration géographique. Or l'aménagement des pistes cyclables doit répondre à des principes rigoureux de conception et être très adapté au contexte local, faute de quoi la sécurité y serait mal assurée et l'investissement peu opérant.

C'est pourquoi il paraît logique que la réalisation d'un aménagement cyclable en site interurbain fasse l'objet d'études de faisabilité entre le gestionnaire de la voirie et la ou les autorités organisatrices de la mobilité, afin d'analyser la sécurité du projet, sa pertinence par rapport aux objectifs d'aménagement, son coût et le respect des schémas déjà arrêtés.

Il s'agit non pas d'automobile, mais de vélo. Il faut savoir que, dans notre pays, de nombreuses erreurs sont commises, notamment sous forme de malfaçons qui sont source de danger. Dans certaines villes sont ainsi posés des pavés très glissants, que l'on est ensuite obligé de démonter. Tous ces problèmes sont liés à l'absence d'études de faisabilité.

J'y insiste, ces études me paraissent indispensables !

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous avons prévu en commission, sur l'initiative de Pascale Bories, que les voies interurbaines nouvelles ou faisant l'objet de travaux soient équipées de pistes cyclables.

Les trois premiers amendements visent à ce que ces itinéraires cyclables soient continus et sécurisés. Toutefois, tels que rédigés, ils auraient pour effet, s'ils étaient adoptés, que toutes les voies interurbaines soient équipées d'un itinéraire cyclable, alors même que ce n'est ni pertinent ni possible partout. Cela conduirait les gestionnaires de voirie à devoir renoncer à la réalisation d'aménagements cyclables, et les exposerait à un risque de contentieux important.

Par conséquent, il convient plutôt de retenir la solution proposée au travers de l'amendement n° 296 rectifié *quinquies* de M. Fouché, lequel prévoit que les gestionnaires de voirie soient tenus, lors de la réalisation de l'aménagement de voies interurbaines, d'évaluer le besoin de réaliser des itinéraires cyclables, en liaison avec l'AOM compétente.

L'avis de la commission est donc défavorable sur les amendements n°s 48 rectifié *bis*, 360 et 825, et favorable pour ce qui concerne l'amendement n° 296 rectifié *quinquies*.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 48 rectifié *bis*, 360 et 825.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 296 rectifié *quinquies*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, l'article 22 *ter* est ainsi rédigé, et l'amendement n° 47 rectifié *bis* n'a plus d'objet.

Mes chers collègues, nous avons examiné 147 amendements au cours de la journée ; il en reste 286.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

6

MISE AU POINT AU SUJET D'UN VOTE

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Madame la présidente, lors du scrutin n° 69, mon groupe souhaitait voter pour l'amendement n° 800 rectifié, et non pas s'abstenir.

Mme la présidente. Acte est donné de cette mise au point, mon cher collègue. Elle sera publiée au *Journal officiel* et figurera dans l'analyse politique du scrutin.

7

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, mercredi 27 mars 2019, à quatorze heures trente 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 mercredi 27 mars 2019, à zéro heure trente.)

Direction des comptes rendus

ÉTIENNE BOULENGER

QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Nécessité de l'enseignement du clitoris dans les programmes scolaires

N° 0718 – Le 28 mars 2019 – **Mme Laurence Rossignol** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse** sur l'enseignement du clitoris dans les programmes scolaires.

Le clitoris est l'organe essentiel du plaisir sexuel des femmes. Pourtant, il demeure un organe oublié de l'éducation nationale. Selon le haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes (HCE), en 2016, un quart des filles de 15 ans ne savent pas qu'elles possèdent un clitoris et 83 % d'entre elles ignorent sa fonction érogène. En revanche, elles sont 53 % à savoir représenter le sexe masculin.

Cette méconnaissance n'est pas surprenante ! En France, le corps de la femme n'est jamais, ou très rarement, représenté intégralement et correctement par les outils éducatifs à disposition des enseignants. En 2019, seul un manuel de sciences de la

vie et de la terre (SVT) sur huit décrit correctement le clitoris, les sept autres éditeurs ont conservé leurs dessins erronés dans les manuels pour la rentrée 2017-2018.

Sur ces planches, on remarque que la vulve et la partie interne du clitoris ne sont jamais dessinées entièrement, alors même que le clitoris mesure dix centimètres ! Seule la partie externe est représentée.

Il faut lutter contre l'analphabétisme sexuel : c'est un enjeu d'égalité. Le sexe de la femme n'est ni tabou, ni honteux. Il faut que les nouvelles générations apprennent enfin comment est fait un sexe féminin, et en particulier sachent situer et comprendre l'organe qui est la source primaire du plaisir sexuel chez la femme, comme l'est le pénis chez l'homme.

C'est une condition *sine qua non* d'égalité de traitement des deux sexes dans l'enseignement.

Cette démarche a également des répercussions symboliques. Penser que le vagin est l'homologue du pénis, et non le clitoris, c'est se tromper au point de croire que les femmes sont dépourvues d'un organe de plaisir.

La reconnaissance du clitoris permet donc de sortir de ce schéma sexuel dans lequel les femmes sont en situation de passivité. Mettre sur un pied d'égalité les sexualités masculines et féminines, c'est lancer les bases d'une sexualité dans laquelle les deux partenaires (dans le cadre d'une relation hétérosexuelle) sont aussi importants l'un que l'autre ; et où les femmes ne sont pas reléguées à un rôle d'objet mais bien actrices de leur sexualité.

Parler du clitoris et de plaisir féminin s'inscrit aussi dans une lutte contre la culture du viol. En effet, en ne parlant que du plaisir masculin et en faisant du plaisir féminin un tabou, on alimente la représentation d'un plaisir masculin prédominant, sacré, par rapport à celui des femmes qui serait secondaire et subsidiaire.

Savoir que l'humanité tout entière est dotée d'un organe composé de tissus érectiles qui fonctionnent de la même façon aide aussi à sortir d'une bicatégorisation de l'humanité qui ne correspond pas à la réalité biologique des femmes et des hommes.

Reconnaître le clitoris comme un organe de plaisir à part entière, c'est aussi mesurer la portée des mutilations sexuelles dans la volonté de détruire le désir féminin. L'excision est encore très largement pratiquée dans le monde et concerne également la France : l'organisation mondiale de la santé (OMS) estime à 180 000 le nombre de personnes risquant l'excision chaque année au sein de l'Union européenne.

C'est pourquoi elle l'interpelle afin de lui demander s'il est acceptable, dans un gouvernement qui a inscrit l'égalité femmes-hommes comme la grande cause du quinquennat, que les élèves de France soient privés d'une éducation à la sexualité où clitoris et pénis sont enseignés à égalité afin de leur permettre de devenir des adultes égaux ; et lui demande officiellement l'introduction de l'enseignement du clitoris dans tous les manuels de SVT conjuguant à une formation solide des enseignants à une éducation à la sexualité sans tabou ni censure.

Application de l'article 121 de la loi de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer

N° 0719 – Le 28 mars 2019 – **M. Georges Patient** attire l'attention de **M. le ministre de l'action et des comptes publics** sur l'application de l'article 121 de la loi n° 2017-256

du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer et portant autres dispositions en matière sociale et économique.

Celui-ci prévoit une évaluation cadastrale – sous douze mois – des parcelles exploitées, concédées ou gérées par l'office national des forêts (ONF) en Guyane, en vue d'une perception par les collectivités, dès 2018, de la taxe foncière sur les propriétés non bâties (TFPNB). Or il apparaît qu'à ce jour les parcelles forestières gérées par l'ONF restent, en toute illégalité, exonérées de TFPNB au titre de 2018.

Aussi, il lui demande de préciser l'état d'avancement de l'évaluation de ces parcelles et si ses services seront en mesure d'établir avant la fin de l'année 2019 les rôles supplémentaires en reprise de la perception de la TFPNB pour 2018.

Avenir de la protection maternelle et infantile

N° 0720 – Le 28 mars 2019 – **Mme Laure Darcos** appelle l'attention de **Mme la ministre des solidarités et de la santé** sur l'avenir de la protection maternelle et infantile.

L'article 50 de la loi n° 2018-727 du 10 août 2018 pour un État au service d'une société de confiance dispose que le Gouvernement est habilité à prendre par ordonnances, dans un délai de dix-huit mois suivant la publication de ce texte, toute mesure relevant du domaine de la loi, afin de faciliter l'implantation, le développement et le maintien de modes d'accueil de la petite enfance. Il s'agit notamment de permettre à l'une des autorités compétentes en la matière de prendre, au nom de chacune ou de certaines d'entre elles et après leur accord, tout ou partie des actes répondant à cet objectif, en incluant la question du financement de ces modes d'accueil.

Concrètement, cela se traduira par la création d'un guichet administratif unique ayant pour objet de faciliter les démarches des porteurs de projets de modes d'accueil de la petite enfance à chaque étape de leur activité. La création d'un guichet administratif unique se fera dans un premier temps dans le cadre d'une expérimentation, sur la base du volontariat des autorités compétentes de chaque territoire impliqué. Si la question de la simplification des démarches mérite d'être posée, il y a lieu, toutefois, de s'interroger sur le rôle futur des départements en matière d'agrément et de contrôle des établissements d'accueil du jeune enfant. Il conviendra également de s'assurer de la sécurisation des responsabilités portées par le président du conseil départemental et le médecin responsable du service départemental de protection maternelle et infantile.

Dans ce contexte, elle lui demande de bien vouloir l'éclairer sur les dispositions envisagées par le Gouvernement sur ces points précis.

Développement de l'agriculture biologique à Mayotte

N° 0721 – Le 28 mars 2019 – **M. Thani Mohamed Soilihi** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur le développement de l'agriculture biologique à Mayotte.

À l'occasion des états généraux de l'alimentation, les Français ont exprimé leur souhait de consommer mieux, en privilégiant des aliments plus sains, cultivés dans le respect de l'environnement.

Afin de répondre aux attentes de nos concitoyens, le Gouvernement a lancé, le 25 juin 2018, après trois mois de concertation, le plan ambition 2022 dont l'objectif vise à permettre le développement de la production et de la consommation de produits biologiques ainsi que la structuration des filières.

À Mayotte, où la quasi-totalité de la production agricole est destinée à la consommation, on a pendant longtemps estimé que la certification « agriculture biologique » était superflue tant la culture des produits locaux était assimilable à celle des produits biologiques.

Une étude publiée en 2017 par la direction de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DAAF) de Mayotte est venue attester de l'existence de ce fort potentiel de labellisation pour les productions de fruits et légumes, à condition que les pratiques ne changent pas.

Pourtant, depuis quelques années, les services de l'État constatent un recours accru aux produits phytosanitaires, notamment dans le secteur maraîcher.

Ainsi, par un arrêté du 14 janvier 2019, le préfet a mis sous surveillance la commercialisation des tomates produites à Mayotte, en raison d'un taux de contamination au diméthoate, dix-sept fois supérieur à la dose maximale autorisée par l'organisation mondiale de la santé. Il est apparu que d'autres fruits et légumes, ayant également fait l'objet de prélèvements, contenaient cette substance.

Cet insecticide, interdit dans notre pays depuis 2016, a été introduit sur le territoire par voie clandestine.

C'est la raison pour laquelle il souhaite connaître les mesures qu'il entend prendre pour développer le potentiel de labellisation existant localement et garantir la santé des consommateurs et des agriculteurs mahorais.

Devenir et rôle des missions locales

N° 0722 – Le 28 mars 2019 – **Mme Marta de Cidrac** attire l'attention de **Mme la ministre du travail** sur l'absence de lisibilité des missions locales concernant leur devenir et souhaite connaître les intentions du Gouvernement à ce sujet.

Les missions locales, qui font partie intégrante du service public de l'emploi pour les jeunes de 16 à 25 ans, accueillent chaque année environ 1 300 000 jeunes au niveau national et 23 000 jeunes dans le département des Yvelines.

En dépit de la diversité du public accueilli (pour certains déjà exclus de tout autre dispositif ou structure), ce sont plus de 1,1 million de situations professionnelles qui ont été mobilisées pour les jeunes par les missions locales, dont 544 000 contrats de travail (+ 3 % sur un an), 40 000 contrats en alternance (+ 8 %), 16 000 retours à l'école (+ 7 %). Les missions locales doivent cette réussite à un accompagnement global personnalisé et à une expertise de leur territoire et de son contexte économique.

À l'heure actuelle, il est constaté une multiplicité des initiatives : logiques de bassin, fusions, baisse des subventions de fonctionnement et financement via des appels à projets, mise en place d'un bonus-malus ; sans concertation avec le réseau des missions locales – principales concernées par l'emploi des jeunes.

Elle souhaite donc l'interroger sur la politique à venir du Gouvernement et sur la volonté d'inscrire ces structures au cœur de cette bataille pour l'emploi des jeunes.

Levée du moratoire sur les machines à voter

N° 0723 – Le 4 avril 2019 – **M. Yves Détraigne** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les suites à donner au rapport d'information n° 73 (2018-2019) intitulé « Réconcilier le vote et les nouvelles technologies » qu'il a corédigé et présenté, au nom de la commission des lois du Sénat, le 24 octobre 2018.

Depuis 2008, les préfets n'autorisent plus de nouvelles communes à s'équiper de machines à voter et l'État n'agrée plus aucune machine, ce qui altère la sécurisation du dispositif. Pourtant, au cours des travaux de la mission d'information, aucun acteur institutionnel ni aucun informaticien n'a pu démontrer le manque de fiabilité des résultats électoraux dans les communes qui utilisent des machines à voter.

Aussi, et en complément de la levée du moratoire recommandée par le rapport sénatorial, il a été suggéré la mise en place d'un groupe de travail tripartite pour améliorer la sécurisation des machines à voter, en réunissant le ministère de l'intérieur, l'agence nationale de la sécurité des systèmes d'information (ANSSI) et les communes utilisatrices.

Ce groupe de travail pourrait notamment participer à l'actualisation du règlement technique de 2003, compte tenu des évolutions technologiques constatées depuis quinze ans. En outre, des procédures supplémentaires pourraient être envisagées pour sécuriser l'opération de paramétrage des machines à voter.

Considérant que les représentants des communes utilisatrices se sont tous déclarés pleinement satisfaits par les machines à voter lors des auditions menées, il lui demande de lui indiquer quand il entend mettre en place ledit groupe de travail afin d'avancer sur ce dossier.

Réalité d'une réparation promise par le Gouvernement à la ville de Lure

N° 0724 – Le 4 avril 2019 – **M. Michel Raison** interroge **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur la réalité de la réparation - promise par le Gouvernement - du préjudice subi par la ville de Lure suite à sa décision d'abandonner le projet de nouvel établissement pénitentiaire.

Lors de son déplacement en Haute-Saône le 18 mars 2019, elle a annoncé la création de vingt emplois au sein des services fiscaux lurons en compensation du préjudice subi par la fermeture de la maison d'arrêt puis, par l'abandon par le Gouvernement du projet de nouvel établissement pénitentiaire à Lure.

Loin d'être suffisant, cet embryon de réparation l'est encore moins quand, dans le même temps, le ministre de l'action et des comptes publics, le 20 mars 2019, lors d'un débat avec des élus de la Haute-Vienne, annonce que seront délocalisés des agents des services des finances publiques d'Île-de-France en destination des zones rurales : « 30 % de contacts humains en plus via des permanences dans les mairies, les maisons de services publics ou sur rendez-vous chez les contribuables ».

L'apparente compensation de la ministre - qui semblait résider dans le déploiement exceptionnel, à Lure, de nouveaux effectifs au sein des services des finances publiques - n'est donc en réalité qu'une mesure d'ordre général qui s'appliquera à l'ensemble du territoire national.

Plus encore, la disparition annoncée de la trésorerie du centre hospitalier et du service de la publicité de la Haute-Saône entraînera soit la suppression des emplois inhérents à ce service ou, le transfert pur et simple du personnel concerné ce qui aboutirait à une opération blanche pour le territoire.

Au vu de ces éléments, il l'interroge sur le sérieux et la réalité de la compensation annoncée et souhaite donc obtenir des explications chiffrées et précises sur ces deux points.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du mardi 26 mars 2019

SCRUTIN N° 69

sur l'amendement n° 800 rectifié, présenté par M. Frédéric Marchand et les membres du groupe La République En Marche, tendant à insérer un article additionnel avant l'article 21 du projet de loi d'orientation des mobilités (procédure accélérée), 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	325
Pour	119
Contre	206

Le Sénat n'a pas adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE LES RÉPUBLICAINS (145) :

Contre : 143

Abstention : 1 Mme Fabienne Keller

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gérard Larcher - Président du Sénat

GRUPE SOCIALISTE ET RÉPUBLICAIN (74) :

Pour : 74

GRUPE UNION CENTRISTE (51) :

Contre : 50

N'a pas pris part au vote : 1 Mme Valérie Létard - qui présidait la séance

GRUPE LA RÉPUBLIQUE EN MARCHÉ (23) :

Pour : 23

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (22) :

Pour : 22

*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 :

Michel Amiel	Rémi Féraud	Jacques-Bernard
Maurice Antiste	Corinne Féret	Magner
Guillaume Arnell	Jean-Luc Fichet	Christian Manable
Stéphane Artano	Martine Filleul	Frédéric Marchand
Viviane Artigalas	Jean-Marc Gabouty	Didier Marie
David Assouline	André Gattolin	Rachel Mazuir
Julien Bargeton	Samia Ghali	Franck Menonville
Arnaud de Belenet	Éric Gold	Michelle Meunier
Claude Bérit-Débat	Marie-Pierre de la	Thani Mohamed
Alain Bertrand	Gontrie	Soilihi
Jacques Bigot	Nadine Grelet-	Marie-Pierre Monier
Joël Bigot	Certenais	Franck Montaugé
Maryvonne Blondin	Jean-Noël Guérini	Robert Navarro
Nicole Bonnefoy	Annie Guillemot	Georges Patient
Yannick Botrel	Véronique Guillotin	François Patriat
Martial Bourquin	Laurence Harribey	Marie-Françoise Perol-
Michel Boutant	Abdallah Hassani	Dumont
Bernard Buis	Claude Haut	Angèle Prévile
Henri Cabanel	Jean-Michel	Didier Rambaud
Thierry Carcenac	Houllegatte	Noëlle Rauscent
Maryse Carrère	Xavier Iacovelli	Claude Raynal
Françoise Cartron	Olivier Jacquin	Jean-Claude Requier
Joseph Castelli	Victoire Jasmin	Alain Richard
Bernard Cazeau	Éric Jeansannetas	Sylvie Robert
Yvon Collin	Patrice Joly	Gilbert Roger
Catherine Conconne	Bernard Jomier	Laurence Rossignol
Hélène Conway-	Gisèle Jourda	Jean-Yves Roux
Mouret	Mireille Jouve	Patricia Schillinger
Jean-Pierre Corbisez	Patrick Kanner	Jean-Pierre Sueur
Josiane Costes	Antoine Karam	Simon Sutour
Roland Courteau	Éric Kerrouche	Sophie Taillé-Polian
Michel Dagbert	Joël Labbé	Rachid Temal
Ronan Dantec	Françoise Laborde	Dominique Théophile
Yves Daudigny	Bernard Lalande	Jean-Claude Tissot
Marc Daunis	Jean-Yves Leconte	Nelly Tocqueville
Nathalie Delattre	Olivier Léonhardt	Jean-Marc Todeschini
Michel Dennemont	Claudine Lepage	Jean-Louis Tourenne
Gilbert-Luc Devinaz	Martin Lévrier	Raymond Vall
Jérôme Durain	Jean-Jacques Lozach	André Vallini
Alain Duran	Monique Lubin	Sabine Van Heghe
Vincent Éblé	Victorin Lurel	Yannick Vaugrenard
Frédérique Espagnac	Philippe Madrelle	Richard Yung

Ont voté contre :

Philippe Adnot	Christine Bonfanti-	Marie-Thérèse
Pascal Allizard	Dossat	Bruguière
Serge Babary	François Bonhomme	François-Noël Buffet
Philippe Bas	Bernard Bonne	Olivier Cadic
Jérôme Bascher	Philippe Bonnecarrère	François Calvet
Arnaud Bazin	Pascale Bories	Christian Cambon
Martine Berthet	Gilbert Bouchet	Agnès Canayer
Anne-Marie Bertrand	Céline Boulay-	Michel Canevet
Jérôme Bignon	Espéronnier	Vincent Capo-Canellas
Annick Billon	Yves Bouloux	Emmanuel Capus
Jean Bizet	Jean-Marc Boyer	Jean-Noël Cardoux
Jean-Marie Bockel	Max Brisson	Alain Cazabonne

Anne Chain-Larché
 Patrick Chaize
 Pierre Charon
 Daniel Chasseing
 Alain Chatillon
 Marie-Christine Chauvin
 Guillaume Chevrollier
 Marta de Cidrac
 Olivier Cigolotti
 Édouard Courtial
 Pierre Cuypers
 Philippe Dallier
 René Danesi
 Laure Darcos
 Mathieu Darnaud
 Marc-Philippe Daubresse
 Jean-Pierre Decool
 Robert del Picchia
 Vincent Delahaye
 Bernard Delcros
 Annie Delmont-Koropoulis
 Gérard Dériot
 Catherine Deroche
 Jacky Deromedi
 Chantal Deseyne
 Yves Détraigne
 Catherine Di Folco
 Nassimah Dindar
 Élisabeth Doineau
 Philippe Dominati
 Daniel Dubois
 Alain Dufaut
 Catherine Dumas
 Laurent Duplomb
 Nicole Duranton
 Jean-Paul Émorine
 Dominique Estrosi Sassone
 Jacqueline Eustache-Brinio
 Françoise Férat
 Michel Forissier
 Alain Fouché
 Bernard Fournier
 Catherine Fournier

Christophe-André Frassa
 Pierre Frogier
 Joëlle Garriaud-Maylam
 Françoise Gatel
 Jacques Genest
 Frédérique Gerbaud
 Bruno Gilles
 Jordi Ginesta
 Colette Giudicelli
 Nathalie Goulet
 Sylvie Goy-Chavent
 Jean-Pierre Grand
 Daniel Gremllet
 François Grosdidier
 Jacques Groperrin
 Pascale Gruny
 Charles Guené
 Joël Guerriau
 Jocelyne Guidez
 Olivier Henno
 Loïc Hervé
 Alain Houpert
 Jean-Raymond Hugonet
 Benoît Huré
 Jean-François Husson
 Corinne Imbert
 Jean-Marie Janssens
 Sophie Joissains
 Muriel Jourda
 Alain Joyandet
 Roger Karoutchi
 Guy-Dominique Kennel
 Claude Kern
 Laurent Lafon
 Jean-Louis Lagourgue
 Marc Laménie
 Élisabeth Lamure
 Christine Lanfranchi Dorgal
 Florence Lassarade
 Robert Laufoaulu
 Michel Laugier
 Daniel Laurent
 Nuihau Laurey

Christine Lavarde
 Ronan Le Gleut
 Jacques Le Nay
 Antoine Lefèvre
 Dominique de Legge
 Jean-Pierre Leleux
 Henri Leroy
 Brigitte Lherbier
 Anne-Catherine Loisier
 Jean-François Longeot
 Gérard Longuet
 Vivette Lopez
 Pierre Louault
 Jean-Claude Luche
 Michel Magras
 Viviane Malet
 Claude Malhuret
 Didier Mandelli
 Alain Marc
 Hervé Marseille
 Hervé Maurey
 Jean-François Mayet
 Pierre Médevielle
 Colette Mélot
 Marie Mercier
 Sébastien Meurant
 Brigitte Micouveau
 Alain Milon
 Jean-Marie Mizzon
 Jean-Pierre Moga
 Albéric de Montgolfier
 Patricia Morhet-Richaud
 Catherine Morin-Desailly
 Jean-Marie Morisset
 Philippe Mouiller
 Philippe Nachbar
 Louis-Jean de Nicolaj
 Sylviane Noël
 Claude Nougéin
 Olivier Paccaud
 Jean-Jacques Panunzi
 Philippe Paul
 Cyril Pellevat
 Philippe Pemezec
 Cédric Perrin

Évelyne Perrot
 Stéphane Piednoir
 Jackie Pierre
 Gérard Poadja
 Rémy Pointereau
 Ladislav Poniatowski
 Sophie Primas
 Jean-Paul Prince
 Christophe Priou
 Catherine Procaccia
 Sonia de la Provôté
 Frédérique Puissat
 Isabelle Raimond-Pavero
 Michel Raison

Françoise Ramond
 Jean-François Rapin
 Damien Regnard
 André Reichardt
 Évelyne Renaud-Garabedian
 Bruno Retailleau
 Charles Revet
 Marie-Pierre Richer
 Denise Saint-Pé
 Hugues Saury
 René-Paul Savary
 Michel Savin
 Alain Schmitz
 Vincent Segouin

Bruno Sido
 Jean Sol
 Nadia Sollogoub
 Lana Tetuanui
 Claudine Thomas
 Catherine Troendlé
 Jean-Marie Vanlerenberghe
 Michel Vaspart
 Dominique Vérien
 Sylvie Vermeillet
 Jean-Pierre Vial
 Jean Pierre Vogel
 Michèle Vullien
 Dany Wattebled

Abstentions :

Cathy Apourceau-Poly
 Éliane Assassi
 Esther Benbassa
 Éric Bocquet
 Céline Brulin
 Laurence Cohen

Pierre-Yves Collombat
 Cécile Cukierman
 Fabien Gay
 Guillaume Gontard
 Michelle Gréaume
 Fabienne Keller

Pierre Laurent
 Marie-Noëlle Lienemann
 Pierre Ouzoulias
 Christine Prunaud
 Pascal Savoldelli

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 Valérie Létard - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants	343
Nombre des suffrages exprimés	326
Pour l'adoption	119
Contre	207

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

*Au cours de la séance du mardi 26 mars 2019, M. Guillaume Gontard a fait savoir que les membres du groupe CRCE auraient souhaité voter pour.