

**JEUDI 21 MARS 2019**

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

**Questions d'actualité**

## SOMMAIRE

<b>ORIENTATION DES MOBILITÉS (<i>Procédure accélérée – Suite</i>) .....</b>	<b>1</b>
<b><i>Discussion des articles (Suite)</i></b>	<b>1</b>
ARTICLE 2	1
Mme Éliane Assassi	1
Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports	1
M. Laurent Duplomb	1
<b>FRANCOPHONIE.....</b>	<b>9</b>
M. Gérard Larcher, président du Sénat	9
<b>QUESTIONS D'ACTUALITÉ.....</b>	<b>9</b>
<b><i>Interdiction des pesticides</i></b>	<b>9</b>
M. Guillaume Gontard	9
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	10
<b><i>Violences sur les Champs-Élysées</i></b>	<b>10</b>
M. Jean-Marc Todeschini	10
M. Christophe Castaner, ministre de l'intérieur	10
<b><i>Demande de libération de Nasrin Sotoudeh</i></b>	<b>11</b>
M. Emmanuel Capus	11
M. Jean-Yves Le Drian, ministre de l'Europe et des affaires étrangères	11
<b><i>Sécurité à Paris</i></b>	<b>11</b>
M. Philippe Dominati	11
M. Laurent Nunez, secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur	11
<b><i>Grève du zèle des douaniers</i></b>	<b>12</b>
Mme Catherine Fournier	12
M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics	12
<b><i>Polémique sur l'IVG</i></b>	<b>12</b>
M. Bernard Buis	12
Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé	12
<b><i>Inégalités d'accès aux services publics</i></b>	<b>12</b>
M. Éric Gold	12
Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales	13
<b><i>Déclarations du Gouvernement sur les retraites</i></b>	<b>13</b>
Mme Monique Lubin	13
M. Marc Fesneau, ministre chargé des relations avec le Parlement	13
<b><i>Maintien de l'ordre lors des manifestations</i></b>	<b>13</b>
Mme Christine Bonfanti-Dossat	13
M. Laurent Nunez, secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur	14

<b><i>Souffrance des familles de policiers et de gendarmes</i></b>	<b>14</b>
Mme Évelyne Perrot	14
M. Christophe Castaner, ministre de l'intérieur	14
<b><i>Marée noire du Grande America</i></b>	<b>15</b>
M. Arnaud de Belenet	15
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	15
<b><i>Francophonie</i></b>	<b>15</b>
M. Philippe Mouiller	15
M. Jean-Baptiste Lemoyne, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères	15
<b><i>Marche pour le climat</i></b>	<b>16</b>
M. Jean-François Husson	16
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	16
<b>RAPPEL AU RÈGLEMENT .....</b>	<b>16</b>
M. Jean-Pierre Sueur	16
<b>ORIENTATION DES MOBILITÉS (<i>Procédure accélérée – Suite</i>) .....</b>	<b>17</b>
<b><i>Discussion des articles (Suite)</i></b>	<b>17</b>
ARTICLE 2 ( <i>Suite</i> )	17
ARTICLE ADDITIONNEL	20
ARTICLE 2 <i>BIS</i>	21
ARTICLE 3	21
M. Didier Rambaud	21
ARTICLE 4	21
Mme Josiane Costes	21
ARTICLE ADDITIONNEL	31
ARTICLE 5	32
M. Guillaume Gontard	32
ARTICLES ADDITIONNELS	43
CHAPITRE III : MOBILITÉ SOLIDAIRE	44
ARTICLE 6	44
M. Frédéric Marchand	44
ARTICLE 7	47
ARTICLES ADDITIONNELS	49
ARTICLE 8	51
Mme Victoire Jasmin	51
M. Jérôme Bignon	51
ARTICLES ADDITIONNELS	53
EXCEPTION D'IRRECEVABILITÉ	54
M. Didier Mandelli, rapporteur	54
ARTICLE 9	54

ARTICLES ADDITIONNELS	59
ARTICLE 11	60
M. Olivier Jacquin	60
Mme Élisabeth Borne, ministre	60
ARTICLE 12	63
ARTICLES ADDITIONNELS	64
ARTICLE 13 ( <i>Supprimé</i> )	65
ARTICLE 13 <i>BIS</i>	68
M. Jean-François Longeot	68
ARTICLE 14	68
ARTICLES ADDITIONNELS	69
<b>ANNEXES.....</b>	<b>69</b>
<i>Ordre du jour du mardi 26 mars 2019</i>	<b>69</b>
<i>Analyse des scrutins publics</i>	<b>70</b>

## SÉANCE du jeudi 21 mars 2019

73<sup>e</sup> séance de la session ordinaire 2018-2019

PRÉSIDENCE DE MME HÉLÈNE CONWAY-MOURET,  
VICE-PRÉSIDENTE

SECRÉTAIRES :  
MME MIREILLE JOUVE, M. VICTORIN LUREL.

*La séance est ouverte à 11 h 30.*

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

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

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

Discussion des articles (*Suite*)

#### **ARTICLE 2**

**Mme Éliane Assassi.** – Avec cet article, le versement transport devient un versement mobilité. Changement initialement purement sémantique - jusqu'à ce que la commission ouvre la possibilité d'instaurer un versement mobilité dans les zones où il n'existe pas de transports collectifs. Cette évolution est positive mais insuffisante. En effet, dans certains territoires, l'élargissement des compétences vers les mobilités actives et partagées risque de se traduire par une baisse des financements pour les transports collectifs...

Aussi propositions-nous des financements nouveaux : augmentation du plafond du versement mobilité, application dès le premier salarié - amendements déclarés irrecevables.

Nous proposons d'augmenter le taux du versement transport dans les territoires les plus riches d'Île-de-France, où les entreprises bénéficient de bonnes conditions de mobilité, encore améliorées avec le Grand Paris Express. Là encore, article 40.

Enfin, nous proposons d'instaurer un versement transport régional pour développer les TER, les « lignes de vie », les mobilités du quotidien, et de porter la TVA sur les transports au niveau des produits de première nécessité. On nous a opposé que les régions n'étaient pas demandeuses. Mais cela n'a pas

toujours été le cas ! Rien n'interdit au législateur d'être innovant !

**Mme Élisabeth Borne,** *ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.* – Cet article 2 sanctuarise le versement transport, qui devient versement mobilité, comme ressource fiscale des autorités organisatrices de mobilité.

Ce prélèvement sur les entreprises a augmenté de 50 % en dix ans, passant de 6 à 9 milliards d'euros - tandis que la part payée par les usagers baissait d'1 % par an. Hausse des taux, absence de dialogue et de prise en compte des besoins des entreprises, instauration de la gratuité des transports dans certaines collectivités - sans concertation avec les entreprises - ont fragilisé l'acceptabilité de cet impôt.

Pour préserver cette ressource, il nous faut être exigeants, c'est-à-dire transparents sur son utilisation, en association avec les employeurs *via* le comité des partenaires, mais aussi raisonnables. Le Gouvernement sera défavorable à toute hausse du taux ou élargissement de l'assiette pour ne pas augmenter la pression fiscale sur les entreprises. Il faut un équilibre entre les différentes sources de financement des transports.

Votre commission a introduit un versement mobilité réduit à 0,3 % pour les autorités organisatrices qui n'organisent pas de service de transport régulier et introduit un mécanisme de solidarité par la TICPE pour les territoires où le rendement serait trop faible.

Est-ce une bonne solution, s'agissant d'un impôt déjà très complexe ? Nous réfléchissons aux moyens de dégager les mêmes ressources avec des modalités de perception plus simples ; la question sera traitée dans le cadre de la réflexion en cours sur la fiscalité locale. Je serai attentive aux mesures de solidarité envers les collectivités à faible potentiel fiscal.

Le Gouvernement s'est engagé à donner à toutes les autorités organisatrices de mobilité les moyens de développer des services dans chaque territoire. En attendant, je demanderai le retrait des mesures de financement introduites par la commission.

**M. Laurent Duplomb.** – Cessons de mettre des boulets au pied de nos entreprises, déjà pénalisées par les normes et les réglementations, en augmentant encore et toujours les taxes !

**M. Charles Revet.** – Tout à fait !

**M. Laurent Duplomb.** – Elles deviennent de moins en moins compétitives. Notre déficit commercial atteint 70 milliards d'euros, alors que la balance commerciale allemande a un excédent de 170 milliards d'euros. Et on en rajouterait encore ? Je voterai contre toutes les augmentations de taxes. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Les Républicains et UC*)

**Mme la présidente.** – Amendement n°684 rectifié bis, présenté par M. P. Dominati, Mmes Boulay-

Espéronnier et Chain-Larché, MM. Cuypers et Daubresse, Mmes Deromedi et Garriaud-Maylam, MM. Husson, Laménie, H. Leroy et Magras, Mme Micouleau, M. Panunzi, Mme Puissat et M. Reichardt.

I. – Après l’alinéa 3

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

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

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

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

**M. Philippe Dominati.** – Je reviendrai sur la fiscalité des entreprises et sur le mode de financement des transports.

Cet amendement vise à favoriser le développement du télétravail, à l'instar de ce qui se fait dans de nombreux pays. Les entreprises qui le pratiquent ne doivent pas être pénalisées. C'est pourquoi nous proposons de leur donner un avantage fiscal en les exonérant d'une partie du versement mobilité.

**Mme la présidente.** – Sous-amendement n°1022 rectifié à l'amendement n° 684 rectifié de M. P. Dominati, présenté par Mme Lavarde, MM. Guerriau et Regnard, Mme Berthet, M. Bascher, Mme Noël, MM. Chaize, Henno, Rapin, Bonhomme, Gremillet, Mouiller, Karoutchi, Lefèvre, Savary et Chasseing et Mme Gruny.

I. – Amendement 684, alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

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

.... – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales de l'alinéa 4 est compensée, à due

concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

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

**Mme Christine Lavarde.** – Pour éviter tout effet d'aubaine, ce sous-amendement prévoit que la réduction du versement mobilité est proportionnelle au volume d'heures travaillées par les salariés à domicile.

**M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** – Le développement du télétravail est un enjeu majeur pour lutter contre la congestion et réduire le temps passé dans les transports. Avis favorable à l'amendement, qui devra néanmoins être affiné au cours de la navette, ainsi qu'au sous-amendement - à titre personnel puisque la commission n'a pu l'examiner.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le Gouvernement est favorable au télétravail, qu'encouragent les ordonnances Travail. Pour autant, la corrélation entre télétravail et versement mobilité ne me paraît pas adaptée. Le télétravail est souvent ponctuel ; les salariés continuent de devoir se rendre régulièrement sur leur lieu de travail. La proratisation en fonction du temps passé en télétravail ajouterait à l'extrême complexité du calcul du versement mobilité. Attention à ne pas créer une usine à gaz ! Avis défavorable.

**M. Claude Bérit-Débat.** – Le dispositif proposé par l'amendement est-il le bon pour encourager le télétravail ? J'en doute, d'autant qu'il laisse entier le problème du financement des mobilités. Je voterai contre.

**M. Frédéric Marchand.** – Le télétravail améliore la qualité de vie et réduit la congestion, mais on ne prend pas une telle mesure sans concertation préalable avec les acteurs ! Nous voterons contre cet amendement.

**M. Pascal Savoldelli.** – Nous avons plus que des interrogations... Il faudrait déjà démontrer que le télétravail occasionne un coût supplémentaire pour les entreprises qui justifie une exonération. Le télétravail est un droit pour les salariés, dès lors qu'il est négocié entre le salarié et l'employeur. Décortiquons bien ce que nous allons voter !

**M. Jérôme Bascher.** – Je n'avais pas cosigné l'amendement mais ainsi sous-amendé, il est positif.

Le versement transport visait à contribuer au développement d'une offre de transport public pour que les salariés puissent se rendre sur leur lieu de travail. S'ils travaillent à domicile, la donne change et il paraît logique d'alléger la fiscalité pesant sur l'entreprise.

Certes, le dispositif proposé est complexe, mais il faut aussi préparer l'avenir. Cet amendement est une incitation au télétravail, je le voterai.

**M. Ronan Dantec.** – Je voterai cet amendement, sous-amendé car la logique pollueur-payeur suppose aussi d'inciter aux comportements vertueux *via* un retour sur investissement.

Tenir un bordereau des heures travaillées à domicile, est-ce si compliqué ? Je ne le crois pas. (*Mme la ministre le conteste.*)

Si notre balance commerciale est déficitaire, monsieur Duplomb, c'est aussi que nous dépensons 40 milliards d'euros pour acheter des énergies fossiles ! La compétitivité française tient aussi à la qualité de ses infrastructures ; le versement transport y concourt donc. Reste qu'il faut inciter au développement du télétravail.

**M. Laurent Duplomb.** – Celui qui ne fait rien ne pollue pas !

**M. Sébastien Meurant.** – Je suis surpris des remarques de mes collègues communistes. En incitant au télétravail, on évitera aux salariés, employés et ouvriers, en région parisienne notamment, de perdre des heures dans les transports. Le télétravail bénéficie d'abord aux salariés.

**M. André Reichardt.** – C'est tellement évident !

**Mme Michèle Vullien.** – Il est rarissime qu'un salarié fasse du télétravail tous les jours. Il peut aussi devoir se rendre dans un espace de coworking...

**M. Jérôme Bascher.** – Ce n'est plus du télétravail alors !

**Mme Michèle Vullien.** – L'exonération partielle ne me paraît pas être la bonne formule. À titre personnel, je ne voterai pas cet amendement.

**M. Jean-Michel Houllégatte.** – Il est dangereux de faire un lien entre le salarié et le versement mobilité. Un salarié en arrêt maladie donnera-t-il bientôt droit à une exonération de versement mobilité ? Ne compliquons pas les choses, restons-en au calcul en fonction de la masse salariale et soutenons le télétravail sous d'autres moyens. (*Approbaton sur les bancs du groupe SOCR*)

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** – Très bien !

**M. Christian Cambon.** – J'ai été surpris d'entendre la ministre parler d'usine à gaz. Qu'ont fait les gouvernements successifs sinon complexifier sans cesse ? Voyez le prélèvement à la source ! Faire une règle de trois sur le bulletin de salaire n'est pas sorcier.

Le versement transport est bien calculé au prorata pour les salariés à temps partiel !

Tout ce qui permet aux entreprises d'alléger leurs charges est bienvenu, vu la pression fiscale qu'elles

subissent ! (*Exclamations sur les bancs du groupe CRCE*) Je voterai ces amendements.

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** – Réduire le versement mobilité n'est pas la bonne méthode pour encourager le télétravail. Quand on ne fait qu'un ou deux jours de télétravail, on a quand même besoin d'un pass Navigo ! En réalité, vous allez assécher les ressources qui financent les transports en commun.

Les entreprises ne sont pas freinées par le coût mais par les difficultés d'organisation qu'occasionne le télétravail.

Votre seul objectif est de réduire la contribution des entreprises à l'intérêt général, dites-le franchement ! On n'est pas en télétravail toutes les semaines, ou de façon régulière. Prévoir une réduction du versement mobilité au cas par cas sera d'une complexité effarante !

**M. Fabien Gay.** – Dites-le : cet amendement n'est qu'un premier coup de boutoir avant, à terme, une exonération totale du versement mobilité !

**M. Laurent Duplomb.** – Ce serait très bien !

**M. Fabien Gay.** – Les entreprises ne contribueraient plus aux infrastructures, à l'aménagement du territoire. Mais leur compétitivité tient entre autres à la qualité de nos infrastructures de transport, qui permet aux salariés de se rendre à leur travail, et à notre modèle social, que vous voulez détricoter.

Les entreprises françaises ne vont pas si mal que ça.

**M. André Reichardt.** – Cela dépend lesquelles !

**M. Fabien Gay.** – Les entreprises du CAC 40 ont réalisé 97 milliards d'euros de bénéfices, ont versé 57 milliards d'euros de dividendes et ont bénéficié de 200 milliards d'euros de subventions *via* six mille dispositifs, dont 40 milliards d'euros pour le seul CICE. On est loin de la situation catastrophique que vous décrivez !

**Mme Sophie Taillé-Polian.** – Cet amendement vise à réduire les charges des entreprises alors que la transition écologique appelle des investissements supplémentaires.

La logique du pollueur-payeur est à moduler : un déplacement n'équivaut pas un déchet...

On ne peut parler de télétravail sans avoir une vision globale de l'organisation du travail. Attention à ne pas mettre en danger le travail en équipe, la qualité de vie au travail qui tient aussi à la dimension humaine. Le télétravail n'est pas forcément toujours bénéfique pour le salarié. Attention à ne pas encourager des formes de travail déshumanisées.

**M. Claude Raynal.** – Philippe Dominati nous présente un amendement classique pro-employeur, mais de manière habile, en liant baisse des charges sur les entreprises et télétravail. Astucieux ! (*Sourires*)

Indépendamment de la complexité de la mise en œuvre, (*M. André Reichardt s'exclame.*) une telle instabilité du versement mobilité mettrait en péril l'amortissement d'investissements qui se fait sur cinquante ans. Si l'on réduit le versement mobilité, il faudra augmenter la tarification ou demander aux collectivités territoriales de prendre en charge le surcoût. Est-ce ce que vous souhaitez ?

**Mme Christine Lavarde.** – D'un amendement qui traite du versement mobilité, on en arrive à parler de l'organisation du travail dans les entreprises...

Notre but est de lutter contre la congestion. On peut le faire en dépensant plus, ou en dépensant mieux. Il n'est peut-être pas nécessaire d'entasser tous les jours tout le monde dans le métro et le RER !

Des entreprises du CAC 40 expérimentent à La Défense une réorganisation des horaires de leurs salariés pour lutter contre la congestion des transports aux heures de pointe. Il me paraît normal de les récompenser. (*Vives exclamations à gauche ; applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*)

*Le sous-amendement n°1022 rectifié est adopté.*

*L'amendement n°684 rectifié bis, sous-amendé, est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°140, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

I. – Après l'alinéa 3

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

II. – Alinéas 4 et 5

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

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

III. – Après l'article 16

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

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

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

« L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ou l'organisme de recouvrement transmet annuellement aux communes, conseils régionaux ou établissements

publics territorialement compétents qui en font la demande les données et informations recueillies lors du recouvrement du versement transport contribuant à en établir le montant. » ;

**Mme Michelle Gréaume.** – Lors de l'examen du pacte ferroviaire, alors que nous proposons un versement transport régional, Mme la ministre nous avait affirmé que la question du financement des infrastructures de transport serait au cœur du projet de loi d'orientation des mobilités. Nous y sommes.

Le budget transports est devenu la première ligne dans beaucoup de régions. Or les dotations baissent. D'où la nécessité de trouver de nouvelles ressources pour que les régions puissent rénover leur matériel ferroviaire et développer l'offre de transports collectifs de voyageurs. Un versement transport régional serait une ressource propre, pérenne et dynamique, évitant d'avoir à sacrifier de petites lignes locales. Nous estimons la ressource potentielle à 850 millions d'euros.

**Mme la présidente.** – Amendement n°925, présenté par le Gouvernement.

I. – Alinéa 5

Après les mots :

mentionnés au

insérer les mots :

1° du

II. – Alinéas 12 et 13

Supprimer ces alinéas.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – La commission a introduit un versement transport réduit, plafonné à 0,3 %, pour les autorités organisatrices qui n'organisent pas de services réguliers. Ce choix conduit à augmenter le nombre de petits établissements redevables, sachant que cet impôt est déjà très complexe en termes de calcul et de perception.

D'autres pistes existent. Le Gouvernement s'engage à faire des propositions, en lien avec la réflexion en cours sur la fiscalité locale.

**Mme la présidente.** – Amendement n°632 rectifié, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mme Kauffmann et MM. Cigolotti, Bonnacarrère, A. Marc, Janssens et L. Hervé.

Alinéa 5, première phrase

Après les mots :

mentionnés au

insérer les mots :

1° du

**Mme Michèle Vullien.** – Cet amendement revient à la version initiale du projet de loi et conditionne l'instauration du versement mobilité à taux plein à



l'organisation de services réguliers de transport public de personnes.

Le groupe UC votera contre l'amendement gouvernemental.

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

Alinéas 12 et 13

Supprimer ces alinéas.

**M. Philippe Dominati.** – Le niveau de contribution des entreprises au financement des transports est une anomalie française. Mme la ministre l'a dit, le prélèvement sur les entreprises est passé de 6 à 9 milliards d'euros en dix ans. La France est la seule à avoir un tel système. À New York, le versement transport est de 0,3 % de la masse salariale, dix fois moins qu'en Île-de-France.

Je ne veux pas encourager un système qui déresponsabilise les usagers, fait exploser le coût des infrastructures et transforme les entreprises en vaches à lait.

L'amendement précédent envisageait l'avenir. J'ai compris que certains étaient arc-boutés sur l'ancien système. Espérons que le Gouvernement proposera d'autres pistes de réflexion.

Cet amendement traduit le ras-le-bol de ceux qui veulent travailler sans être continuellement taxés.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°837 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Paccaud, Bazin, Chaize et Charon, Mmes Chauvin et Deromedi, MM. Dufaut, Duplomb et B. Fournier, Mme Gruny, M. Husson, Mmes Imbert, Lamure et Lassarade, M. Lefèvre, Mme Lopez, M. Mayet, Mme Morhet-Richaud et MM. Nougein, Piednoir, Rapin, Sol et Vogel.

**M. Olivier Paccaud.** – La France est un pays extrêmement fertile où il pousse des impôts, disait Clemenceau. Le ras-le-bol fiscal est indéniable. Alourdir la fiscalité des entreprises des zones périphériques et rurales, c'est éroder leur attractivité, leur compétitivité.

Pour réduire l'enclavement, il faut certes financer la mobilité. Vous le faites par l'impôt, mais il y a d'autres pistes.

L'an dernier, la cagnotte de 577 millions d'euros issue de la TICPE a été reversée au budget général plutôt que d'être fléchée vers la transition énergétique. L'année précédente, c'était 850 millions d'euros ; avant encore, 350 millions. Utilisons les ressources fiscales existantes plutôt que de créer de nouveaux impôts ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*)

**Mme la présidente.** – Amendement n°403 rectifié, présenté par Mme Vullien.

Alinéa 13

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

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

**Mme Michèle Vullien.** – Cet amendement maintient la possibilité pour les autorités organisatrices de la mobilité qui n'organisent pas de services réguliers d'instaurer un versement mobilité à taux réduit pour financer des services de mobilités actives ou partagées. Ce taux réduit ne doit pas dépasser 0,3 %, ce qui suppose de ne pas appliquer aux communes concernées le bonus de 0,2 % prévu pour les communes touristiques.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Le texte du Gouvernement se contentait de décréter la fin des zones blanches de la mobilité, sans prévoir les moyens correspondants. Nous avons donc recherché des ressources pour permettre aux collectivités territoriales qui le souhaiteraient d'exercer ces compétences. La mise en place du versement mobilité est facultative ; les régions n'ont pas demandé à en bénéficier.

Nous avons plafonné le taux minoré à 0,3 % et maintenu le verrou des onze salariés. Nous avons aussi prévu l'affectation d'une part de la TICPE pour les territoires peu denses. Si les intercommunalités n'ont pas les ressources suffisantes, elles devront financer les transports au détriment d'autres compétences...

Bref, nous avons trouvé un équilibre subtil, en concertation avec les représentants des entreprises.

Avis défavorable à l'amendement n°140 qui augmenterait la pression fiscale partout. Je l'ai dit, les régions ne sont pas demandeuses.

Madame la ministre, je suis ouvert à toutes les propositions. Mais ce sont les territoires peu denses qui ont le plus besoin de solutions de mobilité. Il faut être au plus près des besoins. Défavorable à l'amendement n°925 du Gouvernement.

Avis défavorable à l'amendement n°632 rectifié, ainsi qu'aux amendements n°557 rectifié *bis* et 837 rectifié *quinquies*, même si j'en partage l'objectif.

Enfin, avis favorable à l'amendement n°403 rectifié.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Les auteurs de l'amendement n°140 se trompent de quinquennat. Il n'y a pas de baisse des dotations aux collectivités territoriales. (*Vives exclamations tant à droite qu'à gauche*)

**Mme Éliane Assassi.** – Ce n'est pas vrai !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – C'est factuel.

Les régions n'ont rien demandé ; il n'est pas opportun d'augmenter les taxes sur les entreprises. De

plus, il ne s'agit que de quelques millions alors que les régions dépensent déjà plus de 6 milliards d'euros pour les services ferroviaires et routiers, à quoi s'ajoute 1 à 2 milliards en investissement. Nous étudions avec elles la question de la TVA. Avis défavorable à l'amendement n°140, retrait des autres au profit de celui du Gouvernement.

**M. Laurent Duplomb.** – Pour les territoires peu denses qui peinent à conserver des activités économiques et industrielles, ce nouveau prélèvement de 0,3 %, c'est la double peine. Ces sommes n'iront pas à l'investissement - mais ne seront pas suffisantes pour organiser la mobilité dans des territoires où l'habitat est très dispersé.

Réfléchissons plutôt à une meilleure péréquation entre les secteurs où il est facile de se déplacer et les autres !

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** – Je voterai l'amendement de Mme Vullien. Si l'offre de transport n'est pas suffisante, les territoires ne pourront pas maintenir l'activité ; les infrastructures sont nécessaires pour consolider la présence des entreprises et des emplois.

Quant au ras-le-bol fiscal, il est chromosomique ! Déjà sous Philippe le Bel, les Français estimaient qu'ils payaient trop d'impôts. Le roi avait répondu à ses trésoriers payeurs généraux qu'ils pouvaient négocier le niveau de l'impôt, mais pas son principe. Les Français sont allergiques à l'impôt, cela n'a pas empêché la France d'être un grand pays ! *(Applaudissements à gauche)*

**M. Claude Bérit-Débat.** – Nous voterons contre ces amendements, à l'exception de celui de Mme Vullien.

Si l'on veut supprimer les zones blanches de la mobilité, il faut des financements pour aider les collectivités. Un versement mobilité de 0,3 %, c'est un minimum ; ailleurs, il est de 2 %, voire 3 % à Paris.

Les manifestations des gilets jaunes ont montré que les territoires ruraux sont soumis à une double peine : absence de transports en commun, et taxation ! Je soutiens la proposition de bon sens du rapporteur. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR)*

**Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis.** – Madame la ministre, je salue l'intelligence de votre intention. Vous promettez à chaque habitant que son déclassement sera réglé grâce à ce texte. Mais il y a autant d'indigence que d'intelligence. Ce sont des promesses de père Noël. Qui va payer ? Je ne suis pas favorable à ce que ce soient les entreprises.

Madame la ministre, venez devant nous avec des réponses, et pas seulement en disant que le grand débat y pourvoira ! De ce qu'on a entendu dans ce grand débat, nul n'a la solution au problème que vous posez en matière de mobilités ! Le Gouvernement doit proposer des solutions. Dans celle qu'avance la

commission, il n'y aura pas d'obligation pour les collectivités territoriales - et si le dispositif est imparfait, c'est aussi parce que vous ne voulez pas nous en proposer d'autres... *(Applaudissements sur quelques bancs des groupes UC et Les Républicains)*

**M. Claude Raynal.** – Je trouve extraordinaire la comparaison entre New York et la France. Le métro new-yorkais est dans un tel état que les New-Yorkais en sont à craindre de le prendre... À votre corps défendant, vous avez démontré par cet exemple que le système français fonctionne...

Pourquoi des territoires ont-ils des avantages compétitifs entre eux ? Certains demandent le versement transport, d'autres pas, ce critère est important dans le choix d'implantation de certaines entreprises - et cela joue contre l'intérêt collectif, qui est de développer des systèmes de mobilité, d'améliorer les choses. Pour ce faire, il faut quelques recettes... Dans l'agglomération toulousaine, on voit des déplacements faits en voiture, qui encombrant le centre de l'agglomération, qui pourraient très bien être effectués en train, si les trains étaient cadencés... Un versement mobilité de 0,3 % peut donc être utile. *(M. Laurent Duplomb proteste.)*

**M. Patrick Chaize.** – Nous sommes devant un dilemme. On veut une politique, il faut des moyens, faut-il donc les prendre aux entreprises, y compris dans les territoires ruraux ? Entre deux maux, il faut choisir - je suivrai la proposition équilibrée de notre rapporteur.

**M. Pascal Savoldelli.** – Notre groupe a réagi sur les relations entre l'État et les collectivités territoriales : on ne peut pas dire que les dotations ne baissent pas ! Il y a une trajectoire de moins 3 % de la dépense publique d'ici à 2028, 60 milliards d'euros d'économies, dont 13 milliards d'euros sur le dos des collectivités territoriales. C'est un choix politique, mais soyons rigoureux sur les chiffres.

Certes, ces relations dégradées ne sont pas nouvelles, pendant le quinquennat, le département du Val-de-Marne a perdu 299 millions d'euros de dotation globale de fonctionnement (DGF) tandis que ses dépenses de solidarité sont passées de 144 millions d'euros à 152 millions d'euros.

Il y a eu 9 500 débats en France. Notre discussion en semble très éloignée. On ne peut s'inventer des débats au Parlement en ignorant ces débats. Avez-vous dit la même chose devant nos concitoyens ? Il y a un débat sur l'amendement n°140. Mme Vullien veut permettre aux régions d'avoir un versement transport. Nous verrons à la fin si les déséquilibres territoriaux persistent. Le groupe CRCE votera l'amendement n°403 rectifié.

**M. Jean-Michel Houllégatte.** – Les entreprises bénéficient des ressources de leur environnement, notamment les compétences. Mais elles ont du mal à recruter. Il faut rendre ces territoires plus attractifs, par des services publics, l'habitat et le logement, la

formation, mais surtout l'accessibilité et l'organisation des mobilités.

Ce versement mobilité de 0,3 % donnera aux petites AOM des moyens pour organiser ces transports.

**M. Ronan Dantec.** – Madame la ministre, j'apprécie cette idée qui est une force de votre texte – que tous les territoires doivent se saisir de la mobilité et qu'ils seront donc tous couverts par une AOM. Mobilité et développement durable doivent être en synergie - le travail de la commission conforte le vôtre.

Pour imaginer des solutions, cependant, il faut des ressources. Ce versement mobilité de 0,3 % sera utile, y compris et peut-être surtout aux petits projets, ce sont eux qui entretiennent la culture de la mobilité.

**M. Jean Louis Masson.** – On peut difficilement dire qu'on aide les territoires ruraux si on leur enlève leurs petits avantages par rapport aux zones denses. Leur seul atout, c'est une fiscalité relativement basse. En limite de la métropole, certaines entreprises sortent de l'intercommunalité pour échapper au versement transport.

Les zones urbaines ont de nombreux avantages. Si on crée un versement transport à 0,3 % aux zones rurales, il ne faudra pas attendre longtemps pour voir le taux augmenter. Si on crée la pompe, elle creuse plus profond. Je suis radicalement contre cette extension du versement mobilité, même à 0,3 %.

**M. Jean-François Longeot.** – Comment maintenir de l'activité sans services, sans transports ? Il faut aider les AOM dans leurs projets, en commençant par voter l'amendement n°403 rectifié.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Si vous supprimez la disposition du texte, les collectivités territoriales les moins denses et les moins bien dotées resteront dans la situation actuelle, sans aucune amélioration.

Nous avons mis en place un versement mobilité à 0,3 %, nous y avons adjoint une fraction de TICPE affectée aux collectivités territoriales les moins denses.

Allons au plus près des zones ayant besoin d'accompagnement. Faites confiance à la commission. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOCR, UC et RDSE*)

**M. Olivier Jacquin.** – On ne peut avoir tout pour rien. Je défends la solution de la commission. Dans ma commune rurale, nous avons renoncé à un versement transport de 0,55 % car nous aurions mis en place des services de piètre qualité. Avec le projet actuel, nous pourrions faire quelque chose.

En contrepartie du versement transport, il y a un service de qualité apprécié. Les entreprises acceptent un versement transport s'il y a un véritable service de qualité en face.

Depuis les Assises de la mobilité, un consensus s'est dessiné entre le groupement des autorités

responsables des transports (GART) et les employeurs. Préservons cet équilibre.

**M. Philippe Dominati.** – Je retire mon amendement au profit de celui du Gouvernement. Oui, il y a un véritable dilemme.

Le rapporteur propose une taxe nouvelle, puisque des entreprises qui ne paient pas le versement transport aujourd'hui, devront demain acquitter le versement mobilité. C'est tout à fait à contre-emploi. Monsieur le rapporteur, en créant cette taxe nouvelle, ce que le Gouvernement se refuse à faire, vous facilitez le travail de l'exécutif ! (*Quelques protestations sur les bancs du groupe SOCR*) Pour notre part, nous nous y refusons ! (*MM. Laurent Duplomb et Jean-Louis Masson applaudissent.*)

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

**M. Olivier Paccaud.** – Je retire aussi mon amendement pour les mêmes raisons. La création d'un nouvel impôt n'est pas une bonne chose pour les petites entreprises.

Dans l'exposé des motifs, le Gouvernement annonce des propositions : nous les attendons avec impatience.

Le versement mobilité peut avoir des effets pervers. Dans l'ouest du département de l'Oise, par exemple, des entreprises ont migré de la « Picardie verte » vers la zone franche urbaine (ZFU) de Beauvais, ce qui n'a rien arrangé à la situation des zones rurales. Si vous ajoutez un versement mobilité dans le rural, vous aggravez encore la situation. Nous comptons sur le Gouvernement.

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

**M. Benoît Huré.** – Nous faisons du cousu main, comme il faut le faire pour l'aménagement du territoire. Mais ayons du courage et innovons. Comme pour le cholestérol, il y a le bon et le mauvais impôt. Dans le territoire le plus pauvre des Ardennes, dont je suis élu, nous avons compris que pour avoir la solidarité nationale, il fallait faire un minimum d'efforts. Il faut donc additionner le versement mobilité et la part de TICPE : à ce niveau, comme on dit à la foire, on tope ! Je soutiens la proposition du rapporteur. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe Les Républicains et sur les bancs des groupes RDSE et SOCR*)

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Il faut des ressources pour les nouvelles autorités organisatrices. Il n'y a pas que des petites entreprises dans ces territoires ruraux. Une commune d'Eure-et-Loir voulant la compétence mobilité accueille d'importantes entreprises logistiques. Mais il faut aussi un geste local, M. Huré l'a dit.

Madame Gatel, je n'ai pas renvoyé au grand débat mais au projet de loi sur la fiscalité locale. Le Gouvernement proposera un dispositif dans ce cadre.

Il serait irresponsable de transférer cette compétence sans moyens. Ce texte est prêt depuis un an, madame la ministre, mais vous nous dites qu'il faut encore réfléchir et vous ne proposez rien !

La commission - et pas tel ou tel groupe politique - vous fait une proposition. Ce dispositif repose sur deux piliers. D'abord la possibilité pour les intercommunalités d'instituer un versement mobilité à taux réduit lorsqu'il n'y a pas de service public de transport ; ensuite, le complément de TICPE, en cas de ressources insuffisantes, selon le nombre d'habitants et la densité du territoire, ceci grâce à un amendement du groupe centriste.

Je comprends les réticences à alourdir la fiscalité des entreprises, mais qui d'entre vous propose quelque chose d'autre pour financer la compétence mobilité ? Demain, des petites intercommunalités seront concernées, et nous n'avons que de vaines promesses du Gouvernement, sans calendrier.

Madame la ministre, suivez l'exemple de MM. Paccaud et Dominati. On ne peut transférer sans moyens. *(Applaudissements sur les bancs des groupes SOCR, UC et sur quelques bancs du groupe Les Républicains)*

*L'amendement n°140 n'est pas adopté, non plus que les amendements n°925 et 632 rectifié.*

*L'amendement n°403 rectifié est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°437 rectifié, présenté par MM. Léonhardt et Artano, Mme M. Carrère et MM. Arnell, Corbisez, Collin, Castelli, Guérini, Menonville, Requier et Gabouty.

Après l'alinéa 3

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

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

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

« Dans les départements franciliens d'une densité supérieure à 7 000 habitants/km<sup>2</sup>, le versement transport est majoré de 5 %.

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

**M. Olivier Léonhardt.** – Cet amendement majore le versement transport de 5 % dans les départements franciliens d'une densité supérieure à 7 000 habitants/km<sup>2</sup> et applique un abattement de 5 % dans les départements franciliens d'une densité inférieure à 2 500 habitants/km<sup>2</sup>.

Concrètement, la majoration concernerait Paris et les Hauts-de-Seine. Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne ne seraient pas concernés au regard de leurs autres difficultés. L'abattement de 5 % concernerait les départements de la grande couronne.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Conformément au principe de libre administration des collectivités territoriales, laissons-les gérer les taux comme elles le veulent. Retrait, sinon avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Votre amendement est satisfait. Les taux varient de 1,6 % en grande couronne à 2,95 % à Paris et dans les Hauts-de-Seine, et un rattrapage pour la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne.

**M. Olivier Léonhardt.** – Si l'écart était plus équitable, nous n'aurions pas à proposer cet amendement.

**Mme Christine Lavarde.** – La loi de finances pour 2019 a déjà augmenté les charges pour les entreprises à Paris et les Hauts-de-Seine. N'aggravons pas cette situation. Je voterai contre l'amendement n°437 rectifié.

*L'amendement n°437 rectifié n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°139, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

I. – Après l'alinéa 9

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

II. – Après l'alinéa 10

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

**M. Guillaume Gontard.** – Nous voulons donner aux AOM des ressources nouvelles pour assumer leurs compétences. Nous prenons acte des ressources nouvelles proposées par le rapporteur. C'est un signe fort, mais les employeurs doivent aussi participer. Actuellement, la capacité de fixer le taux de versement transport est plafonnée.

Le taux a augmenté en Île-de-France, mais pas en province. Relevons les plafonds des taux de versement transport. Cela permettra aussi de ne pas détourner ces ressources vers la route. Les proportions sont très faibles, et le dispositif reste une possibilité et non une obligation.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous ne voulons pas augmenter la pression fiscale sur les entreprises.

Les AOM ne souhaitent pas une majoration des taux.  
Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le versement transport est déjà passé de 6 milliards d'euros à 9 milliards d'euros en dix ans, il faut veiller à son acceptabilité. Avis défavorable.

*L'amendement n°139 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°582 rectifié, présenté par M. Bérít-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 11

Rétablir le d dans la rédaction suivante :

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

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

**M. Claude Bérít-Débat.** – Cet amendement permet à des AOM de dépasser le plafond du versement mobilité de 0,3 % si des opérations structurantes sont menées sur leur territoire. Ce dépassement vaudrait pendant toute la durée d'amortissement. Cela aiderait les métropoles à lancer des grands travaux.

Ce dispositif est encadré par une concertation préalable du comité des partenaires, il compense la gratuité totale du transport et il faudra un débat public sur l'intérêt de l'infrastructure.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Cela semble viser un cas particulier, actuel ou à venir. Une majoration ne doit pas viser à assurer la gratuité des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – N'alourdissons pas le versement transport. Il a augmenté de 50 % en dix ans alors que la part des usagers a diminué d'1 % par an depuis dix ans. Avis défavorable.

*L'amendement n°582 rectifié n'est pas adopté.*

*La séance est suspendue à 13 h 15.*

PRÉSIDENTE DE M. GÉRARD LARCHER

*La séance reprend à 15 heures.*

## Francophonie

**M. Gérard Larcher, président du Sénat.** – Je vous prie d'excuser l'absence du Premier ministre, que je viens d'avoir au téléphone.

Nous célébrons cette semaine la Francophonie, dont la journée internationale se tenait hier.

C'est la raison de la présence dans notre hémicycle du drapeau de la Francophonie et de celui de l'Assemblée parlementaire de la Francophonie.

À l'invitation de François Paradis, président de l'Assemblée nationale du Québec et président de l'Assemblée parlementaire de la Francophonie, nous procédons à cette célébration de concert, avec les parlements des pays de la grande famille francophone.

Car la Francophonie, c'est l'appartenance à une communauté humaine de plus de 200 millions de personnes à travers le monde, c'est un trait d'union entre des cultures et des sociétés extrêmement diverses, qui ont en partage non seulement une langue, mais les valeurs et les idéaux qu'elle porte : la tolérance, le dialogue, le respect de la diversité et des droits de l'homme, en un mot, la démocratie !

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

La langue française est la seconde langue des organisations internationales, la troisième langue des affaires, la quatrième langue de l'internet. Ne sous-estimons pas les réalisations et les promesses dont elle est riche. Ne sous-estimons pas l'atout que représente pour nous la Francophonie que nous devons défendre et promouvoir : c'est un combat de tous les instants. Dans les relations entre parlements du monde, les parlementaires de langue francophone ont une responsabilité particulière *(Applaudissements)*.

## Questions d'actualité

**M. le président.** – L'ordre du jour appelle les questions d'actualité au Gouvernement. La séance est retransmise en direct sur Public Sénat, sur le site internet du Sénat et sur Facebook.

Au nom du Bureau, j'appelle chacun au respect des uns et des autres, ainsi que de son temps de parole.

### *Interdiction des pesticides*

**M. Guillaume Gontard.** – Vendredi dernier, les secrétaires d'État, M. Attal et Mme Poirson,

manifestaient avec les lycéens pour le climat. Je me félicite que la France soit à la pointe du combat. Il n'en est pas de même pour Bercy, qui a soutenu, dans la nuit de vendredi à samedi, juste avant la semaine sans pesticide, un amendement de la majorité au projet de loi Pacte, adopté à l'Assemblée nationale, repoussant de trois ans, à 2025, l'interdiction de production en France des pesticides interdits d'usage dans l'Union européenne.

Certes, le Sénat avait purement et simplement supprimé l'interdiction... mais le Gouvernement s'était alors opposé à ces amendements rétrogrades !

Bref, la France continuera à produire pendant six ans des substances tellement nocives pour la santé humaine et celle de nos sols que l'Union européenne les a interdites, elle qui tergiverse toujours sur le glyphosate, reconnu pour la deuxième fois comme cancérigène par la justice américaine... Or le président de la République est revenu sur sa promesse de sortir du glyphosate en trois ans, alors que le ministre de l'agriculture reconnaissait sa dangerosité. Conséquence : la politique du Gouvernement est illisible !

Monsieur le Premier ministre, allez-vous enfin proposer une politique ambitieuse de sortie des pesticides ou la confier à la FNSEA et aux industriels, comme le laisse penser le contrat de dupes signé par le Gouvernement, dit « contrat de solution » ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe CRCE et sur plusieurs bancs du groupe SOCR)*

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** – Notre ambition est forte, et nous voulons baisser l'utilisation des produits phytosanitaires de 50 % d'ici à 2025, nous avons séparé la vente du conseil, à compter de cette année, et augmenté la redevance pour les pollutions diffuses, également à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019 pour le glyphosate.

Vous le savez, la France a poussé l'Union européenne dans ce domaine. Nous avons pris l'engagement de sortir du glyphosate en trois ans, mais aussi d'accompagner toutes les filières pour ce faire, en lien avec la FNSEA, l'APCA et la recherche agronomique. Tel est le sens du contrat de solution.

L'amendement adopté à l'Assemblée nationale a décalé de trois ans cette interdiction. Nous sommes les seuls à avoir décidé de cette interdiction en Europe, et nous portons de manière offensive cette position à Bruxelles.

Nous accompagnons les agriculteurs. C'est un volet de sortie mais aussi de transformation. *(M. Éric Bocquet commence à applaudir la secrétaire d'État puis se reprend aussitôt, ce qui suscite des rires et des applaudissements sur de nombreux bancs.)*

**M. le président.** – Quelle gloire ! *(Sourires)*

## Violences sur les Champs-Élysées

**M. Jean-Marc Todeschini.** – *(Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR)* Depuis le début de la crise sociale, le Gouvernement a géré dans l'improvisation absolue. *(« C'est vrai ! » à droite)* Tout le monde a en tête les déclarations du président de la République du 10 décembre, en contradiction avec celles des ministres et du Premier ministre quelques jours auparavant. Cette salve d'improvisations et de contradictions successives a perduré jusqu'à l'annonce de la mobilisation de l'armée samedi prochain. *(Exclamations à droite)*

Le groupe socialiste et républicain a fait, dès le 3 décembre, des propositions pour sortir de la crise, passant par une écoute et un dialogue sincère avec les Français et les élus nationaux et locaux. Enfermés dans vos certitudes, vous n'avez toujours pas trouvé de chemin de sortie de la crise au bout de quatre mois et avez choisi la stratégie du pourrissement, en laissant aux casseurs un terrain propice à leur violence. Vous êtes les seuls responsables de cette situation. En décidant d'appeler les militaires à la rescousse, vous prenez une très grande responsabilité.

Quelles consignes leur avez-vous données ? Vont-ils faire l'usage de leurs armes ? Quelle distinction feront-ils entre délinquants et ennemis ?

Prélever des militaires de l'opération Sentinelle, pour le maintien de l'ordre, c'est affaiblir la sécurité des Français, dans les gares ou sur les marchés et autres espaces publics où ils sont habituellement déployés, c'est déstabiliser une institution dédiée à la lutte contre le terrorisme et risquer de vives polémiques en cas de blessés par balles, voire pire. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR et sur quelques bancs du groupe Les Républicains ; MM. Sébastien Meurant et Jean-Claude Luche applaudissent également.)*

**M. Christophe Castaner, ministre de l'intérieur.** – *(Mouvements et exclamations sur les bancs du groupe Les Républicains)* Je vous rassure tout de suite. Comme je l'ai dit ce matin à la préfecture de police, il n'est pas question de mobiliser les militaires pour maintenir l'ordre public. Vous savez qu'ils sont de très grande qualité, mais ni formés, ni équipés pour cela. Samedi prochain, comme depuis 2015, et comme depuis le début du mouvement des gilets jaunes, les militaires seront là pour épauler les forces de sécurité. Ils se substitueront à elles pour la garde de bâtiments qui ne sont pas exposés.

Je regrette la polémique lancée après les propos du porte-parole *(Marques d'ironie à gauche et à droite)* qui n'a fait que rappeler une réalité qui n'avait rien de nouveau. Il y a eu un emballement qui peut cesser immédiatement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe RDSE ; exclamations à droite)*

*Demande de libération de Nasrin Sotoudeh*

**M. Emmanuel Capus.** – Condamnée à 148 coups de fouet et 33 ans de prison : pas pour avoir tabassé un policier sur les Champs-Élysées, n'en déplaise aux révolutionnaires de plateaux de télévision qui répètent à l'envi, avec des trémolos dans la voix, que la France serait une dictature... Non, ces 148 coups de fouets et 33 ans de prison sont la condamnation de Nasrin Sotoudeh, lauréate du prix Sakharov, avocate iranienne. Son crime ? Avoir défendu ses clientes, des femmes qui portent leur voile en public ! Pire, avoir contesté publiquement le port obligatoire du voile !

La France doit défendre, où qu'ils se trouvent, toutes celles et tous ceux qui se battent pour les valeurs universelles, qui fondent notre République, au premier plan desquelles la liberté religieuse, l'égalité entre femmes et hommes, les droits de la défense.

Nasrin Sotoudeh a renoncé à faire appel, car elle croit sa cause perdue. Pourtant partout dans le monde, des pétitions réclament sa liberté.

Monsieur le ministre, croyez-vous aussi sa cause perdue ? Que fera la France pour obtenir sa libération inconditionnelle et immédiate ? (*Applaudissements sur tous les bancs*)

**M. Jean-Yves Le Drian, ministre de l'Europe et des affaires étrangères.** – La condamnation de Nasrin Sotoudeh suscite l'indignation partout dans le monde, et le Gouvernement la partage. C'est une avocate, qui défend les femmes, et un symbole de la liberté. Mme Nasrin Sotoudeh avait reçu le prix Sakharov, décerné en 2012 par le Parlement européen. C'est pourquoi le président de la République a appelé à sa libération à l'occasion de la remise du premier prix Simone Veil et propose de la nommer symboliquement membre du Comité consultatif pour l'égalité entre les femmes et les hommes du G7.

Je répèterai cela dès la semaine prochaine à New York, à la tribune du Conseil de sécurité des Nations unies, que la France préside en ce moment. Nous avons fait des efforts considérables pour préserver l'accord nucléaire de Vienne, en dépit du retrait américain, parce que nous honorons notre signature. L'Iran doit aussi respecter ses engagements et en particulier ceux du pacte international relatif aux droits civils et politiques de l'ONU. Notre soutien à l'accord de Vienne sur le nucléaire ne vaut pas blanc-seing pour la politique iranienne et certainement pas en matière de droits de l'homme. La France fera tout pour obtenir la libération de Mme Sotoudeh. (*Applaudissements sur la plupart des bancs*)

*Sécurité à Paris*

**M. Philippe Dominati.** – (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*) Le limogeage, justifié, du préfet de police, est un événement sans précédent sous la V<sup>e</sup> République. Le Sénat n'a pas manqué d'alerter le Gouvernement : rapport de

M. Grosdidier, loi anticasseurs du président Retailleau, rejet, à deux reprises, du budget de l'Intérieur. En commission des finances, j'ai moi-même demandé un rapport sur le renseignement intérieur et sur la préfecture de police.

Malgré cela, quatre mois après le saccage de l'Arc de Triomphe, les Champs-Élysées sont en ruine. La France prône la paix partout dans le monde, intervient en Syrie ou en Irak, mais n'assure pas l'ordre sur son propre territoire, en plein cœur de sa capitale. Dans quel délai vous engagez-vous, monsieur le ministre, à rétablir l'ordre ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains et sur quelques bancs du groupe UC*)

**M. Laurent Nunez, secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur.** – (*Quelques huées sur les bancs du groupe Les Républicains, où l'on désigne le ministre de l'Intérieur, assis au banc du Gouvernement*) Outre le limogeage du préfet de police, vous évoquez quatre mois de tensions extrêmes, et avez raison de rappeler les événements dramatiques du 1<sup>er</sup> décembre 2018, qui nous ont conduits à réviser la doctrine de l'ordre public, pour plus de mobilité des forces de l'ordre et pour déconcentrer la prise de décision.

Vous ne pouvez pas dire que, samedi après samedi, le désordre perdure. Nous avons évité des blessés et des morts. (*Protestations sur les bancs du groupe Les Républicains*) C'est un curseur important en matière de maintien de l'ordre !

Certes, samedi dernier, cette doctrine réactive n'a pas été mise en œuvre. Il y a eu un vrai dysfonctionnement, alors même que nous avions donné, avec Christophe Castaner, des instructions extrêmement précises.

Comme le Premier ministre l'a dit, tout attroupement sera dispersé et des arrêtés d'interdiction des maires seront pris, avec les maires concernés.

A Paris, il y a eu d'autres débordements, sous d'autres quinquennats, notamment entre 2007 et 2012. (*Quelques applaudissements sur les bancs du groupe LaREM ; protestations sur les bancs du groupe Les Républicains*)

**M. François Grosdidier.** – Oui, sous Hollande !

**M. Philippe Dominati.** – Monsieur Nunez, le fait que vous répondiez entraîne la sympathie de cet hémicycle : nous avons tous compris que vous étiez le prochain fusible ! Ma question s'adressait au ministre de l'Intérieur, ancien chef d'un parti représenté par 14 parlementaires dans 18 circonscriptions parisiennes. Pourtant, le Gouvernement paraît sourd aux appels des Parisiens, face à l'explosion de la violence, de la délinquance, de l'antisémitisme, qui entrave l'économie, le tourisme, à Paris et alentour.

Nous sommes victimes de la double peine : inconsidération du Gouvernement, incompétence de la

maire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains et sur quelques bancs du groupe UC ; exclamations et protestations sur les bancs du groupe SOCR*)

### Grève du zèle des douaniers

**Mme Catherine Fournier.** – (*Applaudissements sur les bancs du groupe UC*) Je souhaitais adresser ma question à Gérald Darmanin.

**Plusieurs voix à droite.** – Il n'est pas là !

**Mme Catherine Fournier.** – L'approche du Brexit a donné lieu à un mouvement des douaniers depuis le 4 mars, causant des perturbations importantes gare du Nord, et bloquant complètement Calais, à nouveau pris en otages, une fois de plus, une fois de trop : camions arrêtés parfois 9 heures durant sur la bande d'arrêt d'urgence, sans information, sans sanitaires, sorties d'autoroutes fermées et non signalées, artisans sans travail, commerces désertés, transporteurs locaux excédés.

C'est une perturbation de trop qui sème la colère. La crise des gilets jaunes a montré que laisser pourrir la situation, c'est augmenter le mécontentement. L'activité de Calais est suspendue aux négociations entre douaniers et Gouvernement. Que ferez-vous pour mettre fin à ce mouvement ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe UC et quelques bancs du groupe Les Républicains*)

**M. Olivier Dussopt,** *secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics.* – Ce mouvement a des conséquences économiques graves, c'est vrai. Nous avons répondu aux douaniers dans le cadre de la préparation du Brexit et dès avant ce mouvement avec la programmation de la création de plusieurs centaines de postes en 2019.

Les douaniers et leurs organisations syndicales représentatives ont été reçus à plusieurs reprises par le directeur général des douanes et par le ministre de l'action et des comptes publics, Gérald Darmanin. Nous avons proposé, à compter du 1<sup>er</sup> juillet, une revalorisation de 50 euros nets pour les 17 000 douaniers, soit 14 millions d'euros. Nous avons proposé des mesures sur les conditions de travail.

Il est impératif que le trafic reprenne. Gérald Darmanin a annoncé des sanctions. Ces perturbations n'ont rien à voir avec la réalité post Brexit, car elles frappent les sorties alors que ce sont les entrées qu'il faudra contrôler. Nous comptons sur les douaniers et aussi sur l'engagement de tous pour faire cesser ces perturbations. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM*)

**Mme Catherine Fournier.** – Le Brexit est un prétexte.

### Polémique sur l'IVG

**M. Bernard Buis.** – Le 8 mars, nous célébrions unanimement la Journée internationale des droits des femmes. Nous avons salué la mémoire de Simone Veil et son combat courageux, à contre-courant de sa famille politique de l'époque...

**Mme Sophie Primas.** – Pas toute ! (*Marques d'approbation sur les bancs du groupe les Républicains*)

**M. Bernard Buis.** –... afin que les femmes puissent disposer de leur corps et choisir de donner la vie ou pas.

Ce droit est en danger, et pas seulement aux États-Unis où des militants s'enchaînent aux grilles des hôpitaux. Il l'est aussi en France, où le Syndicat national des gynécologues-obstétriciens, par la voix de son président, menace de faire la grève des IVG. Comment est-ce possible ? Quelle est leur déontologie pour oser proférer une telle menace ? Le président de ce syndicat a même déclaré publiquement qu'il considèrerait l'avortement comme un crime, avant de prétendre avoir exprimé à cette occasion une opinion personnelle.

Madame la ministre, serez-vous la garante de ce droit fondamental des femmes, le droit à l'IVG, le droit de choisir d'avoir ou non un enfant. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, RDSE et SOCR ; Mme Laurence Cohen applaudit également.*)

**Mme Christelle Dubos,** *secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.* – Je vous prie d'excuser l'absence de Mme Buzyn, retenue à l'Assemblée nationale par la discussion du projet de loi Santé. Le communiqué de ce syndicat est scandaleux. Le refus spécifique de procéder à l'IVG est un acte militant et signifiant, indigne d'un syndicat médical qui entend représenter une profession. Ces menaces vont à l'encontre du droit fondamental à l'IVG. Les gynécologues-obstétriciens devraient pourtant accompagner les femmes au plus près de leurs souffrances, dans l'épreuve douloureuse qu'est un IVG. La prise en otage des femmes n'est pas un moyen d'action ni de médiation, et si médiation il y a eu, elle n'est pas à l'honneur de ce syndicat. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs des groupes RDSE et SOCR*)

### Inégalités d'accès aux services publics

**M. Éric Gold.** – Dans son rapport annuel, le Défenseur des droits met en garde l'État contre le risque de rupture entre les usagers et les services publics. La dématérialisation des procédures administratives soulève en effet des difficultés techniques et opérationnelles - je pense aux titres de transport sécurisés. Elle nécessite une large couverture internet, un bon équipement des ménages, une maîtrise de l'outil informatique. Or les zones



blanches persistent, et 13 millions de Français ont des difficultés avec le numérique.

Le numérique est un facilitateur, mais il faut plus d'accompagnement, d'inclusion numérique. La fracture territoriale se creuse, entre la France des métropoles et la France des territoires qui cumulent les difficultés : déserts médicaux, fermeture des commerces, disparition des services publics nourrissent le sentiment d'abandon et sont un terreau fertile pour les extrêmes.

Que comptez-vous faire pour reconnecter les territoires et rendre effective la promesse républicaine d'accès aux droits ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe RDSE et sur quelques bancs du groupe UC*)

**Mme Jacqueline Gourault**, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. – Je partage votre diagnostic. Si la dématérialisation de certains services est indispensable, nous devons être attentifs aux 13 millions de personnes qui rencontrent des difficultés dans l'usage du numérique.

Nous renforçons la présence du numérique sur le territoire avec un engagement de 3 milliards d'euros du Gouvernement, aidé en cela par les collectivités qui agissent pour développer le très haut débit d'ici 2022. Grâce à l'accord historique conclu par Julien Denormandie, nous progressons aussi sur le réseau mobile.

Nous mettons en place des mesures d'inclusion numérique, avec un guichet de cohésion numérique des territoires, une aide de 150 euros pour l'achat d'équipement, un pass numérique pour les personnes qui ont besoin d'être formées, un accompagnement humain dans les 1 400 maisons de services au public, des médiateurs numériques dans les préfectures et sous-préfectures.

#### *Déclarations du Gouvernement sur les retraites*

**Mme Monique Lubin**. – (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR ; Mme Marie-Noëlle Lienemann applaudit également.*) Ma question s'adressait au Premier ministre. Depuis quelques jours, le sujet des retraites donne lieu à une véritable cacophonie gouvernementale.

Alors qu'il avait toujours été établi que le recul de l'âge de départ n'était pas à l'ordre du jour de la concertation, voici que la ministre des solidarités déclare que le sujet n'est pas tabou, au grand dam, à juste titre, du Haut-Commissaire aux retraites. Mme Buzyn ayant rétro-pédalé, voici que le porte-parole du Gouvernement affirme que le recul de l'âge de départ à la retraite fait bien partie de la concertation.

Cacophonie, ou jeu de rôles savamment orchestré ? Le Premier ministre a dit que l'âge ne bougerait pas mais qu'il fallait s'interroger sur

l'allongement de la durée du travail, propos repris ce matin par M. Delevoye. Y a-t-il au sein du Gouvernement une volonté claire et partagée de maintenir ce droit, à nos yeux non négociable, assorti d'un niveau de pension suffisant ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR et sur certains bancs du groupe CRCE*)

**M. le président**. – À l'initiative de notre commission des affaires sociales, un débat entre les partenaires sociaux et le Haut-Commissaire se tient en ce moment même au Sénat, salle Clemenceau.

**M. Marc Fesneau**, ministre auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement. – Le Premier ministre disait hier devant l'Assemblée nationale... (*Le brouhaha sur les bancs du groupe SOCR et les claquements de pupitres couvrent la voix du ministre, contraint de s'interrompre.*)

**M. Rachid Temal**. – Où est Édouard Philippe ? (*On renchérit à gauche.*)

**M. Patrick Kanner**. – Un peu de respect pour la Haute Assemblée !

**M. le président**. – Laissez répondre le ministre.

**M. Marc Fesneau**, ministre. – Le Premier ministre a annoncé une réforme des retraites plus lisible, plus juste et plus solidaire. Le mandat de Jean-Paul Delevoye n'a pas changé : il ne porte pas sur la question paramétrique de l'âge de la retraite. (*L'agitation se poursuit sur les bancs du groupe SOCR.*)

En même temps, l'allongement de l'espérance de vie est une réalité qu'il faut regarder en face. Avec cinq millions de plus de 85 ans en 2050, le vieillissement de la population est un défi majeur pour notre protection sociale, notre système de santé et la prise en charge de la dépendance. Réduire le reste à charge pour les familles, améliorer les conditions de travail dans les Ehpad, suppose des moyens financiers considérables, or nous n'augmenterons pas les impôts. La question est ouverte dans le cadre du grand débat, ne la tranchons pas avant de l'avoir posée ! (*Protestations sur les bancs du groupe SOCR*)

**Mme Monique Lubin**. – Les choses sont claires : nous sommes toujours dans la confusion. Vous ne pouvez pas faire payer la dépendance par des gens qui ont commencé jeunes et exercent des métiers pénibles. (*Applaudissements à gauche*)

#### *Maintien de l'ordre lors des manifestations*

**Mme Christine Bonfanti-Dossat**. – Ma question s'adressait au Premier ministre.

**Nombreuses voix sur les bancs du groupe SOCR**. – Il est où ?

**Mme Christine Bonfanti-Dossat**. – Les scènes de violences et de pillages observées samedi dernier

sont-elles dues à une défaillance ? Un manque d'anticipation ? Un certain amateurisme ?

Les Français ne veulent plus des discours, ils veulent des actes ! Nous ne sommes plus dans le cadre du maintien de l'ordre classique. Au lendemain de la dégradation de l'Arc de Triomphe, le 1<sup>er</sup> décembre, nous attendions des actes forts. Or ne rien faire de plus, c'est laisser faire.

Ce ne sont pas vos incantations qui calmeront le pays, encore moins le recours à l'armée. Dans le domaine régalien, votre « en même temps » est un échec. La seule réponse, celle que le Sénat vous propose depuis juin, c'est la fermeté !

Pouvez-vous dire à combien se chiffrent les dégâts ? Qui paiera : les Français, *via* les primes d'assurance, ou les casseurs ?

Enfin, monsieur le Premier ministre...

**Nombreuses voix sur les bancs du groupe SOCR.** – Il est où ?

**Mme Christine Bonfanti-Dossat.** – ... Le ministre de l'Intérieur, discrédité, peut-il encore assumer sa mission ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*)

**M. Laurent Nunez, secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur.** – (*Exclamations à gauche*) Je suis...

**M. Rachid Temal.** – Le fusible !

**M. Laurent Nunez, secrétaire d'État.** – ... heureux de constater que vous reconnaissez que ces mouvements sont d'une violence inédite et dépassent le simple maintien de l'ordre. Votre analyse rejoint enfin la nôtre, tant mieux. (*Protestations à droite*) Dès le 1<sup>er</sup> décembre, nous avons fait évoluer la doctrine d'intervention des forces de l'ordre. Les organisations syndicales nous ont remercié (*Exclamations*) de la latitude que nous leur laissions dans les interpellations.

**M. Rachid Temal.** – Quel succès !

**M. Laurent Nunez, secrétaire d'État.** – Mille huit cents personnes jugées, 40 % de peines de prison ferme. Comment oser dire que nous n'avons rien fait ? Samedi dernier, il y a eu des dysfonctionnements, nos instructions n'ont pas été appliquées. C'est très grave. Nous continuons à assurer l'ordre républicain, à protéger la République.

Que feriez-vous à notre place ? Qu'avez-vous fait entre 2007 et 2012 ? (*Vives protestations à droite*)

Nous avons pris des mesures législatives et opérationnelles. Dès samedi, tous les attroupements seront immédiatement dispersés. (*Exclamations à droite ; applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe RDSE*)

## *Souffrance des familles de policiers et de gendarmes*

**Mme Évelyne Perrot.** – Ma question s'adresse au ministre de l'Intérieur. (« Ah ! » *sur divers bancs*)

À l'heure où les Français sont indignés de voir leur pays exsangue, les familles des forces de l'ordre sont les victimes collatérales de cette crise. Depuis le début de l'année, on dénombre 24 suicides dont 19 au sein de la police nationale.

Depuis des mois, les forces de l'ordre tentent de maintenir l'ordre dans des manifestations toujours plus violentes. Leurs familles subissent une telle agressivité sur les réseaux sociaux qu'elles demandent à leurs enfants de taire la profession de leur parent. Dans les cours d'école se rejouent les scènes vues sur les écrans... Comment dès lors expliquer à un enfant qu'il n'a pas à avoir honte d'être fils ou fille de policier ?

L'association « Femmes des forces de l'ordre en colère » de ma région n'a toujours pas été reçue par le ministère de l'Intérieur, malgré la promesse du président de la République, en 2017...

Monsieur le ministre, comment comptez-vous protéger ces familles ? Allez-vous recevoir et écouter ces femmes ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes UC et Les Républicains ; Mme Maryvonne Blondin applaudit également.*)

**M. Christophe Castaner, ministre de l'intérieur.** – (« Ah ! » *sur divers bancs*) C'est la deuxième question à laquelle je réponds, après les trois heures passées hier devant la commission des lois à parler d'ordre public.

Le métier de policier et de gendarme est difficile, la pression très forte. À chaque rencontre avec les organisations syndicales, les partenaires sociaux, les États-majors, j'aborde systématiquement la question de la prévention du suicide. Les forces de sécurité subissent une violence quotidienne, une mise en cause permanente.

Nous mettons systématiquement en place un accompagnement psychologique, médical et social des proches ; à cet égard, la gendarmerie nationale est un exemple. Nous mobilisons des moyens financiers pour sécuriser le quotidien des gendarmes.

Protéger nos forces de l'ordre, c'est aussi renforcer l'anonymat, notamment lors de procédures judiciaires. J'ai signé le 12 février un arrêté qui étend la liste des services dont les agents ne peuvent voir leur identité dévoilée dans les médias.

Je ne connais pas l'association locale que vous citez, mais à 17 heures, je reçois, avec Laurent Nunez, toutes les organisations syndicales. Avec l'accord de décembre, les conditions de travail des gardiens de la paix ont été grandement améliorées. C'était nécessaire et juste. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM*)

**Mme Évelyne Perrot.** – Vous envisagez un plan de recrutement dans la police ? Changez-en l'image et redonnez à ces femmes et ces hommes engagés respect et dignité. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UC et Les Républicains*)

### Marée noire du Grande America

**M. Arnaud de Belenet.** – (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM*) J'aurais aimé poser ma question au Premier ministre (*Exclamations sur les bancs du groupe SOCR*) mais je me réjouis d'entendre son nom scandé sur les bancs socialistes !

En manifestant pour le climat, la jeunesse nous donnait une leçon de clairvoyance et de sagesse. Au même moment, l'incendie se déclarait à bord du *Grande America*, qui transportait 2 200 tonnes de fioul ainsi que des matières dangereuses.

Quelles mesures ont été prises pour protéger nos côtes et nos eaux de cette pollution ?

Avec l'adoption des paquets Erika 1, 2 et 3 et la mise en place de l'Agence européenne, l'Union européenne a accru la sécurité maritime. Le *Grande America* a été contrôlé en 2010 en France avec 35 défauts techniques, qui n'étaient plus que trois en octobre 2018 à Hambourg.

L'Europe nous a protégés, mais une partie du chemin reste à faire. Cette affaire montre que nous avons besoin d'Europe. Comment la France plaidera-t-elle pour renforcer la sécurité maritime à l'échelle européenne ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et Les Indépendants*)

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** – Le *Grande America*, navire italien qui reliait Hambourg à Casablanca, a fait naufrage et repose à 4 500 mètres de profondeur à 32 kilomètres de nos côtes.

François de Rugy s'est rendu sur place dès jeudi pour suivre les opérations et saluer le sauvetage de 27 personnes à bord.

En 22 ans sous pavillon italien, le *Grande America* a fait l'objet de 35 contrôles, dont un à Dunkerque en 2010, le dernier ayant été réalisé en 2018 à Hambourg. Il a toujours reçu l'autorisation de naviguer.

Nous cherchons à contenir la catastrophe avec huit navires sur zone, sept conteneurs ; des navires ont été affrétés sous l'égide de l'Agence européenne de sécurité maritime, un autre est espagnol. Le système satellitaire européen *CleanSeaNet* permet de suivre l'évolution de la nappe d'hydrocarbure. L'armateur a été mis en demeure, une enquête administrative, judiciaire et technique est en cours pour faire la lumière. Nous ferons des propositions au niveau européen pour renforcer la sécurité et la réglementation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM*)

### Francophonie

**M. Philippe Mouiller.** – (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*) À mon tour de déplorer l'absence du Premier ministre... (« Où est-il ? » sur les bancs du groupe SOCR ; on renchérit sur les bancs du groupe Les Républicains.)

Il y a un an, sous la coupole de l'Institut, le président de la République prononçait un discours sur la francophonie et fixait un cap : apprendre, échanger et créer en français. Il a souhaité que la France réaffirme, à travers son aide publique au développement, son engagement fort pour l'éducation.

Il a également annoncé des mesures concrètes : un volontariat international pour le français, le doublement des missions du service civique dans ce domaine, un nouvel élan pour nos lycées français avec un doublement des inscrits d'ici à 2025, l'implantation à l'étranger de nos établissements du supérieur, regroupés en campus.

Il a également fixé de nouvelles missions aux acteurs de l'audiovisuel francophone.

Pourtant, un an après, le volontariat international n'existe toujours pas, les budgets des Alliances françaises et des lycées sont en baisse, l'audiovisuel francophone est en plein doute. Que fait le Gouvernement pour traduire les engagements annoncés ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes Les Républicains et UC et sur plusieurs bancs du groupe SOCR ; M. Pierre Ouzoulias applaudit également.*)

**M. Jean-Baptiste Lemoyne, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères.** – Je suis heureux de saluer le vice-président délégué de l'Assemblée parlementaire de la francophonie, laquelle a fêté ses cinquante ans en 2017. Les parlements ont été pionniers dans ce domaine, ne l'oublions pas. (*M. Roger Karoutchi le confirme.*)

Un an après le discours fondateur du président de la République, les initiatives et les actions foisonnent.

Notre soutien au système éducatif des pays en développement de la francophonie est passé de 97 millions d'euros en 2017 à 208 millions d'euros en 2018 et atteindra bientôt 300 millions.

Des actions sont menées en synergie avec l'Organisation internationale de la francophonie, dont le président de la République a rencontré hier la nouvelle secrétaire générale. Elles sont déclinées au sein des institutions européennes, pour que le français soit mieux enseigné aux fonctionnaires internationaux.

Sur le volontariat international - une idée de Mme Garriaud-Maylam - nous passons de l'expérimentation à l'industrialisation.

Avec Frédérique Vidal, nous avons posé hier la première pierre de la Maison des étudiants de la

francophonie à la Cité internationale : elle accueillera 150 étudiants francophones en 2020.

Les campus franco-sénégalais et franco-tunisien avancent aussi.

Ce sujet rassemble largement, et j'ai une pensée pour Jacques Legendre et Michèle André, qui ont porté haut cette flamme ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs des groupes UC et Les Républicains*)

**M. Philippe Mouiller.** – J'entends, mais ne peux que témoigner du décalage entre le discours et les réalisations. (*Mme Claudine Lepage le confirme.*) Le discours, même sous la Coupole, pourrait être plus modeste, mais suivi d'actes ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains ; M. Jean-Yves Leconte et Mmes Claudine Lepage et Maryvonne Blondin applaudissent également*)

### *Marche pour le climat*

**M. Jean-François Husson.** – Samedi, dans le calme et la bonne humeur, 400 000 Français ont manifesté pour demander que l'on revoie à la hausse l'ambition française pour l'écologie, au lendemain de la grève des jeunes qui fustigeait l'inaction du Gouvernement. Cela vous a laissé sans voix ni réaction, quand Nicolas Hulot, lui, claquait la porte pour dénoncer l'immobilisme.

Les Français nous exhortent à agir. Quelle est l'ambition du Gouvernement en faveur du climat et pour une écologie positive et non punitive ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*)

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** – Ces mobilisations sont salutaires et importantes. Nous avons besoin d'une prise de conscience, d'une volonté commune d'agir pour la transition écologique et solidaire.

Le président de la République a récemment débattu avec des jeunes à Gréoux-les-Bains ; demain, avec François de Rugy, Jean-Michel Blanquer, Brune Poirson et Gabriel Attal, nous rencontrerons des lycéens.

Il ne faut pas opposer les uns aux autres mais agir ensemble pour la transition écologique. Le ministère est à la tâche, tous les jours, déterminé. La programmation pluriannuelle de l'énergie a été présentée. Deux réacteurs nucléaires fermeront à Fessenheim en 2020, les quatre centrales à charbon de métropole en 2022. Nous accompagnons les collectivités territoriales, nous créons un onzième parc naturel, un office français de la biodiversité, nous tenons des Assises de l'eau et avons présenté une feuille de route sur l'économie circulaire.

Comme l'a dit le président de la République, il faut aller plus vite, plus loin, plus fort. Le grand débat sera

l'occasion de proposer une feuille de route complémentaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM*)

**M. Jean-François Husson.** – Réponse convenue. Le Gouvernement reste « petits bras ». En plein réchauffement climatique, ne gelons pas l'ambition ! Programmes pluriannuels de l'énergie (PPE) maintes fois repoussés, trajectoire carbone incertaine, développement des énergies renouvelables balbutiant, fiscalité verte mise sous le tapis à cause des gilets jaunes...

Traiter les conséquences de la pollution de l'air coûte 100 milliards d'euros par an, notre facture énergétique pèse pour les deux tiers de notre déficit commercial...

Faites confiance aux collectivités territoriales. Faites donc une loi Pacte 2, une loi « plan d'action pour le climat et la transition écologique ».

Sinon Jupiter risque de devenir Éole, dieu du vent ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*)

*La séance est suspendue à 16 h 5.*

PRÉSIDENCE DE MME CATHERINE TROENDLÉ,  
VICE-PRÉSIDENTE

*La séance reprend à 16 h 25.*

## Rappel au Règlement

**M. Jean-Pierre Sueur.** – (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR*) Il a été dit et écrit que l'absence du Premier ministre à la séance des questions d'actualité au Gouvernement serait un boycott à la suite de la décision du Bureau du Sénat de ce matin. Une telle explication serait bien étrange par rapport aux propos du Premier ministre sur la séparation des pouvoirs. (*M. Laurent Duplomb approuve.*)

Le président de l'Assemblée nationale a décidé de ne plus honorer un engagement avec le président du Sénat demain, apparemment pour la même raison. Ici encore, il est étrange que le président de l'Assemblée nationale ne défende pas les pouvoirs de contrôle du Parlement - fût-ce au Sénat - qui sont prévus par les articles 51-2 et 24 de la Constitution.

Ce n'est pas le Sénat qui a eu les comportements de M. Benalla, (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR*), ce n'est pas le Sénat qui l'a laissé faire, qui a menti devant une commission d'enquête parlementaire. Il est établi, en effet, que la vérité a été dissimulée. La commission d'enquête a publié son rapport, nous n'avons pas été contredits, aucune de nos informations n'a été dénoncée. Ce matin, le

Bureau en a tiré les conséquences, en toute indépendance, conformément à la Constitution.

Au plus haut niveau du Sénat, rappelez au Premier ministre et au président de l'Assemblée nationale qu'il convient de respecter la Constitution ! (*Applaudissements nourris sur les bancs des groupes SOCR, applaudissements sur quelques bancs des groupes UC et Les Républicains*)

**Mme la présidente.** – Acte est donné de votre rappel au Règlement.

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

**Mme la présidente.** – Nous reprenons la suite de l'examen du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités, en procédure accélérée.

#### Discussion des articles (Suite)

#### ARTICLE 2 (Suite)

**Mme la présidente.** – Amendement n°402 rectifié bis, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub, N. Delattre et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Bonnacarrère et A. Marc et Mme C. Fournier.

Après l'alinéa 16

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

...° Le II de l'article L. 2333-67 est ainsi rédigé :

« II. – Lorsque la région est autorité organisatrice de la mobilité par substitution au sens du II de l'article L. 1231-1 du code des transports, elle peut instaurer le versement mobilité au taux de 0,3 % maximum des salaires définis à l'article L. 2333-65 du présent code, dans le ressort territorial des communautés de communes et des communes non membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre auxquelles elle s'est substituée. Les seuils d'assujettissement sont calculés à l'échelle de chaque ressort territorial. Ce versement mobilité est exclusivement affecté au financement des services de mobilité active ou relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteurs. La délibération énumère les services, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement.

« Les conditions d'assujettissement, de recouvrement et de remboursement de ce versement sont identiques à celles prévues aux articles L. 2333-64 à L. 2333-75.

« Toute modification de taux entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier ou au 1<sup>er</sup> juillet de chaque année. La délibération fixant le nouveau taux est transmise, par l'autorité organisatrice de la mobilité ou la région qui s'est substituée à l'autorité organisatrice de la mobilité, aux organismes de recouvrement avant, respectivement,

le 1<sup>er</sup> novembre ou le 1<sup>er</sup> mai de chaque année. Les organismes de recouvrement communiquent le nouveau taux aux assujettis au plus tard un mois après ces dernières dates. » ;

**Mme Michèle Vullien.** – Cet amendement donne la possibilité à une région, lorsqu'elle intervient en tant qu'AOM par substitution, de pouvoir lever un versement mobilité sur le ressort territorial de la communauté de communes ou de la commune non-membre d'un EPCI à fiscalité propre à laquelle elle s'est substituée.

Ce versement mobilité est plafonné à 0,3 % pour l'exercice des compétences mobilités actives et partagées, comme nous l'avons déjà voté ce matin.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Les régions ne demandent pas cette substitution. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis défavorable.

*L'amendement n°402 rectifié bis n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°743 rectifié bis, présenté par M. Bérít-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

I. – Après l'alinéa 16

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° Le même article L. 2333-67 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Le taux du versement mobilité exprimé en pourcentage des salaires définis à l'article L. 2333-65 peut être majoré par le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports sur le ressort du ou des espaces à dominante urbaine le composant dans les limites de 2,95 %.

« Ce taux peut être modulé selon les territoires de ses membres. » ;

II. – Après l'alinéa 29

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À la première phrase du second alinéa, le taux : « 0,5 % » est remplacé par le taux : « 0,95 % » ;

III. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

...- L'article L. 1231-12 du code des transports est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« Le syndicat mixte créé en application du premier alinéa peut instituer le versement mobilité défini à l'article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales dans les conditions suivantes :

« Le taux du versement mobilité exprimé en pourcentage des salaires définis à l'article L. 2333-65 du même code est fixé par le syndicat mixte dans les limites de 2,95 % dans le ressort territorial du ou des espaces à dominante urbaine le composant ; de 2 % dans le reste de son périmètre territorial de compétence.

« Ce taux peut être modulé selon les territoires de ses membres. »

**M. Jean-Michel Houllégatte.** – Cette LOM est cruciale pour l'avenir de notre pays. Elle doit permettre d'offrir aux Français un service plus efficace et plus accessible, une mobilité du « porte-à-porte » c'est-à-dire une meilleure intermodalité. L'enjeu est « la vie plus simple » pour franchir la voie rapide qui sépare la gare des arrêts de bus, passer de sa voiture ou de son vélo au TER, ne pas être confronté à des titres de transport, des tarifs et des interlocuteurs multiples pour le car, le tram, le train, etc. En bref, éviter un parcours du combattant pour l'utilisateur.

Pour cela, il faut mieux organiser les services de transports. Régions, départements, métropoles et agglomérations doivent se réunir localement pour ne former plus qu'une seule et unique autorité organisatrice des mobilités, selon les modalités et le degré d'intégration correspondant à chaque circonstance locale. Les modes de financement de ces compétences doivent être adaptés.

C'est pourquoi l'amendement majore le taux du versement mobilité.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cela conduirait à une forte augmentation du taux. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je suis attachée aux syndicats mixtes SRU, de coordination entre les autorités organisatrices.

Ce versement additionnel conduit à des taux disproportionnés par rapport à ces missions de coordination, sachant que les collectivités territoriales contribuent aussi à ces syndicats. Avis défavorable.

*L'amendement n°743 rectifié bis n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°387 rectifié, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann et MM. Cigolotti, L. Hervé, Janssens, Bonnacarrère, A. Marc et Capo-Canellas.

Après l'alinéa 20

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° Le II de l'article L. 2333-70 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « transmet », sont insérés les mots : « mensuellement et » ;

b) Le deuxième alinéa est complété par les mots : « qui est partagé entre ces derniers et les organismes de recouvrement » ;

**Mme Michèle Vullien.** – Le suivi du versement mobilité consiste principalement, pour les AOM, en des projections financières, comptables, et statistiques indispensables pour que les élus en charge des politiques de mobilité puissent prévoir correctement les investissements à réaliser pour le bon fonctionnement des réseaux de transports publics urbains.

Or, ce suivi est impossible à réaliser parce qu'en raison du sacro-saint secret professionnel, les organismes de recouvrement du versement mobilité ne communiquent pas certaines informations. Cet amendement vise donc au partage du secret professionnel entre AOM et les organismes de recouvrement pour un échange d'informations plus exhaustif.

**Mme la présidente.** – Amendement n°388 rectifié, présenté par Mme Vullien, MM. Capo-Canellas et Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann et MM. Cigolotti, L. Hervé, Janssens, Bonnacarrère et A. Marc.

Après l'alinéa 26

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° Le II de l'article L. 2531-6 est ainsi modifié :

c) Au premier alinéa, après le mot : « transmet », sont insérés les mots : « mensuellement et » ;

d) Le deuxième alinéa est complété par les mots : « qui est partagé entre Île-de-France Mobilités et les organismes de recouvrement » ;

**Mme Michèle Vullien.** – Cet amendement est similaire mais concerne spécifiquement Île-de-France Mobilités.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'Acoss et les Urssaf proposent déjà cette transmission de données. La deuxième modification proposée n'aura pas d'impact.

Retrait des amendements n°387 rectifié et 388 rectifié.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je connais cette difficulté des AOM à gérer toute la diversité des flux de données. Un travail est réalisé par l'Acoss et le GART pour trouver des solutions. Des dispositions pourront être inscrites dans le prochain projet de loi de financement de la sécurité sociale. Retrait.

**Mme Michèle Vullien.** – Je retire les deux en faisant un acte de foi.

*Les amendements n°387 rectifié et 388 rectifié sont retirés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°646 rectifié, présenté par MM. Pellevat et L. Hervé, Mmes Berthet, Noël et Vullien, M. Luche, Mmes Micouleau et Vermeillet, MM. Panunzi, Le Nay et Longeot, Mme Morhet-Richaud, MM. Moga, Chaize et Sido, Mmes Puissat et Deromedi, M. Charon, Mme Joissains, MM. Genest et B. Fournier, Mme Billon et MM. Rapin et Savin.

Alinéa 28

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

La réduction ou la suppression ne saurait toutefois être invoquée par le syndicat mixte pour réduire l'offre de transport sur les territoires qui en bénéficient.

**Mme Michèle Vullien.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement n°258 rectifié, présenté par MM. Gremillet et Chaize, Mmes Deromedi et Ramond, MM. Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménié, Mme Bruguère, MM. Regnard, Bonhomme, Longuet et Pierre, Mme Lamure, M. Husson et Mme Garriaud-Maylam.

Alinéa 32

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

La réduction ou la suppression ne saurait toutefois être invoquée par le syndicat mixte pour réduire l'offre de transport sur les territoires qui en bénéficient.

**Mme Marie-Thérèse Bruguère.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°322 rectifié *bis*, présenté par MM. P. Joly, Kerrouche, Jomier, Lozach, Jeansannetas et Duran, Mme Artigalas, M. Tourenne, Mmes Grelet-Certenais, G. Jourda et Jasmin et M. J. Bigot.

**M. Bernard Jomier.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°465 rectifié, présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

**M. Olivier Léonhardt.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Faisons confiance aux AOM et aux syndicats mixtes. Ces amendements sont dépourvus de portée opérationnelle. Retrait des quatre amendements ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Il est très important que les taux soient modulables au sein d'un syndicat qui peut offrir des services très différents selon les territoires. L'absence de possibilité de différenciation est un frein à la création de tels syndicats.

Avis défavorable à l'amendement n°646 rectifié qui revient dessus. Retrait des amendements identiques n°258 rectifié, 322 rectifié *bis* et 465 rectifié.

*L'amendement n°646 rectifié n'est pas adopté.*

*Les amendements identiques n°258 rectifié 322 rectifié bis et 465 rectifié ne sont pas adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°406 rectifié *bis*, présenté par Mmes Vullien, Kauffmann et Sollogoub, MM. L. Hervé, Janssens, Bonnacarrère et A. Marc et Mmes Billon et C. Fournier.

Alinéas 35 et 36

Supprimer ces alinéas.

**Mme Michèle Vullien.** – La possibilité de moduler les taux de versement mobilité par EPCI membre pourrait remettre en question les équilibres financiers des syndicats mixtes existants puisque certains EPCI

pourraient demander une révision du taux de versement mobilité appliqué sur leur territoire.

Cette mesure complexifierait les relations entre EPCI au sein des syndicats mixtes voire entraînerait une concurrence territoriale entre EPCI du syndicat mixte selon les taux de versement transport appliqués. Cet amendement supprime les alinéas 35 et 36.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cette modulation favorise l'adhésion à un syndicat mixte. Les EPCI moins dynamiques craignent sinon d'être pénalisés par une contrainte de taux unique. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Il est important de moduler les taux au sein d'un syndicat mixte. Donnons plus de liberté aux collectivités territoriales. Avis défavorable.

*L'amendement n°406 rectifié bis n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°526 rectifié, présenté par M. Lurel, Mme Jasmin, M. Antiste, Mme Conconne, M. Temal, Mme Ghali et MM. Raynal, Lalande, Daudigny et Montaugé.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant les mesures fiscales et budgétaires envisagées pour renforcer les moyens octroyés aux autorités organisatrices de la mobilité qui n'organisent pas des services réguliers de transport public de personnes afin d'assurer les autres services de mobilité qu'elles organisent.

**M. Victorin Lurel.** – J'ai déposé cet amendement pour comprendre ce que veut dire le texte ésothérique du Gouvernement. Il indique que « dans le cadre d'une prochaine loi de finances rectificative, les autorités organisatrices de la mobilité qui n'organisent pas des services réguliers de transport public de personnes disposent des moyens adaptés aux autres services de mobilité qu'elles organisent ».

De quoi s'agit-il ? Madame la ministre, dites-le nous, sinon, nous demandons que le Gouvernement nous remette un rapport pour examiner les voies et moyens.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cela rejoint notre discussion de ce matin. Nous avons proposé des solutions concrètes de ressources, avec l'extension du versement transport et l'attribution d'une part de TICPE aux communautés de communes qui ont un faible potentiel fiscal, en fonction de leur densité. Retrait, car l'amendement est satisfait ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Il est nécessaire de trouver une ressource, y compris pour les AOM n'ayant pas de services réguliers, et il faut de la solidarité pour les territoires au potentiel fiscal trop faible.

J'ai exprimé mes réserves sur ce versement mobilité de 0,3 % proposé par la commission. Mais nous travaillons aussi dans le cadre de la réforme de

la fiscalité locale, il y a des pistes, suite à la suppression de la taxe d'habitation. Retrait.

**M. Victorin Lurel.** – Nous avons amplement abordé le sujet ce matin. Je retire l'amendement.

*L'amendement n°526 rectifié est retiré.*

*L'article 2, modifié, est adopté.*

## ARTICLE ADDITIONNEL

**Mme la présidente.** – Amendement n°441 rectifié, présenté par MM. Léonhardt, Artano, Roux et Arnell, Mme Guillotin et MM. Collin, Castelli et Gabouty.

Après l'article 2

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le septième alinéa du I de l'article L. 2333-41 est supprimé ;

2° Après l'article L. 4331-3, il est inséré un article L. 4331-3-... ainsi rédigé :

« Art. L. 4331-3-.... – I. – Une taxe de séjour ou une taxe de séjour forfaitaire, uniquement pour la catégorie d'hébergement cité au II du présent article, peut être instituée par délibération prise par le conseil régional avant le 1<sup>er</sup> octobre de l'année pour être applicable à compter de l'année suivante.

« II. – Le tarif de la taxe de séjour forfaitaire est arrêté par délibération du conseil régional conformément au barème suivant :

« (En euros)

Catégories d'hébergement	Tarif plancher	Tarif plafond
Meublés de tourisme et hébergements assimilés en attente de classement ou sans classement	0,20	0,75

« Les limites de tarif mentionnées au tableau constituant le deuxième alinéa sont, à compter de l'année suivante, celles au titre de laquelle elles s'appliquent pour la première fois, revalorisées chaque année dans une proportion égale au taux de croissance de l'indice des prix à la consommation, hors tabac, de l'avant-dernière année. Lorsque les limites tarifaires ainsi obtenues sont exprimées par des nombres avec plus d'un chiffre après la virgule, elles sont arrondies au dixième d'euro, les fractions d'euro inférieures à 0,05 € étant négligées et celles égales ou supérieures à 0,05 € étant comptées pour 0,1 €.

« Lorsqu'en raison de cette revalorisation, le tarif adopté par la collectivité ne correspond plus à l'une des valeurs mentionnées dans le tableau constituant le troisième alinéa, le tarif applicable au titre de l'année de revalorisation du barème est celui mentionné au même tableau et dont la valeur est immédiatement inférieure ou immédiatement supérieure à celle qui résulte de cette délibération.

« Un décret en Conseil d'État détermine le contenu et fixe la date de publication des informations qui doivent être tenues à la disposition des redevables, afin de permettre à ces derniers de déterminer le tarif de la taxe de séjour forfaitaire applicable sur le territoire des régions ayant institué la taxe de séjour forfaitaire.

« III. – La taxe de séjour forfaitaire est assise sur la capacité d'accueil de l'hébergement donnant lieu au versement de la taxe et le nombre de nuitées comprises à la fois dans la période d'ouverture de l'hébergement imposable et dans la période de perception de la taxe.

« Le montant de la taxe due par chaque redevable est égal au produit des éléments suivants :

« 1° Le nombre d'unités de capacité d'accueil de l'hébergement donnant lieu au versement de la taxe ;

« 2° Le tarif de la taxe fixé par le conseil régional en application du I ;

« 3° Le nombre de nuitées comprises à la fois dans la période d'ouverture ou de mise en location de l'hébergement ou de l'établissement imposable et dans la période de perception de la taxe.

« IV. – Pour l'application du II, le nombre d'unités de capacité d'accueil de l'hébergement donnant lieu au versement de la taxe correspond au nombre de personnes que celui-ci est susceptible d'héberger. Ce nombre d'unités fait l'objet, selon les modalités délibérées par le conseil régional, d'un abattement en fonction de la durée de la période d'ouverture de l'établissement, dont le taux est compris entre 10 et 50 %.

« V. – Le produit de la taxe de séjour ou de la taxe de séjour forfaitaire est affecté aux dépenses destinées à favoriser le développement et la modernisation des lignes de transports en commun reliant notamment les bassins d'habitat aux bassins d'emploi dans les territoires les plus éloignés des grandes agglomérations. »

**M. Olivier Léonhardt.** – La taxe sur les meublés touristiques non classés dite plus communément taxe « Airbnb » est affectée aux communes dans lesquelles sont localisés les meublés touristiques et qui sont donc déjà très bien loties en matière d'infrastructures.

Cet amendement change l'affectation de cette taxe avec un partage de son produit à l'échelle régionale. Les conseils régionaux auront la charge de consacrer les crédits de cette nouvelle recette pour favoriser le développement et la modernisation des lignes de transports en commun reliant notamment les bassins d'habitat aux bassins d'emploi dans les territoires les plus éloignés des grandes agglomérations - ce sera mieux pour les relations domicile-travail, le désengorgement des réseaux et la qualité de l'air.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – C'est une taxe supplémentaire au bénéfice des régions, qui n'ont pas totalement la compétence touristique. La taxe de séjour est affectée aux communes, elle va



intégralement au développement touristique, cette organisation est préférable. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis. Les régions n'ont pas demandé de nouvelles recettes. Il est inutile d'affecter une partie des taxes au profit d'une collectivité territoriale qui ne l'a pas demandé.

**M. Roger Karoutchi.** – Je ne comprends pas bien pourquoi M. Léonhardt établit un lien de causalité entre la taxe Airbnb et les relations domicile-travail. Ceux qui louent *via* Airbnb sont des touristes... Vous nous donnez une partie de l'argent, mais nous ne sommes pas demandeurs, laissons à Paris ses biens !

*L'amendement n°441 rectifié n'est pas adopté.*

## ARTICLE 2 BIS

**Mme la présidente.** – Amendement n°926, présenté par le Gouvernement.

Supprimer cet article.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – La commission a instauré avec cet article un mécanisme de solidarité entre territoires, le Gouvernement en partage l'esprit mais ce mécanisme est perfectible. Il est partie intégrante d'une réforme de la fiscalité locale, nous y travaillons - d'où cet amendement de suppression.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Madame la ministre, vous nous aviez demandé des solutions de financement, en voilà une ! Avis défavorable.

*L'amendement n°926 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°509, présenté par M. Moga et les membres du groupe Union Centriste.

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le rapport entre le rendement du versement et le nombre d'habitants de la communauté de communes est pondéré par la densité de population.

**M. Jean-François Longeot.** – Cet amendement prend en compte la densité de la population pour l'application du mécanisme de péréquation verticale mis en place par cet article, qui prévoit qu'en cas de faible rendement du versement mobilité, une communauté de communes puisse bénéficier d'un complément de TICPE. Il prévoit de calculer l'éligibilité de la communauté de communes au dispositif en fonction du nombre de ses habitants. Cet amendement introduit également le critère de leur répartition pour que les communautés de communes dont la densité de population est faible puissent aussi en bénéficier.

C'est souvent le cas dans des départements ruraux ou de montagne, où jusqu'à 40 communes doivent se regrouper.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable. Cet article prend en compte le nombre d'habitants, et

cet amendement ajoute le critère de densité de population.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Retrait ou avis défavorable.

**M. Bernard Delcros.** – Dans de nombreux domaines, prendre seulement en compte le nombre d'habitants pénalise les territoires à faible population : la taille du territoire entraîne des charges importantes, difficiles à répartir entre habitants peu nombreux. Le système de péréquation doit intégrer la densité de population. Cette mesure d'équité doit servir dans d'autres domaines. Je voterai cet amendement.

*L'amendement n°509 est adopté.*

*L'article 2 bis, modifié, est adopté.*

## ARTICLE 3

**M. Didier Rambaud.** – Je salue dans cet article la volonté de créer, par ordonnance, un établissement public local remplaçant le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (Sytral). Cependant, attention au millefeuille dans la gouvernance des mobilités, ainsi qu'aux limites administratives, qui n'ont pas toujours de sens.

Des communes du nord de l'Isère, à proximité de Lyon, à Charvieu-Chavagneux, Tignieu-Jamezieu, ou proches de l'aéroport de Saint-Exupéry, sont intégrées dans le projet stratégique de la plaine Saint-Exupéry. Comment examiner la situation de ces communes afin qu'elles soient incluses dans le périmètre de ce nouvel établissement ?

*L'article 3 est adopté.*

## ARTICLE 4

**Mme Josiane Costes.** – Je salue l'excellente coopération entre les collectivités territoriales pour limiter l'enclavement : communautés de communes, départements, régions financent des collectivités territoriales avec peu de moyens, mais des compagnies aériennes les traitent de manière inadmissible. Les vols sont réalisés par des sous-traitants dans de mauvaises conditions, avec des appareils parfois vétustes, bruyants. Nous ne le supportons plus !

**Mme la présidente.** – Amendement n°648 rectifié *bis*, présenté par Mme Noël, MM. Bascher, Savary, Chaize, Bonne, Genest, Sido, Vogel et Pellevat, Mme Keller, MM. B. Fournier, de Nicolaÿ et Chatillon, Mme Deromedi, MM. Morisset, Bonhomme et Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Imbert et M. Gremillet.

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° La définition et l'actualisation du schéma régional des véloroutes ainsi que la contribution à sa réalisation.

**M. Patrick Chaize.** – La LOM entend faciliter la mobilité du quotidien et prioriser le report modal sur les modes actifs, dont le vélo. Cependant, circuler à vélo est une possibilité ouverte au plus grand nombre dès lors que des infrastructures et des services adaptés le permettent.

Le schéma régional des véloroutes est la colonne vertébrale des aménagements cyclables au niveau régional. Sa notoriété et son rôle d'itinéraire magistral, notamment en entrée des agglomérations, en font la base des schémas locaux qui supportent la mobilité du quotidien. La porosité constatée des pratiques montre que la pratique de loisir entraîne une pratique de mobilité quotidienne dans les territoires.

Si la région intervient rarement en qualité de maître d'ouvrage des infrastructures cyclables, il est important de souligner son rôle en tant qu'AOM.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°703 rectifié *bis*, présenté par M. Piednoir, Mmes Deroche, Garriaud-Maylam et M. Mercier, M. Husson, Mme L. Darcos, MM. H. Leroy et D. Laurent, Mme Lassarade, MM. Charon, Saury et Priou et Mmes Duranton et Billon.

**M. Stéphane Piednoir.** – Je souscris totalement à ce plaidoyer pour les deux-roues.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Ces amendements sont satisfaits par des ajouts dans les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) et les plans de mobilité : retrait.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Une remarque d'ensemble : bien des amendements à ces articles précisent les objectifs des politiques de mobilité, demandent qu'elles soient contrôlées plus étroitement, plus souvent. Or j'entends aussi que les collectivités territoriales sont soumises à trop de règles, trop de contrôle. Le Gouvernement, lui, a choisi de faire confiance aux territoires. (*M. Roger Karoutchi approuve.*) Ne détaillons pas toutes les bonnes pratiques des régions : retrait ?

*Les amendements identiques n°s 648 rectifié bis et 703 rectifié bis sont retirés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°287 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguière, M. de Nicolaÿ, Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et M. Revet.

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

«...° La création et l'entretien des infrastructures végétales nécessaires au développement harmonieux des différentes formes de mobilité.

**M. Patrick Chaize.** – Cet amendement s'assure que les futurs projets de mobilité mis en œuvre par les

autorités organisatrices compétentes tiennent compte du végétal, et que les infrastructures vertes soient envisagées comme des réponses essentielles aux défis de la mobilité de demain.

Le Gouvernement fait de la réussite de la transition écologique l'un des objectifs de ce projet de loi. Garantissons la place des infrastructures vertes ou « verdies » dans les politiques de mobilité. Elles constituent un atout pour protéger la biodiversité, améliorer le cadre de vie et la santé des habitants mais aussi pour favoriser l'attractivité des territoires.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet objectif est déjà intégré dans la programmation des infrastructures, et nous avons ajouté la biodiversité. Il est inutile de confier à la région une mission de coordination en la matière. Retrait.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°287 rectifié est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°143 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 13, deuxième phrase

Remplacer les mots :

leur est soumis pour avis avant son adoption par le conseil régional

par les mots :

est adopté suite à un vote favorable d'au moins deux tiers des assemblées délibérantes des personnes publiques associées à la concertation

**Mme Éliane Assassi.** – L'article 4 rend les régions responsables de l'élaboration de la carte des bassins de mobilité sur son territoire, sans évoquer de concertation avec les autres collectivités et AOM du territoire.

La commission du développement durable a amendé le texte pour que ces bassins soient plutôt définis et délimités à l'issue d'une phase de concertation pilotée par la région. Cette concertation associe les AOM concernées et les syndicats mixtes dits « SRU », lorsqu'ils existent. Nous saluons cette solution de la commission, mais allons plus loin en indiquant que la carte issue de cette élaboration partenariale devra ensuite être validée par le vote d'au moins deux tiers des partenaires associés.

Tous les partenaires doivent être associés et le pouvoir de décision doit être partagé.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°408 rectifié *bis*, présenté par Mmes Vullien, Kauffmann et Sollogoub, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère et A. Marc et Mme Billon.

**Mme Michèle Vullien.** – Développer la mobilité suppose de la transversalité. Demander l'approbation par les deux-tiers des participants, c'est raisonnable.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cette approbation formelle risque de ralentir les décisions. Il appartient à la région de définir les modalités concrètes de concertation. Retrait.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

**M. Roger Karoutchi.** – Nous nous plaignons beaucoup de l'amoncellement de normes, des contraintes qui pèsent sur les collectivités territoriales - mais nous en ajoutons pourtant ! Au lieu de corseter les collectivités territoriales, laissons-les respirer, simplifions les normes !

*Les amendements identiques n<sup>os</sup> 648 rectifié bis 703 rectifié bis ne sont pas adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°575 rectifié, présenté par M. Bérut-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 14

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le contrat opérationnel de mobilité fixe les modalités de coordination des réseaux et de continuité des services de mobilité en particulier aux différents points de connexion entre les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3.

**M. Michel Dagbert.** – Le Gouvernement, et nous sommes d'accord, souhaite garantir la continuité des services de transports sans rupture. C'est l'objet des contrats de mobilité. Il est important de préciser.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cela est déjà prévu. Retrait.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – C'est le rôle de la région, comme chef de file, d'assurer cette coordination. Cet amendement est satisfait. Retrait.

*L'amendement n°575 rectifié est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°410, présenté par Mme Vullien.

Alinéa 16

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Le contrat est élaboré pour une durée de six ans. Il détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi. »

**Mme Michèle Vullien.** – Cet amendement fera plaisir à M. Karoutchi car il simplifie.

Certaines régions, en raison de leur taille, seront signataires de plus d'une quinzaine de contrats opérationnels de mobilité. L'obligation faite d'un bilan annuel de l'ensemble de ces contrats ne semble pas réaliste au regard des moyens humains de ces collectivités.

De ce fait, cet amendement propose de ne plus faire référence à la notion de « bilan annuel ».

Par ailleurs, il précise que les contrats opérationnels sont en vigueur pour une durée de 6 ans, durée concomitante avec la durée des mandats électoraux des exécutifs de la plupart des collectivités signataires.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Fixer la durée de validité dans la loi n'est pas nécessaire. Chaque région est libre de la fixer. Il en va de même du contenu des bilans. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°410 est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°775 rectifié, présenté par Mme Jasmin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 17

Après le mot :

ans

insérer les mots :

portée à la connaissance des usagers

**Mme Victoire Jasmin.** – Par souci de transparence de l'action publique, cet amendement informe les usagers sur l'évaluation des contrats opérationnels de mobilité par les autorités organisatrices.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Encore une fois, laissons les AOM libres d'organiser cette information. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°775 rectifié n'est pas adopté.*

*L'amendement n°848 rectifié bis n'est pas soutenu.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°983 rectifié, présenté par M. Gremillet, Mme Ramond, MM. Vaspart, Bonne, Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménie, Mme Bruguière, MM. Regnard, Raison, Bonhomme, Longuet et Pierre, Mme Lamure, M. Duplomb et Mme Garriaud-Maylam.

Après l'alinéa 17

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L.1215-1-.... – La région assure au niveau régional la coordination des schémas directeurs d'aménagement des infrastructures de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables établis par les autorités organisatrice de la mobilité en application de l'article L. 1214-2 du code des transports. Cette coordination veille à assurer un niveau de service homogène au sein de la région, en évitant notamment l'apparition de zones mal desservies. Elle prend en compte les contraintes et les possibilités d'alimentation électrique à partir des réseaux publics de transport et de distribution. Elle s'exerce en y associant les gestionnaires des réseaux de transport et de distribution compétents. Elle prend la forme d'avis favorable ou à

défaut de recommandations transmises aux autorités organisatrices de la mobilité à l'origine des schémas directeurs. »

**M. Marc Laménie.** – Cet amendement incite les AOM à établir des schémas directeurs d'aménagement des infrastructures de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, dont la coordination pourra être mise en œuvre par la région.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Retrait. Cet amendement s'inspire de mesures qui ont été déclarées irrecevables au titre de l'article 40 de la Constitution.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°983 rectifié est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°795, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

I. – Alinéa 19

remplacer les mots :

dont la composition est définie par voie réglementaire qu'elles

par les mots :

dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Il associe a minima des représentant des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Elles le

II. – Alinéa 20

Remplacer les mots :

du plan mentionné à l'article L. 1214-1 ou de celui mentionné à l'article L. 1214-36-1

par les mots :

du document de planification qu'elle élabore au titre du III de l'article L. 1231-1-1

III. – Alinéa 21

Compléter cet alinéa par les mots :

mentionné à l'article L. 1215-1

**M. Frédéric Marchand.** – Nous précisons que le comité des partenaires doit inclure des représentants des employeurs, des usagers et des habitants.

Nous donnons aussi la possibilité aux AOM d'adopter des comités au besoin de leur territoire.

**Mme la présidente.** – Sous-amendement n°1040 à l'amendement n°795 de M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche, présenté par M. Bérít-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

Amendement n° 795, alinéa 5

Remplacer le mot :

employeurs

par les mots :

partenaires sociaux représentatifs

**M. Jean-Michel Houllégatte.** – Le comité des partenaires doit inclure les syndicats des salariés.

**Mme la présidente.** – Amendement n°806, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

Alinéa 19

Remplacer les mots :

dont la composition est définie par voie réglementaire qu'elles

par les mots :

dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Il associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants, ainsi que les acteurs de la sphère sociale et de la mobilité. Elles le

**M. Frédéric Marchand.** – Nous incluons les représentants de la sphère sociale, qui est une force de proposition en matière tarifaire.

**Mme la présidente.** – Sous-amendement n°1041 à l'amendement n° 806 de M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche, présenté par M. Bérít-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

Amendement n° 806, alinéa 5

Remplacer le mot :

employeurs

par les mots :

partenaires sociaux représentatifs

**M. Jean-Michel Houllégatte.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement n°428 rectifié *ter*, présenté par MM. Babary et Lefèvre, Mmes Chain-Larché, Thomas et Raimond-Pavero, MM. Mouiller et Courtial, Mme Lassarade, MM. Husson et Magras, Mme Gruny, MM. Savary et Priou, Mme Deromedi, MM. Hugonet et Sido, Mme Lamure et MM. Longuet et Rapin.

Alinéa 19

Après les mots :

définie par voie réglementaire

insérer les mots :

et selon les règles de représentativité définie en application des articles L. 2152-1 à L. 2152-6 du code du travail pour les organisations patronales et de l'article 25-1 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations pour les associations d'usagers

**M. Jean-François Husson.** – Le projet de loi prévoit la création d'un comité des partenaires. C'est le signe d'une volonté de dialogue avec les financeurs et les usagers qui composeront ce comité. Il faut inclure les entreprises de la mobilité et assurer la représentativité des acteurs présents dans ce comité.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Rien n'empêche le pouvoir réglementaire de fixer un cadre *a minima* tout en laissant des marges de manœuvre aux AOM. Ces amendements prennent le risque d'en appeler d'autres dans la navette, et ils n'améliorent guère la qualité du texte... Retrait ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Il est important en effet de laisser le plus de souplesse aux collectivités territoriales pour composer le comité des partenaires. Toutefois, les employeurs qui contribuent *via* le versement mobilité sont très désireux d'être associés aux décisions, tout comme les usagers. Le comité doit inclure au minimum les employeurs et les usagers mais la loi ne doit pas aller plus loin dans les détails.

Avis favorable à l'amendement n°795. Avis défavorable au sous-amendement n°1040. Retrait des amendements n°806, 1041 et 428 rectifié *ter*.

**M. Frédéric Marchand.** – L'amendement n°795 est séduisant et convaincant, l'amendement n°806 séduisant mais pas convaincant. Je le retire.

*L'amendement n°806 est retiré.*

*Le sous-amendement n°1041 n'a plus d'objet.*

*L'amendement n°428 rectifié ter est retiré.*

*Le sous-amendement n°1040 n'est pas adopté.*

*L'amendement n°795 est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°412 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, MM. Capo-Canellas et Détraigne, Mmes Sollogoub, N. Delattre et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Bonnacarrère et A. Marc, Mmes Billon et C. Fournier et M. Delcros.

Alinéa 19

Après les mots :

qu'elles consultent

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

au moins une fois par an pour échanger notamment sur l'offre de mobilité, la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place.

**Mme Michèle Vullien.** – La rédaction initiale prévoyait que le comité des partenaires se réunissait en cas d'évolution substantielle de la politique tarifaire. Cette notion d'évolution substantielle n'est guère précise. Une réunion annuelle paraît préférable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Avis défavorable.

*L'amendement n°412 rectifié bis n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°482 rectifié, présenté par MM. Dantec, Artano, Gold, Léonhardt et Labbé et Mmes Costes et N. Delattre.

I. - Après l'alinéa 20

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« En matière de services de transport ferroviaire de voyageurs, l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 le consulte également sur la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, la performance énergétique et écologique et la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation des services.

II. - Après l'alinéa 31

Insérer un alinéa et un paragraphe ainsi rédigés :

...° L'article L. 2121-9-1 est abrogé.

...- Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validées les délibérations, actes réglementaires, décisions, accords, contrats et marchés pris ou passés par les collectivités territoriales, en leur qualité d'autorités organisatrices de transport ferroviaire, en tant qu'ils seraient contestés par le moyen qu'ils auraient été pris ou conclus sans respecter le décret n° 2018 1364 du 28 décembre 2018 relatif aux comités de suivi des dessertes ferroviaires.

**M. Ronan Dantec.** – On se plaint souvent de l'inflation des comités et des normes. Pour éviter la multiplication des échelons de structures consultatives qui compliquent la gouvernance, sans plus-value notable, nous supprimons le comité de desserte ferroviaire, plus limité que le comité des partenaires prévus dans la LOM.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°1000 rectifié *bis*, présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Piednoir, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mme Lavarde, MM. Vaspart et Mayet, Mme Duranton et MM. Le Gleut, Laménie, Regnard, Poniatowski et Rapin.

**M. Jean-François Husson.** – Amendement identique. Qui peut le plus, peut le moins !

*L'amendement n°273 rectifié n'est pas défendu.*

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Les comités de desserte ferroviaire n'ont pas le même périmètre. Ils ont été mis en place pour faire évoluer l'offre de services. Ils informent les petites communes et les départements sur l'évolution de la desserte ferroviaire. C'est très utile. Retrait ?

**M. Jean-François Husson.** – Il s'agit de comités consultatifs. Dans ces comités, lorsqu'il n'y a pas de problème, il n'y a pas grand monde. Il y a un risque de confusion avec le comité des partenaires. Leurs

réunions risquent d'apparaître comme redondantes pour les élus.

Il est bon enfin de penser tous les transports en même temps, par souci d'efficacité.

**M. Ronan Dantec.** – Cette explication est très complète. Quelques précisions rédactionnelles pourront néanmoins être apportées à l'Assemblée nationale, afin de bien marquer la spécificité des comités de desserte.

**M. Marc Laménie.** – Je soutiens ces amendements et ai signé celui de M. Husson. Je participais hier soir, à Charleville-Mézières, à la réunion d'un comité de ligne - ex-Comité régional des services de transport (Corest) - qui assure la concertation entre la SNCF, les élus, les usagers. Nous avons parlé du cadencement des TER entre Reims et Charleville-Mézières, d'une part, Charleville-Mézières et Givet, d'autre part. Ces trains dépendent de la région, en partenariat avec SNCF Mobilités et SNCF Réseau, en amont, puisque les infrastructures sont essentielles.

L'amendement de M. Husson vise, au-delà du ferroviaire, tous les modes de transport. C'est pourquoi je le voterai.

**M. Olivier Jacquin.** – Je soutiens ces amendements qui vont dans le bon sens. La concertation avec la SNCF pose problème. Notre amendement tendant à donner des moyens minimums aux associations d'usagers des transports, que nous avons déjà déposé dans le cadre du projet de loi relatif au pacte ferroviaire et que vous nous aviez suggéré de retirer, s'est vu, cette fois-ci, déclarer irrecevable au titre de l'article 40. Je n'ai donc d'autre moyen d'en parler qu'en expliquant mon vote sur d'autres amendements. Pouvez-vous me répondre, au fond, madame la ministre, sur le soutien à apporter à ces associations, qui font un travail remarquable ?

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Une précision : ces deux amendements ont fait l'objet d'une rectification en commission. Les missions des comités de desserte ont été intégrées à celles des comités de partenaires. L'Assemblée nationale n'aura donc rien à ajouter...

**M. Ronan Dantec.** – Très bien !

*Les amendements identiques n<sup>os</sup> 482 rectifié et 1000 rectifié bis sont adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°613 rectifié, présenté par M. Bérut-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 21

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

À sa demande, le département en est membre.

**M. Michel Dagbert.** – La composition du comité des partenaires doit être fixée par voie réglementaire. Cet amendement prévoit que les départements, s'il le souhaite, peuvent en être membres. Chargés des

politiques sociales et de l'insertion des demandeurs d'emploi, ils sont très sensibles aux politiques tarifaires et à l'offre de mobilités concourant à cette insertion. Il est indispensable d'associer les départements.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Il revient à la région de décider. Pourquoi ne viser que le département et non les autres collectivités territoriales ? Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis défavorable.

**M. Michel Dagbert.** – Cet amendement cible le niveau régional. Offrons à la région la possibilité d'être aidée dans sa politique, par l'avis du département.

Il ne suffit pas simplement de traverser la rue pour trouver un emploi...

**M. Roger Karoutchi.** – Je ne comprends pas cet amendement. Les départements sont déjà représentés dans le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités et non dans le comité des partenaires, lequel regroupe les usagers, les entreprises, les chambres de commerce, etc.

Vous allez mettre les départements dans deux instances et pas dans les mêmes conditions. Il serait plus simple de revoir la composition du conseil d'administration des autorités organisatrices et la représentation des départements dans cette instance.

*L'amendement n°613 rectifié n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°411 rectifié bis, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère et A. Marc et Mme Billon.

Alinéa 25, au début

Insérer une phrase ainsi rédigée :

L'autorité organisatrice de la mobilité régionale en est membre.

**Mme Michèle Vullien.** – En sa qualité de chef de file en matière d'intermodalité, il semble essentiel que la région soit représentée au sein de chaque syndicat mixte, de type loi SRU, existant sur son territoire.

Ces syndicats assurent en effet la coordination des services, la mise en œuvre d'un système d'information à l'intention des usagers, ainsi que la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Le projet de loi ouvre déjà la possibilité aux régions de s'associer à d'autres AOM. Respectons la libre administration des collectivités territoriales. Les contrats opérationnels de mobilité, que nous avons rétablis, assureront cette coordination. Retrait ou avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – De fait, les régions sont présentes dans tous les syndicats mixtes

SRU. N'en faisons pas une obligation législative. Retrait ou avis défavorable.

**Mme Michèle Vullien.** – Je maintiens cet amendement. S'il y avait moins d'hommes dans ces syndicats, ce ne serait pas le cas... (*Sourires*)

*L'amendement n°411 rectifié bis n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°580 rectifié, présenté par M. Bérít-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 30

Compléter cet alinéa par les mots :

ainsi que des représentants des partenaires sociaux représentatifs

**Mme Martine Filleul.** – L'amendement s'assure que le comité de partenaires d'Île-de-France Mobilités comprendra également lors de sa création l'ensemble des partenaires sociaux.

Les nouvelles offres de mobilité ou la politique tarifaire ne doivent pas être faites en-dehors de toute vision sociale des travailleurs et entreprises contribuant à ces services de mobilité, en particulier en Île-de-France. Il ne serait pas acceptable que le dumping social puisse servir de variable d'ajustement.

La participation de partenaires sociaux à ce comité devant être confirmée par les mesures réglementaires conformément aux dispositions de l'article L.1231-5 du code des transports, il s'agit donc de sécuriser cette participation par la loi au même titre que celle des communes.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Le comité de partenaires d'Île-de-France Mobilités inclut déjà des partenaires sociaux. Cette précision dans la loi est inutile. Retrait ou avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Ne surchargeons pas trop la loi ! Retrait ou avis défavorable.

**M. Olivier Jacquin.** – J'en profite pour revenir sur le financement des associations d'usagers. Nous en avons déjà discuté lors du pacte ferroviaire. Le Gouvernement avait pris des engagements. Où en est-on madame la ministre ? Est-il possible d'avoir une réponse ici même ?

**M. Roger Karoutchi.** – Quelles exigences ! (*Sourires*)

*L'amendement n°580 rectifié est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°442 rectifié, présenté par MM. Léonhardt, Artano et Roux, Mme M. Carrère et MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Castelli, Gabouty, Menonville, Requier et Vall.

Après l'alinéa 31

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après le premier alinéa de l'article L. 1241-11, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le nombre de sièges de la Ville de Paris et de chaque département est établi à la proportionnelle du nombre d'habitants. »

**M. Olivier Léonhardt.** – La gouvernance d'Île-de-France Mobilités est très déséquilibrée au détriment des départements.

Ayons des alternatives fiables à la voiture. Les embouteillages sont un gâchis économique et non seulement écologique et environnemental.

Revoyons la gouvernance du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités : Paris a cinq sièges, pour 2,2 millions d'habitants, tandis que chaque département en a un seul, soit sept en tout pour 10 millions d'habitants. La présidente de la région Île-de-France, devant la commission, a indiqué que les administrateurs parisiens ont parfois du mal à se rendre disponibles. Soulageons-les, en rendant la composition du conseil d'administration proportionnelle au nombre d'habitants ! (*Sourires*)

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La commission ne souhaite pas procéder à une telle modification sans concertation préalable avec les différents acteurs concernés. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – La composition du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités dépend des financements et non du nombre d'habitants.

La région finance 50 %, la ville de Paris 30 % et les départements 20 %. Avis défavorable.

**Mme Laure Darcos.** – Je soutiens Olivier Léonhardt, même si je conçois qu'il puisse y avoir des effets pervers. Usagers et élus de la grande couronne parisienne ne comprennent pas comment les lignes du RER B et D marchent si mal en permanence. En 2019, il n'est pas normal d'être laissé sur les quais sans aucune information en direct sur les retards, les pannes et leurs causes. Il s'agit pourtant d'un service public, un service au public ! La grande couronne en a marre de ne pas être écoutée ! C'est pourquoi, symboliquement, je voterai cet amendement.

**M. Rémi Féraud.** – Rétablissons la réalité. Au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, il y a une majorité de représentants de la région : 15 membres sur 29. Vous contestez donc la politique de la région depuis vingt ans !

**Mme Laure Darcos.** – Mais non !

**M. Rémi Féraud.** – Les cinq responsables de la ville de Paris sont issus des différents groupes politiques et la ville apporte une contribution de 392 millions d'euros en 2019.

L'Essonne a un représentant pour une contribution de 11 millions d'euros. Il n'y a donc pas surreprésentation de la ville de Paris.

**M. Roger Karoutchi.** – Des amendements pour réduire la place de la ville de Paris, vous nous faites rêver ! (*Sourires*) En des temps anciens, la ville de Paris refusait une représentation à la proportionnelle. Le conseil régional, chef de file des transports, et AOM, qui finance 50 % du budget, est majoritaire au conseil d'administration, c'est normal. Les représentants de la ville de Paris sont aussi issus des différents groupes politiques.

Le jour où on ira dans le sens de l'amendement de M. Léonhardt, mettons sur la table tous les financements : versement transport, contribution des départements... Qui paie décide !

Comme personne ne veut remettre à plat le financement, restons-en à l'organisation actuelle. Il y a suffisamment de problèmes à régler en ce moment entre la région et la ville de Paris, n'en créons pas un nouveau !

**M. Laurent Lafon.** – Nous avons oublié ce problème de répartition, fruit de lois anciennes...

On ne peut subrepticement modifier, au détour d'une telle loi, cette répartition, sans avoir pris le soin de recueillir l'avis des collectivités territoriales. Ce serait les déresponsabiliser.

Qu'elles débattent d'abord entre elles, nous trancherons si besoin ensuite !

Certes, ce dispositif assure une péréquation entre la ville de Paris qui finance plus mais a moins de problèmes de transport.

**M. Olivier Léonhardt.** – Le déséquilibre est faramineux. Encore heureux que Paris paie plus que les autres ! Oublie-t-on que les Parisiens paient trois à quatre fois moins de taxe d'habitation ou de taxe foncière que la banlieue, alors que Paris touche la taxe professionnelle sur les bureaux où les banlieusards qui utilisent les transports à cette fin viennent travailler ?

Une place de crèche à Paris coûte beaucoup moins cher qu'à Sainte-Geneviève-des-Bois, ville dont j'étais maire. On ne peut continuer à avoir un déséquilibre aussi important.

**M. Olivier Jacquin.** – Le problème est complexe. Vous mettez les pieds dans le plat, dans le cadre d'une guerre picrocholine typiquement parisienne, que le provincial que je suis ne peut que considérer avec un certain étonnement. Il y a des écarts de fiscalité. L'intensité de service ne peut être la même dans le fond de l'Essonne qu'à Paris...

Un représentant de l'Essonne pèse 1,314 million d'habitants, un représentant de Paris 428 000 habitants.

Je salue la sagesse de M. Karoutchi...

**M. Roger Karoutchi.** – Constante !

**M. Olivier Jacquin.** – Il aurait pu défendre les entreprises des Hauts-de-Seine qui contribuent beaucoup...

**M. Roger Karoutchi.** – Certes !

**M. Olivier Jacquin.** – Je vous invite à retirer cet amendement. Nous n'allons certainement pas le voter.

*L'amendement n°442 rectifié n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°508 rectifié, présenté par MM. Léonhardt, Artano et Roux, Mme Jouve et MM. Arnell, A. Bertrand, Collin, Castelli, Gabouty, Menonville et Requier.

Après l'alinéa 31

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 1241-11 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les représentants des entreprises disposent à minima de 10 % des sièges au sein du conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités. »

**M. Olivier Léonhardt.** – Cet amendement est dans la continuité du précédent.

Par leur contribution au titre du versement transport, les entreprises sont les principales financeuses d'Ile-de-France Mobilités.

Elles ne disposent pourtant, au travers de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France, que d'un seul siège sur 29 au sein du conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités.

Cet amendement rééquilibre cette représentation. Avec 10 % des sièges, les entreprises disposeraient d'au moins deux sièges.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Les employeurs disposent déjà de cinq représentants au comité des partenaires. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Les entreprises financent 50 % des dépenses d'Ile-de-France Mobilités, les usagers 30 %, les collectivités territoriales 20 %... Votre amendement bouleverse, sans aucune concertation préalable, les équilibres au sein du conseil d'administration. Ne modifions pas des équilibres si subtils. Avis défavorable.

*L'amendement n°508 rectifié est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°267 rectifié, présenté par MM. Lafon, Le Nay, Delahaye, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnacarrère et Henno, Mme Billon et MM. Capo-Canellas et L. Hervé.

Alinéa 34

Rédiger ainsi cet alinéa :

« 7° À l'organisation des mobilités, notamment à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports, à l'aménagement des gares et à la mise en place d'un schéma régional des véloroutes conformément à l'article L. 228-3 du code de l'environnement ; »

**M. Laurent Lafon.** – Cet amendement renforce la région, en tant que chef de file et autorité organisatrice



de la mobilité. Elle doit mettre en place un schéma régional des véloroutes sur son territoire.

La planification de ce schéma devra être cohérente avec les schémas existants au niveau européen et national, départemental et intercommunal.

Ce schéma facilitera l'utilisation du vélo sur de longues distances, grâce au développement des vélos à assistance électrique et de la **multimodalité**. Plusieurs régions ont déjà mis en œuvre ces schémas.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°900, présenté par M. Gontard.

**M. Guillaume Gontard.** – Cet amendement est cohérent avec l'amendement n°756. Il crée un nouvel article.

Le rapporteur l'a refusé, considérant que les Sraddet mettraient en cohérence tous ces schémas relatifs aux véloroutes.

Mais ces itinéraires ne concernent pas seulement le vélo. Nous voulons, à l'inverse, partir des territoires et des schémas régionaux véloroutes.

Monsieur le rapporteur, complétez le schéma national par ces schémas régionaux !

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Quoi de mieux que le Sraddet pour définir un schéma régional ? Ils complètent le dispositif national véloroutes. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je partage l'objectif d'un schéma national véloroutes, mais les Sraddet y pourvoient. Avis défavorable.

*Les amendements identiques n°s 267 rectifié et 900 ne sont pas adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°784 rectifié, présenté par MM. Raison et Perrin, Mme Vermeillet, M. Piednoir, Mme Chain-Larché, M. Mouiller, Mme M. Mercier, M. Husson, Mme Lamure, MM. Rapin et Vogel, Mme Imbert, MM. Gremillet, Wattebled, Priou, Babary, Pointereau, Magras, Longuet et Longeot, Mme Vullien, M. Guerriau, Mme Sollogoub, MM. D. Laurent, Chasseing et de Nicolaÿ, Mme Chauvin, M. Laugier, Mmes Ramond et Noël, MM. Guené et Chaize, Mme Micouleau, M. Vaspart, Mme Mélot, MM. Sol et Bascher, Mmes Estrosi Sassone, Bruguière, Deseyne et L. Darcos, MM. J.M. Boyer et Duplomb, Mmes Malet, Goy-Chavent, Férat et Lopez, MM. Chevrollier et Cuypers, Mme Raimond-Pavero, M. Luche, Mme Loisier, M. Groperrin, Mme Berthet, MM. Revet et Decool, Mmes Deroche et Deromedi, MM. A. Marc, Bonne et H. Leroy, Mmes Lassarade et Bonfanti-Dossat, MM. Brisson et B. Fournier, Mme Morhet-Richaud, MM. Dufaut, Fouché, Darnaud et Genest, Mme Billon, M. Charon, Mmes Gruny et Duranton, MM. Saury, Laménie, Mayet, Courtial et Moga, Mme de la Provôté, M. Pierre, Mme Renaud-Garabedian et M. Poniatowski.

Après l'alinéa 34

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

...° Le titre II du livre III de la première partie est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Aménagement des gares

« Art. L. 1427-.... – Lorsqu'il existe un ou plusieurs locaux laissés vacants, consécutivement à la fermeture ou au déplacement d'une gare, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont est membre la commune peut proposer à l'État, à la collectivité territoriale, à l'établissement public de coopération intercommunale ou à l'organisme chargé d'une mission de service public la conclusion d'une convention de mise à disposition des locaux laissés vacants dont ils sont propriétaires. Ils disposent d'un délai de trois mois pour y répondre.

« Le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont est membre la commune peut demander toute information complémentaire au représentant de l'État dans le département ou à l'autorité exécutive de la collectivité territoriale, de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ou de l'organisme chargé d'une mission de service public, relative à l'état et à l'utilisation envisagée des locaux laissés vacants dont ils sont propriétaires. Ceux-ci disposent d'un délai d'un mois pour la communiquer. » ;

**Mme Laure Darcos.** – Cet amendement vise, dans l'hypothèse d'une fermeture ou du déplacement d'une gare, à favoriser la transformation du site.

Il oblige les propriétaires des locaux restés vacants à répondre dans un délai de trois mois à une proposition de convention de mise à disposition adressée par l'exécutif local, et dans un délai d'un mois à toute demande d'information complémentaire.

Évitons les gares « fantômes » dont l'usage se limite à l'accès aux quais, certaines d'entre elles ne disposant même plus de salle d'attente.

L'objectif est par exemple de parvenir aux solutions mises en œuvre en Suisse où le gérant d'un commerce, installé dans une ancienne gare, assure également la distribution des billets de train.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet amendement traduit l'exaspération de nombre d'élus sur certains dossiers bien connus, où les réponses de la SNCF sont tardives, quand elles existent. Sagesse. Il n'est pas normal que les élus n'obtiennent pas de réponse. Il m'a fallu quatre ans pour obtenir une réponse pour un projet d'aménagement de parking. Sagesse, même si juridiquement je serai plus réservé sur ce dispositif.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Ce n'est pas un problème juridique, mais un problème d'attention. Créer une procédure contraignante avec des délais et des notifications ne me paraît pas être la bonne voie.

Privilégions la concertation. Je prends l'engagement que dans le contrat entre l'État et les gestionnaires de gares, cette question soit abordée.

Gares et Connexions ne doit pas s'intéresser qu'aux grandes gares mais doit aussi se préoccuper des petites gares. Retrait, à défaut avis défavorable.

**M. Marc Laménie.** – J'ai cosigné cet amendement. Les gares sont des lieux emblématiques au titre de l'aménagement du territoire. Or de nombreuses gares restent trop longtemps vacantes, inhabitées, dégradées. Ce patrimoine est fragile.

**Mme Laure Darcos.** – J'entends les propos de la ministre mais Michel Raison tient beaucoup à cet amendement.

**M. Gérard Longuet.** – Je soutiendrai cet amendement. La SNCF a réaménagé avec succès certaines gares mais curieusement, là où le foncier est le plus cher ! Voyez la gare d'Orsay, transformée en musée, ou encore les gares de la petite ceinture, dans l'Ouest parisien, centres commerciaux, restaurants et autres lieux de loisir....

Mais curieusement, la SNCF oublie les gares des petites villes et les demandes des élus, auxquels cette grande maison a la fâcheuse habitude de ne pas répondre... (*Applaudissements sur les bancs des groupes Les Républicains, UC et RDSE*)

**M. Olivier Jacquin.** – Je citerai l'exemple de la gare de Pagny-sur-Moselle, quatrième gare de Meurthe-et-Moselle avec un trafic de 300 000 passagers par an.

Après une concertation formelle, avec la seule région, la SNCF a fermé brutalement le guichet. La SNCF devrait tout de même prendre en compte les demandes des élus locaux et des habitants. Comme avec la Poste, il est possible de nouer des partenariats fructueux dans des lieux à fort passage.

**Mme Marie-Thérèse Bruguière.** – Dans ma commune, la gare a été supprimée, avec regret, mais c'était justifié. Toutefois, je comprends la volonté des élus de conserver la gare, quand c'est possible.

**Mme Nelly Tocqueville.** – À Rouen aussi, des guichets ferment au motif qu'on peut acheter ses billets sur internet ou au Carrefour Market. C'est vrai, mais, du coup, les fermetures de services publics se multiplient et c'est très inopportun dans le contexte actuel.

**M. Alain Schmitz.** – Dans une petite commune des Yvelines, en dépit des projets et de propositions des élus, qui se sont heurtés à une estimation des Domaines trop élevée, la SNCF n'a rien fait pour sauver une charmante petite gare typique de l'architecture ferroviaire du XIX<sup>e</sup> siècle, et a dû, au bout de quelques années, détruire, à ses frais, le bâtiment abandonné qui menaçait ruine.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Sagesse, en tant que rapporteur ; mais à titre personnel, je voterai cet amendement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Oui, la SNCF a de gros progrès à faire pour améliorer ses relations avec les élus locaux... (*Applaudissements sur tous les bancs*)

**M. Olivier Jacquin.** – Et les parlementaires !

**Voix à droite.** – Il faudra leur dire !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Ne mélangeons pas, toutefois, cet aspect, réel, avec la question du maintien des guichets qui relève des régions et non de la SNCF ! Mais, une fois la décision prise, il faut, comme cela se fait au Danemark que j'aime citer en exemple, animer ces lieux de flux.

*L'amendement n°784 rectifié est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°537 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Bazin, Gremillet et Husson, Mme Lamure, MM. Bascher, Mouiller, Longuet, Daubresse et Segouin, Mmes de Cidrac, Deromedi et Garriaud-Maylam, M. Pointereau, Mmes Chain-Larché et Eustache-Brinio et M. Rapin.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - A la première phrase de l'article 53 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, le mot : « adaptées » est remplacé par les mots : « ou de pôles d'échanges multimodaux adaptés ».

**M. Arnaud Bazin.** – Les gestionnaires d'infrastructures routières doivent être consultés par les autorités compétentes, et participer à la création ou au développement de pôles d'échanges multimodaux nécessaires à l'amélioration des mobilités du quotidien et à l'accélération de la transition écologique.

Cet amendement permettra notamment la couverture par le produit du péage de ces contributions financières : les gestionnaires d'infrastructures routières pourront ainsi participer à la réalisation et au financement de pôles d'échanges multimodaux, notamment par la création de parkings.

*L'amendement n°715 rectifié n'est pas défendu.*

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°757 rectifié *quater*, présenté par MM. Chaize, Savary et Magras, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguière, M. Piednoir, Mme Lassarade, MM. Priou, Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal, MM. Revet, Poniatowski et Duplomb et Mme Bories.

**Mme Pascale Bories.** – Oui, il est indispensable de développer les parkings de covoiturage, les pôles d'échanges multimodaux.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°759 rectifié *ter*, présenté par M. Kern, Mmes Goy-Chavent et Vullien, MM. Bonnacarrère, Laugier,

Henno, Bockel et Laurey, Mmes Billon, Sollogoub, de la Provôté et C. Fournier, M. Détraigne et Mme Férat.

**Mme Michèle Vullien.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°853 rectifié *sexies*, présenté par MM. de Nicolaÿ et de Legge, Mme Morhet-Richaud et MM. Buffet, Charon, Lefèvre, Sido et B. Fournier.

**M. Louis-Jean de Nicolaÿ.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis très favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Mesurez bien les conséquences de vos propositions : vous souhaitez mettre à contribution les sociétés autoroutières. C'est très bien, mais, *in fine*, ce sera l'automobiliste qui paiera.

*Les amendements identiques n°537 rectifié quinquies, 757 rectifié quater, 759 rectifié ter et 853 rectifié sexies sont adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°394 rectifié, présenté par M. Gremillet, Mmes Deromedi et Ramond, MM. Vaspert, Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménie, Mme Bruguière, MM. Regnard, Raison, Pointereau, Bonhomme, Longuet et Pierre et Mmes Lamure et Garriaud-Maylam.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement une évaluation de l'état des infrastructures et des circulations sur les lignes catégorisées UIC 7 à 9 en vue d'établir une classification actualisée de ces lignes au regard de leur utilité socio-économique et de leur contribution à l'aménagement du territoire, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, en particulier les régions.

**M. Marc Laménie.** – Nous voulons réaffirmer l'intérêt des petites lignes ferroviaires, durement affectées par des retards d'investissements chroniques.

Certes, SNCF Réseau a mis en place, dans le cadre de son contrat de performance signé avec l'État, une politique pour réduire le déficit chronique de l'établissement public. Le gestionnaire des infrastructures se désengage sur les lignes capillaires, depuis déjà plusieurs dizaines d'années. L'État doit engager une réflexion pour assurer la pérennisation de ces lignes sur le temps long, identifier dans un rapport remis au Parlement les modes de financements de ces lignes et mettre les moyens financiers nécessaires pour en assurer la réhabilitation, avant tout transfert de la propriété de ces lignes aux régions volontaires. Cet engagement pourrait utilement être pris avant l'élaboration des prochains contrats de plan État-Région à l'horizon 2020 et l'ouverture à la concurrence.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Une évaluation a déjà été demandée par le Parlement. Retrait ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – En effet, une étude est en cours conformément à la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, et sera remise avant fin juin 2019. Retrait ?

*L'amendement n°394 rectifié est retiré.*

*L'article 4, modifié, est adopté.*

## ARTICLE ADDITIONNEL

**Mme la présidente.** – Amendement n°681 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Il est établi sous l'autorité du Haut Comité du système de transport ferroviaire mentionné à l'article L. 2100-3 du code des transports, un schéma national de dessertes pour celles qui relèvent d'une logique de déplacement national. Ce schéma est actualisé au minimum tous les cinq ans et fait l'objet d'une présentation et d'un débat avec vote au Parlement.

S'agissant des dessertes d'intérêt régional ou local, le schéma de dessertes et de mobilités est intégré au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales. Ce schéma fait l'objet d'une présentation et d'un débat au Parlement.

**M. Olivier Jacquin.** – C'est un amendement de rappel : nous l'avons déjà déposé lors de l'examen de la loi sur le nouveau pacte ferroviaire.

La Représentation nationale doit être informée au moins une fois par mandature des évolutions de l'offre de transport ferroviaire sur le territoire, d'autant plus que l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs va bouleverser les pratiques.

Dès la promulgation de la loi, la SNCF a commencé à annoncer des suppressions de services, après des consultations discutables. Ainsi, deux TGV vers le Grand Est ont été supprimés au motif des travaux à la gare de Lyon-Part-Dieu. *Idem* dans le Nord. Nous avons pourtant tous voté, à l'initiative de M. Cornu, pour un conventionnement entre l'État et la SNCF sur les lignes déficitaires. Pour l'instant, le conseil d'administration de la SNCF fait ses affaires...

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Le premier volet de l'amendement est satisfait par le droit en vigueur. Le second alourdirait le travail des régions, qui planifieront librement leur service. Je ne vois pas l'intérêt d'un débat au Parlement. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis. Il n'est pas de bonne gouvernance de discuter au Parlement de dessertes décidées par les régions.

J'ai bien en tête les problèmes de desserte du Grand Est dus aux travaux en gare de Lyon Part-Dieu ; les dessertes existantes devront être revues. J'ai également bien en tête les concertations engagées dans les Hauts-de-France, et ai demandé à la SNCF de revoir sa copie.

Pour maintenir une desserte TGV au-delà des LGV, nous avons prévu une péréquation au travers des péages TGV ; l'ordonnance sera prise avant l'été.

Enfin, nous présenterons le schéma national des dessertes ferroviaires d'intérêt national préalablement au renouvellement des conventions TET en 2020.

**M. Hervé Maurey**, *président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable*. – Si l'amendement est satisfait, je ne le suis pas. Cela fait depuis la loi de 2014 que nous attendons un schéma national des dessertes. Je vous ai posé la même question il y a un an, lors des débats sur le nouveau pacte ferroviaire. Vous m'aviez répondu qu'il allait être publié. Où est est-on ?

**M. Olivier Jacquin**. – La ministre m'avait fait la même réponse exactement, les comptes rendus font foi ! Cela dit, vos annonces sur le conventionnement et sur les péages me satisfont.

Nous demandons seulement, par cet amendement, que le Parlement soit informé des schémas régionaux. Vu l'absence de schéma national et la complexité des relations avec SNCF Mobilités, je vous invite à voter cet amendement pour marquer notre insatisfaction.

**Mme Élisabeth Borne**, *ministre*. – Le schéma national porte seulement sur les dessertes conventionnées, par sur les dessertes librement organisées. Cela dit, je comprends votre impatience. La convention sur les TET court jusqu'en 2020 ; le schéma sera publié avant son renouvellement.

*L'amendement n°681 rectifié n'est pas adopté.*

## ARTICLE 5

**M. Guillaume Gontard**. – Je veux souligner les apports de la commission et l'ouverture dont a fait preuve le rapporteur en acceptant nombre de nos amendements, notamment sur le transport fluvial de marchandises. Nous plaidons pour la complémentarité entre les modes de transport.

L'articulation du plan de mobilité au plan Climat est une avancée pour la préservation de l'environnement et de la biodiversité. Nous sommes ainsi satisfaits que plus de temps ait été donné aux collectivités territoriales pour mettre à jour leurs documents.

**Mme la présidente**. – Amendement n°226 rectifié *bis*, présenté par M. Mouiller, Mmes Puissat, Deromedi et Thomas, M. Sol, Mme Estrosi Sassone, MM. Savary et Le Nay, Mmes Vullien, Morhet-Richaud, Lassarade et L. Darcos, MM. A. Marc et B. Fournier, Mmes Di Folco, Bruguère et Ramond, MM. D. Laurent, Bouloux, Schmitz, Cuyppers et Vaspert, Mme Canayer,

MM. de Legge et Hugonet, Mmes Dumas et Micouleau, M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Durantou, M. Longeot, Mme Guidez, MM. Daubresse et Charon, Mme Billon, MM. Darnaud et Dufaut, Mme Garriaud-Maylam, MM. Decool et Morisset, Mme Malet, MM. Le Gleut, Nougéin, Bonne et Segouin, Mmes Lavarde et Deseyne, M. Bonnacarrère, Mme Lopez, M. Moga, Mme Doineau, MM. Husson, Raison, Perrin, L. Hervé et Chasseing, Mmes Lherbier, Raimond-Pavero et Boulay-Espéronnier, MM. Laménie, Pointereau et Poniatowski, Mmes Noël, Imbert, Lamure et Keller et MM. Malhuret, Gremillet, Babary et Sido.

Alinéa 5, première phrase

Après les mots :

mobilité des personnes

insérer les mots :

, dont l'accessibilité,

**Mme Laure Darcos** – Cet amendement intègre l'accessibilité dans les plans de mobilité. Il s'agit d'anticiper le vieillissement démographique, et de tenir compte des personnes handicapées mais aussi des familles qui circulent avec des poussettes.

L'accessibilité participe au développement économique. C'est un élément du droit à la mobilité, qu'il convient d'ancrer dans les plans de la mobilité : c'est le pilier sociétal du développement durable.

**M. Didier Mandelli**, *rapporteur*. – Cet amendement s'insère mal dans le code des transports, dont l'article 1214-2 prévoit déjà que le plan de mobilité vise « le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ». Retrait ?

**Mme Élisabeth Borne**, *ministre*. – Même avis.

*L'amendement n°226 rectifié bis est retiré.*

**Mme la présidente**. – Amendement n°734 rectifié *bis*, présenté par M. Lurel et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 5, seconde phrase

Après le mot :

diversité

insérer les mots :

et des caractéristiques particulières, notamment topographiques et géographiques,

**Mme Victoire Jasmin**. – Nous précisons que le plan de mobilité prend en compte les caractéristiques particulières, notamment topographiques et géographiques, des territoires.

**M. Didier Mandelli**, *rapporteur*. – L'article 5 précise que les autorités organisatrices tiennent compte de la diversité des composantes du territoire. La formulation

est suffisamment englobante pour répondre à votre préoccupation. Retrait ou avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°734 rectifié bis n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°144, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il se fixe pour objectif de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements climatiques de la France.

**M. Guillaume Gontard.** – La LOM doit répondre à l'urgence climatique, sachant que 30 % des émissions de gaz à effet de serre sont imputables aux transports.

Nous nous réjouissons que soit affirmé l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, mais souhaitons qu'il soit traduit dans la loi et localement dans les plans de mobilité. Ces derniers seraient ainsi des documents de référence pour les engagements français.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet amendement s'intègre mal dans le code des transports. Sur le fond, il est satisfait par une modification adoptée à l'initiative M. Dantec en commission, qui complète l'article L. 1214-2 par l'objectif de diminution des émissions liées au secteur des transports « selon une trajectoire cohérente avec les engagements climatiques de la France ». Retrait ou avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°144 n'est pas adopté.*

*L'amendement n°517 rectifié bis n'est pas défendu.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°583 rectifié, présenté par M. Bérít-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'alinéa 5

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Il associe dans sa préparation les départements, chefs de file des politiques sociales, et les autres collectivités territoriales concernées. » ;

**Mme Martine Filleul.** – Le plan de déplacement urbain, devenu plan de mobilité, régit l'organisation des mobilités de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement. Il est élaboré en tenant compte des besoins et de la diversité de la population et des composantes du territoire. C'est pourquoi le département doit être associé à son élaboration, aux côtés des autres acteurs concernés.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Votre amendement est satisfait par l'article 1214-14 du code des transports. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°583 rectifié est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°259 rectifié, présenté par MM. Gremillet et Chaize, Mme Deromedi, MM. Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménié, Mme Bruguière, MM. Piednoir, Regnard, Pointereau, Bonhomme, Longuet et Pierre, Mme Lamure, M. Duplomb et Mme Garriaud-Maylam.

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par les mots :

telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux

**M. Marc Laménié.** – Les plans de mobilité doivent veiller à limiter l'étalement urbain, tel que défini par les plans locaux d'urbanisme selon les besoins de chaque territoire.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°321 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. Antiste et Mme Jasmin.

**Mme Victoire Jasmin.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°466 rectifié, présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. A. Bertrand, Corbisez, Collin et Castelli, Mmes Costes et N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

**M. Jean-Claude Requier.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°647 rectifié *bis*, présenté par MM. Pellevat et L. Hervé, Mmes Noël et Vullien, MM. Luche et Panunzi, Mmes Vermeillet et Micouleau, MM. Le Nay et Longeot, Mme Morhet-Richaud, M. Moga, Mme Puissat, M. Charon, Mme Joissains, MM. Genest, B. Fournier et J.M. Boyer, Mme Billon et MM. Rapin et Savin.

**Mme Michèle Vullien.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – C'est le PLU qui prend en compte le plan de mobilité, non l'inverse. Ces amendements partent d'une interprétation erronée ; le plan de mobilité n'a aucune portée sur l'urbanisation. Retrait ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – La maîtrise de l'étalement urbain est un enjeu majeur. Une urbanisation de lotissements éloignés des gares et des centres commerciaux accroît les problèmes de mobilité. Cela dit, l'amendement n'est pas opérant. Retrait ou avis défavorable.

**M. Marc Laménié.** – Je le retire, mais il faut prendre en compte le lien entre habitat et transport.

*L'amendement n°259 rectifié est retiré.*

*Les amendements identiques n°s 321 rectifié bis, 466 rectifié et 647 rectifié bis ne sont pas adoptés.*

**M. le président.** – Amendement n°527 rectifié, présenté par M. Lurel, Mme Jasmin, M. Antiste, Mme Conconne, M. Temal, Mme Ghali, M. Raynal, Mme Prévile et MM. Lalande, Daudigny et Montaugé.

Alinéa 9

Après le mot :

ruraux,

insérer les mots :

des territoires enclavés ou isolés,

**Mme Victoire Jasmin.** – Outre les « territoires moins denses ou ruraux » visés par l'alinéa, cet amendement propose de prendre en compte l'accessibilité des services dans les territoires enclavés ou isolés.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le plan de mobilité vise déjà le renforcement de la cohésion sociale et territoriale. Retrait ou avis défavorable.

*L'amendement n°527 rectifié est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°413 rectifié bis, présenté par Mme Vullien, MM. Capo-Canellas et Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti et A. Marc, Mmes Billon et C. Fournier et MM. Delcros et Fouché.

Alinéa 10

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

À cette fin, l'État fournit annuellement à toutes les autorités organisatrices de la mobilité concernées les données d'accidentologie impliquant au moins un cycliste ou un piéton de leur territoire.

**Mme Michèle Vullien.** – Cet amendement permet aux AOM de récupérer automatiquement les données relatives à la sécurité routière sur leur territoire afin de réaliser le bilan obligatoire d'accidentologie.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Il est satisfait : les AOM ont déjà accès à une base de données centralisées des accidents grâce à une convention avec l'observatoire interministériel de la sécurité routière. Retrait ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

**Mme Michèle Vullien.** – Je suis très étonnée puisque les autorités organisatrices le réclament.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Les autorités organisatrices doivent assurer le suivi des accidents. L'État, via cet observatoire et le Cerema, apporte une aide technique aux AOM en leur donnant accès au fichier BAAC – peut-être insuffisamment connu.

**Mme Michèle Vullien.** – Je retire l'amendement mais nous vérifierons si l'accès à ce fichier est si fluide que vous le dites.

*L'amendement n°413 rectifié bis est retiré.*

*L'amendement n°288 rectifié n'est pas défendu.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°614 rectifié, présenté par M. Bérit-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 17

Après le mot :

entreprises

insérer les mots :

, des services publics

**Mme Martine Filleul.** – N'oublions pas les agents des services publics présents sur les territoires, à qui il faut aussi proposer de nouvelles facilités de transport.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet amendement est satisfait par la rédaction issue des travaux de la commission. C'est une faculté et non une obligation. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°614 rectifié n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°23 rectifié bis, présenté par M. Longeot, Mme Vullien, MM. Cigolotti et Médevielle, Mme de la Provôté, MM. L. Hervé, Le Nay et Canevet, Mmes Billon et Vermeillet et MM. Henno, Laugier et Janssens.

Alinéa 19

Compléter cet alinéa par les mots :

, ainsi qu'à mettre en place des expérimentations de décalage des horaires permettant de favoriser le réenchaînement des services de transport scolaire

**M. Jean-François Longeot.** – Cet amendement ajoute dans les objectifs des plans de mobilité un alinéa visant à favoriser les expérimentations de décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires afin d'enchaîner deux circuits avec le même véhicule et le même conducteur.

Cela diminuerait le nombre de véhicules en circulation et permettrait d'allonger le temps de travail des conducteurs qui sont souvent à temps partiel. À Rennes, l'étalement des horaires d'entrée et de sortie des établissements a désengorgé les transports en commun et permis de faire des économies en optimisant l'usage des véhicules.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°80 rectifié ter, présenté par M. Vaspart, Mmes Lamure et Gruny, M. Lefèvre, Mmes Morhet-Richaud, Imbert et Canayer, M. Gremillet, Mme Ramond, MM. Rapin, Savary, Raison, Perrin, Priou, Karoutchi, Husson, Piednoir, H. Leroy, Saury, Schmitz et Moga, Mme Duranton, MM. Darnaud, Daubresse, Cuypers, Courtial et Genest, Mmes Deromedi et Lassarade, M. Laménie, Mmes Di Folco et Bruguère, MM. Bonnacarrère et D. Laurent, Mme Renaud-Garabedian et M. Bascher.

**M. Antoine Lefèvre.** – Il a été excellemment défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°790 rectifié, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

**M. Frédéric Marchand.** – Décaler les horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires réduirait le coût des transports scolaires et serait bénéfique pour l'environnement.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°843 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot, M. Wattebled, Mme Lherbier et M. Fouché.

**M. Jérôme Bignon.** – Tout a été dit !

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'objectif est intéressant, mais la gestion des horaires des établissements scolaires ne dépend pas des AOM. Elles ne peuvent mettre seules en place une telle expérimentation. Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je partage vos préoccupations. L'amendement n°510 que vous avez adopté prévoit que les autorités académiques consulteront les AOM. Ces dernières ne sauraient être à l'initiative concernant les horaires des établissements scolaires ; l'amendement n'est donc guère opérationnel. Retrait ou avis défavorable.

*Les amendements identiques n°s 23 rectifié bis, 80 rectifié ter, 790 rectifié et 843 rectifié quinquies sont adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°414, présenté par Mme Vullien.

Alinéa 21

1° Première phrase

a) Remplacer les mots :

schéma structurant cyclable et piéton visant

par les mots :

volet relatif à

b) Compléter cette phrase par les mots :

cyclables et piétons

2° Seconde phrase

Remplacer les mots :

Le plan

par les mots :

Ce volet

**Mme Michèle Vullien.** – Le terme « schéma structurant » ne sied pas à la vocation planificatrice d'un plan de mobilité.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°414 est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°702 rectifié, présenté par M. Piednoir, Mmes Deroche, Deromedi, Garriaud-Maylam et M. Mercier, M. Husson, Mme L. Darcos, MM. Savin, H. Leroy, D. Laurent et Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Lassarade, MM. Charon, Saury, Priou et Gremillet et Mmes Durantou et Billon.

I. – Alinéa 21, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Ce plan prend en compte les schémas définis aux autres niveaux territoriaux.

II. – Après l'alinéa 63

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Il intègre les itinéraires d'intérêt régional et le schéma départemental vélo lorsqu'il existe.

**Mme Laure Darcos.** – La planification de l'offre d'itinéraires cyclables locaux doit être en adéquation avec les itinéraires cyclables d'intérêt régional inscrits au Sradet et les schémas vélos départementaux. Cet amendement intègre également les schémas des véloroutes dans les plans de mobilité rurale.

**Mme la présidente.** – Amendement n°649 rectifié, présenté par Mme Noël, MM. Bascher, Savary, Piednoir, Chaize, Bonne, Genest et Sido, Mme A.M. Bertrand, MM. Vogel et Pellevat, Mme Keller, MM. B. Fournier, de Nicolaÿ et Chatillon, Mme Deromedi, MM. Morisset, Bonhomme et Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Imbert et M. Gremillet.

I. – Après l'alinéa 25

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après le même article L. 1214-4, il est inséré un article L. 1214-4-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-4-... – Le plan de mobilité définit un schéma structurant cyclable et piéton visant la continuité et la sécurisation des itinéraires et leur cohérence avec le schéma régional des véloroutes et, le cas échéant, le schéma départemental vélo. Il définit notamment la localisation des zones de stationnement à proximité des gares ou aux entrées de villes et le stationnement des vélos. » ;

II. – Après l'alinéa 63

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Il intègre le schéma régional des véloroutes et le schéma départemental vélo lorsqu'il existe.

**M. Louis-Jean de Nicolaÿ.** – Des itinéraires cyclables linéaires, continus et sécurisés sont indispensables pour favoriser le report modal de la voiture vers le vélo, pour des distances jusqu'à 15 km voire au-delà.

Les plans de mobilité doivent assurer la meilleure cohérence territoriale possible entre les outils de planification.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La commission a intégré au Sraddet les itinéraires cyclables d'intérêt régional. Le plan de mobilité doit être compatible avec le Sraddet. Ces amendements sont satisfaits par la combinaison du droit en vigueur et du projet de loi. Retrait ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*Les amendements n<sup>os</sup> 702 rectifié et 649 rectifié sont retirés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n<sup>o</sup> 712, présenté par M. Laugier, Mme Primas, M. Schmitz et Mme de Cidrac.

Après l'alinéa 22

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-2-.... – Le plan de mobilité intègre un schéma pour le recensement des espaces publics aériens utilisables par les transports urbains de marchandises et de passagers. Le plan définit également les pôles d'échanges multimodaux des transports utilisant les espaces publics aériens et les autres types de transport situés dans le ressort territorial. » ;

**Mme Marta de Cidrac.** – Il serait intéressant que le cadre réglementaire recense les espaces publics aériens utilisables par les transports urbains de marchandises et de passagers. De tels projets existent dans les Yvelines. Qu'en pensez-vous ?

**Mme la présidente.** – Amendement identique n<sup>o</sup> 833 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Lévrier, de Belenet, Mohamed Soilihi, Bonnacarrère, Guerriau, A. Marc, Théophile, Louault, Henno, Wattebled, Moga et Gattolin.

**M. Dominique Théophile.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Le plan des mobilités intègre déjà l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération. Retrait ou avis défavorable. Inutile de prévoir un volet dédié à l'intégration des espaces publics aériens, notion assez imprécise.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Cet amendement, qui envisage des livraisons par drone dans les villes denses, a quelques longueurs d'avance... Nous y réfléchissons même si pour l'heure, les drones ne sont pas assez sécurisés. Difficile dès lors pour les AOM d'intégrer dès à présent ces réflexions exploratoires dans leurs plans de mobilité. Retrait ou avis défavorable.

*L'amendement n<sup>o</sup> 712 est retiré.*

*L'amendement n<sup>o</sup> 833 rectifié quinquies n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n<sup>o</sup> 552 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne,

Mmes Sollogoub et Kauffmann et MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère et A. Marc.

Alinéas 23 et 24

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

5<sup>o</sup> L'article L. 1214-3 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les communautés de communes autorités organisatrices de la mobilité ne sont pas soumises à cette obligation. » ;

**Mme Michèle Vullien.** – Le code des transports prévoit que les AOM dont le ressort territorial inclut ou recoupe une agglomération de plus de 100 000 habitants doivent élaborer un plan de mobilité. Selon le Cerema, 61 agglomérations dépassent ce seuil, ce qui correspond à 95 AOM.

Or ces alinéas ciblent directement les AOM dont le ressort territorial comporte plus de 100 000 habitants en supprimant la référence à la notion d'agglomération. Une vingtaine d'AOM de taille moyenne basculeraient alors dans un régime d'obligation, alors que leur agglomération compte moins de 100 000 habitants. Dans ces AOM, souvent composées de nombreuses communes rurales, la mise en œuvre d'un plan de mobilité n'est pas pertinente. Revenons aux critères actuellement en vigueur.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n<sup>o</sup> 997 rectifié *bis*, présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Piednoir, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mme Lavarde, M. Vaspart, Mmes Guillotin et Duranton, MM. Le Gleut, Laménie, Regnard, Poniatowski, Gremillet et Rapin et Mme Chauvin.

**M. Jean-François Husson.** – C'est le même.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Ces amendements résolvent une difficulté réelle en prévoyant que les communautés de communes ne seront pas soumises à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité. Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Des communautés de communes ne doivent pas être obligées de réaliser des plans de mobilité. La rédaction initiale suffisait mais avis favorable compte tenu de la rédaction de la commission.

*Les amendements identiques n<sup>os</sup> 552 rectifié bis et 997 rectifié bis sont adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n<sup>o</sup> 341 rectifié, présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mmes Lavarde et Duranton et MM. Le Gleut, Laménie, Regnard, Gremillet et Rapin.

I.- Alinéa 26

Remplacer les mots :

aux premier et

par le mot :



au

II.- Après l'alinéa 26

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Le premier alinéa de l'article L. 1214-7 est ainsi rédigé :

« Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre I<sup>er</sup> du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII du même code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, avec le plan climat-air-énergie territorial prévu par l'article L. 229-26 du code de l'environnement, lorsqu'il couvre la totalité du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et, si cette dernière condition n'est pas remplie, l'autorité organisatrice de la mobilité par substitution définit le plan climat-air-énergie territorial en lien avec le territoire concerné. » ;

**M. Jean-François Husson.** – Cet amendement comble les trous dans la raquette. La loi de transition énergétique pour la croissance verte impose aux EPCI de plus de 20 000 habitants d'élaborer des plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET). Cet amendement prévoit la compatibilité entre ces PCAET et les plans de mobilité.

Les AOM doivent intégrer les objectifs de transition énergétique à la programmation locale dans les plans de mobilité.

En l'absence de PCAET couvrant le périmètre du plan de mobilité, la région, AOM par substitution, définit le PCAET, en lien avec le territoire.

L'idée est de ne laisser aucun territoire de plus de 20 000 habitants non couvert. Rappeler la responsabilité de la région, c'est une possibilité de solidarité pour éviter que ces territoires ne soient laissés pour compte.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet amendement est en partie satisfait par un ajout de la commission. L'élaboration par une AOM d'un plan de ce type n'est pas pertinente. La mobilité n'est qu'une partie du champ du PCAET. Retrait ?

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** – La relation entre le plan de mobilité et le Sradet est perdue, dans ce cas. Retrait ou avis défavorable.

**M. Jean-François Husson.** – Un EPCI de moins de 20 000 habitants n'a pas l'obligation d'élaborer un PCAET ; c'est une erreur.

Les AOM ne couvrent pas exactement le même périmètre que les PCAET mais il y aura des croisements. La région étant AOM de fait si aucun

EPCI ne se saisit de cette compétence, nous appliquons le parallélisme des formes. Cela dit, vu la complexité du sujet, je retire l'amendement.

*L'amendement n°341 rectifié est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°1028, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission.

Alinéa 26

Remplacer la référence :

L. 1248-8

par la référence :

L. 1214-8

*L'amendement rédactionnel n°1028, accepté par le Gouvernement, est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°145 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'alinéa 33

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Au II, le mot : « cent » est remplacé par le mot : « cinquante » ;

**M. Pascal Savoldelli.** – Les entreprises de plus de cent salariés ont l'obligation de mettre en place un plan mobilité entreprise ; l'Ademe en suit la mise en œuvre. Pourquoi n'est-ce pas possible dès cinquante salariés ?

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Une telle modification nécessiterait une concertation préalable. Et le choix du seuil retenu n'a pas de justification particulière. Avis défavorable.

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** – Parmi les entreprises soumises à l'obligation de réaliser un plan de mobilité, seules 8 % s'y sont pliées. Plutôt que de modifier les seuils, faisons en sorte que les partenaires sociaux se saisissent de la question. L'employeur peut faire beaucoup, par les horaires, le télétravail, la recharge électrique ou le stationnement des vélos. Il faut en faire un élément du dialogue social ; nous y travaillons avec Muriel Pénicaud. Avis défavorable.

**M. Pascal Savoldelli.** – Seulement 8 % des entreprises respectent l'obligation ? L'Ademe devrait sévir.

Nous retirons cet amendement car le problème n'est manifestement pas le seuil mais l'engagement des entreprises. Comment se fait-il que la loi soit si mal appliquée ? Il y a un chantier urgent à mener.

*L'amendement n°145 rectifié est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°604 rectifié, présenté par M. Houllegatte et les membres du groupe socialiste et républicain.

I. – Après l'alinéa 32

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Au troisième alinéa du I, les mots : « peut notamment comporter » sont remplacés par les mots : « comporte notamment » et les mots : « des moyens et usages de transports alternatifs » sont remplacés par les mots : « des mobilités alternatives » ;

II. – Après l'alinéa 33

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Au II, après le mot : « site », sont insérés les mots : « , ainsi que toute entreprise de plus de dix salariés située sur une zone d'activité regroupant plus de deux cent salariés au sein d'une même zone classée UX dans le plan local d'urbanisme, » ;

**Mme Angèle Prévile.** – Cet amendement impose aux entreprises réunies dans des zones classées UX dans le PLU, particulièrement les zones commerciales, de mettre en place un plan de mobilité dès lors qu'il s'agit d'entreprises de plus de 10 salariés d'une ZAC de plus de 200 salariés. Il réaffirme la place des entreprises dans la gouvernance locale des mobilités pour mieux répondre aux besoins de mobilité de leurs salariés.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous ne souhaitons pas rajouter des contraintes sur les entreprises. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Il est important que les entreprises de zones d'activité mal desservies en transports en commun s'emparent ensemble du sujet de la mobilité. L'AOM doit s'impliquer pour accompagner les entreprises, sans que celles-ci soient contraintes d'élaborer un plan de mobilité. C'est un sujet qui relève du dialogue social. Retrait ou avis défavorable.

*L'amendement n°604 rectifié n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°607 rectifié, présenté par M. Houllegatte et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'alinéa 33

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Après le mot : « obligation », la fin de la seconde phrase du II est remplacée par les mots et une phrase ainsi rédigée : « est soumise à une majoration de 10 % de son versement mobilité à partir de 2021 et de 20 % à compter de 2022. Un décret fixe les modalités d'application du présent alinéa. » ;

**Mme Nelly Tocqueville.** – Cet amendement majore le versement mobilité des entreprises qui ne respecteraient pas l'obligation d'élaborer un plan mobilité. Cette sanction figurait dans l'avant-projet de loi.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous ne sommes pas favorables à cette approche punitive. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Ce n'est pas notre philosophie non plus. Les autorités

organisatrices doivent plutôt aider les entreprises à se saisir de ces sujets. Avis défavorable.

*L'amendement n°607 rectifié n'est pas adopté.*

*L'amendement n°329 rectifié n'est pas défendu.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°305 rectifié *quater*, présenté par MM. Lafon, Marseille, Mizzon, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnacarrère et Henno, Mme Billon, M. Capo-Canellas, Mmes Férat et Goy-Chavent, M. Cadic, Mme Tetuanui, MM. Janssens et Canevet, Mme Guidez et MM. Laugier et Delcros.

Après l'alinéa 46

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Au deuxième alinéa de l'article L. 1214-25, après le mot : « déplacements », sont insérés les mots : « et de la métropole du Grand Paris » ;

**M. Laurent Lafon.** – La métropole du Grand Paris, compétente pour élaborer le SCOT, devra veiller à sa compatibilité avec le plan mobilité d'Île-de-France. Cela suppose que la métropole soit consultée lors de l'élaboration de ce dernier.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – C'est pertinent. Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°305 rectifié quater est adopté.*

*L'amendement n°330 rectifié bis n'est pas défendu.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°415 rectifié *quater*, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Bonnacarrère et A. Marc et Mme C. Fournier.

Alinéa 62

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Il peut être élaboré par une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 non soumise à l'obligation mentionnée à l'article L. 1214-3 et qui n'a pas élaboré volontairement un plan de mobilité. Il couvre l'ensemble de son territoire.

**Mme Michèle Vullien.** – Afin de rendre plus lisibles les documents de planification en matière de mobilité, cet amendement précise que les plans de mobilité rurale doivent être élaborés par les AOM qui n'ont pas l'obligation d'élaborer un plan de mobilité, à condition qu'elles n'aient pas déjà opté pour l'élaboration volontaire d'un plan de mobilité.

**Mme la présidente.** – Amendement n°615 rectifié *ter*, présenté par M. Bérît-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

**M. Michel Dagbert.** – Comme on dit dans « Des chiffres et des lettres » : pas mieux ! (*Sourires*)

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – En commission, nous avons estimé qu'une telle mesure n'était pas

indispensable. Néanmoins, si cela permet de lever une ambiguïté, avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – La rédaction me paraît un peu redondante. Avis favorable néanmoins.

*Les amendements identiques n<sup>os</sup> 415 rectifié quater et 615 rectifié ter sont adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°1029, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission.

Alinéa 65

Remplacer les mots :

de cet article

par les mots :

du même article L. 2224-37

*L'amendement rédactionnel n°1029, accepté par le Gouvernement, est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°871, présenté par Mme Préville.

Alinéa 65

Supprimer les mots :

, à leur demande,

**Mme Angèle Préville.** – À l'heure où notre pays traverse une crise inédite, la demande de participation de nos concitoyens est immense. Ils veulent participer à la vie de la cité, ne plus subir sans comprendre. Il faut l'entendre. Le plan de mobilité sera d'autant mieux accepté que la concertation aura été la plus large possible. Cet amendement rend donc la consultation obligatoire.

Les territoires ruraux attendent fortement ces plans de mobilité. La concertation ne fera pas perdre de temps. Faisons confiance à l'intelligence collective, nous avons tous à y gagner.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet amendement rendrait l'élaboration du plan de mobilité très contraignant. Gardons de la souplesse. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Nous avons une divergence de philosophie. Le plan de mobilité rurale entend simplifier l'action publique. Je n'ai pas de doute que les collectivités territoriales consulteront les parties prenantes. Cet amendement alourdit ce processus. Avis défavorable.

*L'amendement n°871 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°247 rectifié *ter*, présenté par MM. L. Hervé, Longeot, Kern, Canevet, Le Nay, Prince, Bonnecarrère et Henno, Mmes Saint-Pé, Férat et Billon, MM. Louault et Janssens, Mmes Tetuanui, Joissains, de la Provôté et C. Fournier et M. Moga.

Après l'alinéa 68

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Une autorité organisatrice d'un réseau public de distribution mentionnée à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales peut être associée à l'élaboration du plan de mobilité rurale, à la demande et pour le compte d'une ou de plusieurs autorités organisatrices de la mobilité incluses en totalité dans son périmètre.

**M. Jean-François Longeot.** – La loi autorise les communes et leurs groupements exerçant certaines compétences à créer et à exploiter des infrastructures de recharge de véhicules électriques ou hydrides. De nombreux syndicats d'énergie de taille départementale ont ainsi entrepris de déployer des réseaux de bornes de recharge sur leurs territoires.

Les syndicats sont également habilités à élaborer, à la demande et pour le compte d'un ou de plusieurs EPCI à fiscalité propre qui en sont membres, le plan climat-air-énergie territorial (PCAET).

Dans le même esprit, cet amendement permet à un grand syndicat d'énergie, compte tenu de l'expérience qu'il a déjà pu acquérir dans la mise en œuvre de la mobilité propre et de la planification énergétique sur son territoire, d'être associé à l'élaboration d'un plan de mobilité rurale pour le compte et à la demande d'une ou de plusieurs autorités organisatrices de la mobilité dont le périmètre est totalement inclus dans le sien.

Le syndicat n'a en aucun cas vocation à se substituer à l'autorité organisatrice de la mobilité, mais uniquement lui apporter l'appui et l'expertise nécessaires.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°252 rectifié *ter*, présenté par M. D. Laurent, Mme Imbert, MM. Bouchet et Chaize, Mmes Deromedi et Duranton et MM. Genest, B. Fournier, Vaspart, Revet, Lefèvre, Bonhomme, Le Gleut, Poniatowski, Gremillet, Laménie, Pointereau et J.M. Boyer.

**M. Antoine Lefèvre.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°457 rectifié, présenté par MM. Requier, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes, M. Dantec, Mme N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Vall.

**M. Jean-Claude Requier.** – Cet amendement tire parti de l'expertise des syndicats d'énergie. Les AOM ne seront pas contraintes mais auront une possibilité supplémentaire, c'est une marge de manœuvre qui leur sera utile.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Ces amendements sont satisfaits par le texte de la commission. Les syndicats sont importants mais il faut que le plan reste élaboré par l'autorité organisatrice. Retrait ou avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*Les amendements identiques n<sup>os</sup> 247 rectifié ter, 252 rectifié ter et 457 rectifié sont successivement retirés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°35 rectifié bis, présenté par M. Longeot, Mme Vullien, M. Bonnacarrère, Mmes Billon et Vermeillet, MM. Moga et Canevet, Mmes Tetuanui, Vérien, Guidez et Gatel, M. Bockel, Mmes Sollogoub et Perrot et MM. Delcros, Le Nay, Cigolotti, Médevielle et Gremillet.

Après l'alinéa 72

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° La sous-section 3 de la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie est complétée par un article L. 3111-10-... ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-10-...- L'accès aux services de transport scolaire peut être ouvert à des salariés dans le cadre d'une convention conclue entre l'autorité compétente pour leur organisation et l'entreprise les employant. Les modalités des conventions passées avec les entreprises, et notamment les conditions de leur participation financière au transport de leurs salariés, sont précisées par décret en Conseil d'État.

« Les projets de convention relevant du premier alinéa du présent article sont soumis à l'avis préalable du conseil régional lorsque l'autorité compétente pour organiser les services de transport scolaire qui en sont l'objet n'est pas la région elle-même. Cet avis est réputé donné si le conseil municipal ne s'est pas prononcé dans les trois mois suivant la transmission, par l'autorité compétente, du projet de convention à la région. »

**M. Jean-François Longeot.** – Chaque jour, 4 millions d'élèves sont transportés en autocar dont 2 millions dans les territoires ruraux. Les autocars sont parfois l'unique transport en commun. Aussi, cet amendement ouvre, en particulier dans les territoires ruraux ou l'offre de mobilité est peu développée, l'accès aux transports scolaires aux salariés. Une telle ouverture serait organisée par la région ou par l'autorité organisatrice des services de transport scolaire, en lien direct avec la région. Le ou les entreprise(s) dont les salariés bénéficieraient de ce service régulier public compenserai(en)t proportionnellement le coût dudit service public.

Un Français sur quatre a déjà dû refuser une offre d'emploi faute d'une offre de transport adaptée pour aller au travail.

Ce ne serait pas coûteux pour l'entreprise puisqu'il y aurait une compensation.

Les demandeurs d'emploi issus des populations les plus fragiles socialement sont 50 % à renoncer à un emploi faute de moyen de transport.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La mise en œuvre pose problème puisque les entreprises contribueraient directement à un service public. Nous

n'avons pas eu le temps d'expertiser cette mesure. Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Les transports scolaires peuvent déjà accueillir d'autres voyageurs en particulier dans les zones rurales. Les autorités organisatrices doivent bien sûr veiller au maintien de la priorité scolaire des transports. Cet amendement est satisfait. Retrait ou avis défavorable.

**M. Jean-François Longeot.** – La possibilité dépend des territoires. Je le maintiens.

*L'amendement n°35 rectifié bis n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°286 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguère, M. de Nicolaÿ, Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et MM. Revet et Gremillet.

Alinéa 76

Compléter cet alinéa par les mots :

et les mots : « et de restauration de la biodiversité » par les mots : « de développement d'infrastructures végétales »

**M. Louis-Jean de Nicolaÿ.** – Les Français accordent de plus en plus d'importance à la végétalisation des villes et des infrastructures associées, ils la perçoivent comme améliorant leurs lieux et qualité de vie.

Au-delà des effets directs sur la qualité de l'environnement, la végétalisation a un impact sur la physionomie de la ville et la qualité de vie : les îlots de verdure offrent au regard un paysage diversifié et procurent des espaces reposants aux habitants.

Le développement des nouvelles mobilités et des infrastructures suppose de poursuivre cette logique de végétalisation des pistes cyclables, des voies de tramways et des gares ou encore de colonisation du mobilier urbain, lancée par de nombreuses collectivités, telles que le Havre, Rouen ou encore Perpignan et de l'intégrer aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Tel est le sens de cet amendement qui modifie l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales pour intégrer le développement d'infrastructures végétales aux Srdet.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Il est important de maintenir les notions plus globales de restauration de la biodiversité dans les Srdet, qui comprennent aussi les trames verte et bleue.

Avec les amendements précédents, nous avons déjà intégré la notion d'infrastructure végétale et la protection de la biodiversité dans le projet de loi. Mais cela ne me paraît pas justifié ici. Retrait.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Retrait. Votre amendement fait perdre la dimension régénératrice des trames verte et bleue.

*L'amendement n°286 rectifié est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°237 rectifié *ter*, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub, N. Delattre et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnecarrère, A. Marc et Henno, Mmes Billon et C. Fournier, M. Fouché et Mme Renaud-Garabedian.

Après l'alinéa 76

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

...° Après le troisième alinéa du même article L. 4251-1, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le schéma identifie les zones d'activités logistiques existantes et futures à développer en lien avec les besoins des territoires. » ;

...° Le septième alinéa dudit article L. 4251-1 est ainsi modifié :

a) Le mot : « quatrième » est remplacé par le mot : « cinquième » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Ces règles définissent les conditions dans lesquelles les sites logistiques existants sont préservés, regroupés et développés autour des axes de transport structurants. » ;

**Mme Michèle Vullien.** – La logistique est le parent pauvre de la LOM. L'implantation cohérente des plateformes logistiques est un véritable enjeu d'aménagement du territoire. Cet amendement propose que les Sraddet intègrent la localisation des activités logistiques, préservent les sites existants et prévoient des zones futures à développer en lien avec les besoins des territoires.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La combinaison du droit existant et des ajustements précédents satisfont cet amendement. Retrait ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le degré de précision de l'amendement n'est pas adapté à un Sraddet. Retrait.

**Mme Michèle Vullien.** – Soit, mais les autorités organisatrices montrent peu d'empressement à s'emparer de la question de la logistique. Disons clairement que ce thème doit figurer dans le Sraddet, nous avons de plus en plus besoin d'une logistique efficace à mesure que le e-commerce se développe.

**M. Olivier Jacquin.** – Je voterai cet amendement. La logistique est bien le parent pauvre de l'aménagement du territoire et de ce texte. La loi de 2013 prévoyait de doter la France d'une stratégie logistique. Mais nous avons du retard. Une étude de la Banque mondiale classe la France quinzisième alors que l'Allemagne est première et que la Belgique, la Hollande et la Suisse sont dans le peloton de tête. Est-ce parce qu'un colis ne vote pas, à la différence

d'un voyageur ? On attend toujours la création d'un observatoire de la logistique, prévu par le plan France Logistique 2025. Nos infortunés voyageurs risquent d'être saturés par les flux de marchandises.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Une réflexion sur une stratégie portuaire et logistique est en cours qui a été confiée à MM. Patrick Daher et Eric Hémar. Il est vrai que la logistique n'est pas suffisamment prise en compte par les politiques publiques. C'est pourtant un secteur créateur d'emplois. Nous devons aussi réfléchir à la fiscalité. Les informations sont mises en commun, sans qu'il soit forcément nécessaire d'installer un observatoire proprement dit.

**Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis.** – Il est utile d'insérer le développement économique dans les Sraddet, car il influe sur la mobilité. Mais les zones d'activité sont portées par les EPCI non par les régions. Cet amendement est donc satisfait par l'insertion de la thématique économique dans les Sraddet.

*L'amendement n°237 rectifié *ter* n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°240 rectifié *bis*, présenté par Mmes Vullien, Férat, Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnecarrère, A. Marc et Henno et Mmes Billon et C. Fournier.

Après l'alinéa 79

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 111-19, il est inséré un article L. 111-19-... ainsi rédigé :

« Art. L. 111-19-... – Nonobstant toute disposition contraire au plan local d'urbanisme, pour toute opération supérieure à 5 000 mètres carrés, les espaces de livraisons et expéditions, dont le dimensionnement tient compte des besoins logistiques du bâtiment, sont intégrés à l'emprise au sol objet de la demande d'autorisation de construire. » ;

**Mme Michèle Vullien.** – Les usages de la voirie se multiplient et des conflits apparaissent entre des usagers qui ont des gabarits, des vitesses, des niveaux de sécurité différents. Ainsi, l'accaparement de l'espace public par des usages privés tels que le stationnement des camions de livraison, de vélos, de trottinettes ou de voitures, croît de jour en jour.

Dans un souci de préservation de l'espace public, cet amendement incite les porteurs de projets immobiliers à répondre, sur l'emprise des projets, aux besoins en livraisons et expéditions afin de rendre la voirie à l'usage partagé, d'alléger la pression qu'elle subit et de limiter la congestion.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°483 rectifié, présenté par MM. Dantec et Artano, Mme Laborde, MM. Gold, Léonhardt, Arnell, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mmes Costes et N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Requier.

**M. Guillaume Arnell.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°683 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

**M. Olivier Jacquin.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Faisons confiance aux élus locaux pour identifier les règles les plus adaptées à leur territoire. Le seuil de 5 000 mètres carrés paraît arbitraire. Voulez-vous recentraliser les plans d'urbanisme ? Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Effectivement, c'est une curieuse recentralisation. Les élus ont les moyens d'agir avec les PLU. Avis défavorable.

**Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis.** – Je comprends l'intention, mais il est délicat d'imposer des règles depuis Paris, sans compter qu'elles risquent d'entraîner des contentieux. Ne surchargeons pas les élus locaux des contraintes et faisons confiance à l'intelligence territoriale.

**M. Olivier Jacquin.** – Mon amendement d'appel visait à envoyer un signal aux élus locaux pour mieux traiter ce sujet. Cependant, d'une manière générale, je n'aime pas beaucoup les seuils, ils ont des effets pervers - c'est le cas ici avec le seuil de 5 000 mètres carrés. Je retire mon amendement.

*L'amendement n°683 rectifié est retiré.*

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Imaginez ce que les élus locaux penseraient de cette façon, au Sénat, que nous aurions de leur imposer encore des contraintes. Ces amendements sont surréalistes. Nous avons tous été élus locaux...

**Mme Michèle Vullien.** – Je suis aussi élue locale et je ne partage pas votre point de vue.

La logistique du dernier kilomètre, le développement du e-commerce deviendront des questions cruciales pour les élus qui doivent régler des conflits d'occupation de voirie. Nous devons les sensibiliser à s'engager davantage - quand j'étais élue de Lyon, je m'étais rendue à Paris pour m'inspirer de ce qui s'y fait en la matière.

*À la demande de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, les amendements identiques n°240 rectifié bis et 483 rectifié sont mis aux voix par scrutin public.*

**Mme la présidente.** – Voici le résultat du scrutin n°68 :

Nombre de votants.....	342
Nombre de suffrages exprimés.....	245
Pour l'adoption.....	26
Contre.....	219

*Le Sénat n'a pas adopté.*

**M. Roger Karoutchi.** – C'est bien la peine !

*L'amendement n°536 rectifié bis n'est pas défendu.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°682 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'alinéa 81

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

...° Au premier alinéa de l'article L. 141-3, après le mot : « transports », sont insérés les mots : « de personnes et de marchandises » ;

...° À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 141-4, les mots : « des transports et des déplacements » sont remplacés par les mots : « de mobilités des personnes et des biens » ;

...° Au deuxième alinéa de l'article L. 151-4, après le mot : « transports », sont insérés les mots : « de personnes et de marchandises » ;

...° Au 2° de l'article L. 151-5, les mots : « les transports et les déplacements » sont remplacés par les mots : « la mobilité des personnes et des biens ».

**Mme Angèle Prévile.** – Si l'implantation d'espaces logistiques relève de la compétence des communes, l'État peut encourager les collectivités à développer ces espaces.

Complétons le texte pour que les SCOT et les PLU intègrent la notion de transport de marchandises pour favoriser les espaces de transport logistique.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La notion de transport inclut le transport de marchandises. Votre amendement est satisfait sur le fond et pose des problèmes de rédaction. Retrait ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – L'article 5 inclut déjà la logistique dans les Sradet. Dans le code de l'urbanisme, la notion de transport recouvre à la fois les transports de voyageurs et de marchandises. Enfin, le Gouvernement prépare une ordonnance révisant le contenu des SCOT qui vous donnera pleine satisfaction.

*L'amendement n°682 rectifié est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°239 rectifié bis, présenté par Mmes Vullien et Férat, M. Détraigne, Mmes N. Delattre, Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère et A. Marc et Mmes Billon et C. Fournier.

Après l'alinéa 83

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le règlement peut identifier également les emprises d'activités logistiques existantes et futures à développer en lien avec les besoins des territoires. » ;

**Mme Michèle Vullien.** – Il faut anticiper, trouver les territoires les plus propices à l'installation d'emprises logistiques.

Cet article prévoit que le PLU identifie dans les zones urbaines et urbanise des secteurs dans lesquels la réalisation d'équipements logistiques est

nécessaire. Le projet de loi ne prend pas en compte les emprises logistiques de taille plus importante situées le plus souvent en zone périphérique ou rurale, qu'il convient également d'identifier dans un souci de planification et d'aménagement des territoires.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet article prévoit effectivement qu'un PLU définit des secteurs dans lesquels la réalisation d'équipements logistiques est possible. Rien n'empêche les élus de prévoir un zonage des activités économiques. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – S'agit-il de mieux préserver les zones logistiques existantes ?

**Mme Michèle Vullien.** – Oui, et de bien identifier les besoins. La logistique est un repoussoir, on veut la mettre chez le voisin... Soyons capables de définir précisément ce zonage.

**Mme la présidente.** – Je considère ces explications comme des explications de vote.

**Mme Michèle Vullien.** – Je respecte les usages, mais il faut parfois les changer...

**Mme la présidente.** – Restons-en au Règlement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Travaillons-y. Retrait ou avis défavorable.

*L'amendement n°239 rectifié bis est retiré.*

*L'article 5, modifié, est adopté.*

## ARTICLES ADDITIONNELS

**Mme la présidente.** – Amendement n°357 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au 7° de l'article L. 1214-2 du code des transports, après les mots : « aux entrées de villes, », sont insérés les mots : « la localisation des emplacements de stationnements sécurisés pour vélos ».

**Mme Éliane Assassi.** – Une politique bas carbone doit favoriser l'intermodalité de manière globale. La présence de stationnement sécurisé pour vélo est déterminante. Inscrivons les stationnements vélo dans les nouveaux plans de mobilité.

**Mme la présidente.** – Amendement n°657 rectifié bis, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le 7° de l'article L. 1214-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il définit la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes et la localisation des emplacements de stationnements sécurisés pour vélos. » ;

**M. Olivier Jacquin.** – Cet amendement inscrit dans les objectifs des plans de mobilité la localisation des emplacements des parcs de rabattement et des stationnements sécurisés pour vélos. Nous précisons que ces parcs doivent être situés à proximité des gares.

**Mme la présidente.** – Amendement n°266 rectifié bis, présenté par MM. Lafon, Delahaye, Mizzon, Le Nay, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnacarrère et Henno, Mme Billon et MM. Capo-Canellas et L. Hervé.

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1214-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le plan de mobilités définit la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes et la localisation des emplacements de stationnements sécurisés pour vélos. » ;

**M. Laurent Lafon.** – Le plan de mobilité doit prévoir la sécurisation des emplacements vélo.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Ces amendements sont satisfaits par le droit en vigueur et par le texte de la commission, nous avons intégré au plan de mobilité un volet vélo. Retrait ou avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le développement de stationnement sécurisé vélos est un axe important. Le projet de loi comprend déjà des dispositions répondant à cet objectif. Retrait.

**M. Olivier Jacquin.** – Cet amendement est plus précis que ce qui est dans le texte, avec la notion de proximité aux gares.

*Les amendements n°357 rectifié 657 rectifié bis et 266 rectifié bis sont retirés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°215 rectifié ter, présenté par Mme Berthet, M. Courtial, Mme L. Darcos, M. B. Fournier, Mmes Estrosi Sassone et Garriaud-Maylam, M. Husson, Mmes Imbert et Lherbier, M. Le Gleut, Mmes Morhet-Richaud et Raimond-Pavero, MM. H. Leroy et Gremillet, Mme Deromedi, M. del Picchia, Mme Di Folco, M. Vogel, Mme Noël, MM. Laménie et Charon, Mme Renaud-Garabedian et M. Rapin.

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au quatrième alinéa de l'article L. 2121-3 du code des transports, après les mots : « dans son ressort territorial », sont insérés les mots : « et en fonction de l'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes ».

**Mme Laure Darcos.** – Cet amendement augmente le nombre de trains express régionaux (TER), mode

de transport non carboné favorisant grandement la mobilité notamment dans les zones rurales.

Les citoyens doivent pouvoir se rendre sur leur lieu de travail par le biais d'une mobilité décarbonée grâce au bon maillage territorial existant de notre réseau ferré et à un cadencement adéquat des trains.

Alors que la SNCF a annoncé la fermeture de certaines gares et petites lignes, il est indispensable de permettre aux régions de développer l'utilisation de TER pour favoriser les déplacements des citoyens notamment excentrés.

Madame la présidente, je vous félicite de la façon dont vous avez mené les débats !

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Je m'associe à ces félicitations. Les régions prennent déjà en compte les besoins de mobilité. On ne peut signer une convention TER de six ans sans se poser de question. Retrait ou avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

**M. Jean-Claude Requier.** – Les TER sont tantôt électriques, tantôt diesel, et certains sont donc parfois très carbonés !

**Mme Laure Darcos.** – J'aurais pu davantage préciser cet amendement. Par respect envers Mme Berthet, je le maintiens.

*L'amendement n°215 rectifié ter n'est pas adopté.*

*La séance est suspendue à 20 h 10.*

PRÉSIDENCE DE M. VINCENT DELAHAYE,  
VICE-PRÉSIDENT

*La séance reprend à 21 h 45.*

### CHAPITRE III : MOBILITÉ SOLIDAIRE

**M. le président.** – Amendement n°807, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

Rédiger ainsi l'intitulé de cette division :

Mobilité inclusive

**M. Frédéric Marchand.** – Il s'agit de réorienter la démarche. Une mobilité inclusive signifie que les solutions doivent être utilisables par tous, en fonction des difficultés rencontrées. La notion de mobilité solidaire, elle, renvoie à des politiques sociales, de gestion sectorielle des publics en fonction de leurs difficultés - physiques, financières, psychologiques.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cette modification est pertinente. Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je partage l'objectif d'inclusion mais le mot « solidaire » fait davantage écho aux enjeux de solidarité sociale et

territoriale qui sont au cœur de ce texte. Avis défavorable.

*L'amendement n°807 est adopté.*

### ARTICLE 6

**M. Frédéric Marchand.** – Pour les populations fragiles, tout est plus loin, plus cher, plus long. La faiblesse de leurs revenus entame leur capacité de mobilité, ce qui, cercle vicieux, les maintient dans la précarité. Les populations les moins mobiles aujourd'hui seront les plus fragiles demain. La mobilité, c'est l'accès à l'emploi, le droit de mener une vie personnelle épanouie, la possibilité de rendre visite à ses proches, de profiter de la vie culturelle de son territoire, de voyager. La mobilité du quotidien, c'est la liberté, au fil des jours. La grandeur des acteurs publics est de réduire la distance qui éloigne nos concitoyens de leurs droits.

Cet article dispose que les AOM offrent un conseil en mobilité aux plus fragiles ainsi que des aides individuelles. À l'initiative de notre rapporteur, un principe de coordination des parties prenantes a été ajouté au projet de loi en commission. Le Gouvernement propose d'aller plus loin avec un projet d'action commun. Nous le soutiendrons pleinement.

**M. le président.** – Amendement n°927 rectifié, présenté par le Gouvernement.

I. – Alinéa 2

Remplacer cet alinéa par trois alinéas ainsi rédigés :

1° Le chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie du code des transports, tel qu'il résulte du 1° du I de l'article 4 de la présente loi, est complété par une section 2 ainsi rédigée :

« Section 2

« Action commune en faveur d'une mobilité solidaire

II. – Après l'alinéa 3

Insérer sept alinéas ainsi rédigés :

« À cet effet, la région et le ou les départements concernés élaborent et mettent en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité mentionné à l'article L. 1215-1, un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire.

« Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

« Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage.



« Art. L. 1215-.... – Ile-de-France Mobilités, la région Ile-de-France, les départements de la région Ile-de-France, la Ville de Paris et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire.

« À cet effet, Île-de-France Mobilités, la région Ile-de-France ainsi que les départements de la région Île-de-France et la Ville de Paris lorsqu'ils sont concernés élaborent et mettent en œuvre, sur le ressort territorial de l'autorité organisatrice, un ou plusieurs plans d'action communs en matière de mobilité solidaire.

« Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

« Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage. »

III. – Alinéas 8 et 9

Supprimer ces alinéas.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le principe de coordination, qu'a introduit la commission, était très attendu par les acteurs. Je propose de le décliner avec un « plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire » qui favorisera le dialogue entre les acteurs qui œuvrent à la mobilité des personnes les plus vulnérables.

Ce plan, élaboré à l'échelle d'un bassin de mobilité, serait placé sous la responsabilité conjointe de la région et du département. Il associerait les acteurs de la sphère sociale.

Enfin, nous proposons une section dédiée aux actions communes en faveur d'une mobilité solidaire dans le nouveau chapitre V et une rédaction adaptée pour l'Ile-de-France.

**M. le président.** – Amendement n°389 rectifié, présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mmes Lavarde et Bonfanti-Dossat, M. Brisson, Mmes Guillotin et Duranton, MM. Le Gleut, Laménie, Regnard et Rapin et Mme Keller.

Alinéa 3

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1215-2. – La région, les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3, les syndicats mixtes des transports mentionnés à l'article L. 1231-10, le département et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur d'une mobilité universelle.

« À cet effet, la région et le ou les départements concernés décident l'élaboration et la mise en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité, d'un plan d'action commun relatif à une mobilité universelle. Les autres collectivités et organismes mentionnés au premier alinéa définissent librement leur contribution à ce plan d'action. Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique, sociale, en situation de handicap ou à mobilité réduite. Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient de l'accès au dispositif de guichet unique tel que défini au 6° de l'article L. 1231-1-1. Il prévoit notamment les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi ou personne éloignée de l'emploi. »

**Mme Christine Lavarde.** – Notre amendement sera pleinement satisfait par celui du Gouvernement, dont la rédaction semble plus claire.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable à l'amendement n°927 rectifié. Demande de retrait de l'amendement n°389 rectifié.

*L'amendement n°389 est retiré.*

*L'amendement n°927 rectifié est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°416, présenté par Mme Vullien.

I. – Alinéa 4

1° Remplacer la référence :

Le I

par la référence :

Le II

2° Remplacer la référence :

L. 1231-3

par la référence :

L. 1241-1

3° Remplacer la référence :

8°

par la référence :

13°

II. – Alinéa 5, au début

Insérer le mot :

Organiser

III. – Alinéas 6 et 7

Rédiger ainsi ces alinéas :

3° Après le I de l'article L. 1231-3, tel qu'il résulte du 8° du I de l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – Elle peut organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. » ;

**Mme Michèle Vullien.** – Amendement rédactionnel : il s'agit de mieux situer la compétence Mobilité solidaire.

**M. le président.** – Amendement n°146, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

I. - Alinéas 5 et 7

Après les mots :

tels services

insérer les mots :

, proposer une tarification adaptée pouvant aller jusqu'à la gratuité

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

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

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

**M. Fabien Gay.** – Cet article donne la possibilité aux AOM d'organiser ou de contribuer à la mise en œuvre et au financement de services de mobilité à caractère social ou de verser des aides individuelles à la mobilité.

D'après l'étude d'impact, quelque 7 millions de Français auraient des difficultés de déplacement. Nous savons qu'elles sont les principaux obstacles à l'insertion et à l'emploi.

Faisons davantage pour eux : une tarification adaptée pouvant aller jusqu'à la gratuité. À Dunkerque, qui expérimentait la gratuité, un sociologue de l'université de Perpignan a observé, le week-end, que les transports étaient pris par les familles, qui craignent d'avoir du mal à se garer, et des personnes en très grande précarité.

Le taux de pauvreté est de 8 à 14 % en France selon les indicateurs. La gratuité des transports doit figurer dans le texte.

**M. le président.** – Amendement n°147, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéas 5 et 7

Compléter ces alinéas par les mots :

, celle des seniors et des jeunes

**Mme Éliane Assassi.** – Nous partageons l'ambition de cet article mais souhaitons attirer l'attention sur les difficultés spécifiques qu'éprouvent les seniors et les jeunes à se déplacer. Les premiers seraient 5 millions à être en difficulté pour sortir de chez eux et un tiers des 18-24 ans renonceraient régulièrement à se déplacer. Ces deux catégories de la population souffrent d'un isolement plus important que les autres catégories d'âge.

**M. le président.** – Amendement n°260 rectifié, présenté par M. Gremillet, Mmes Deromedi et Ramond, MM. Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménie, Mme Bruguère, MM. Regnard, Raison, Pointereau, Bonhomme, Longuet et Pierre, Mme Lamure, MM. Duplomb et Husson et Mme Garriaud-Maylam.

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots :

, notamment en expérimentant de nouvelles mobilités solidaires, dans les territoires les moins bien desservis, tels que ceux de montagne, en recourant à des technologies innovantes ou à des mutualisations inédites, particulièrement entre transports d'entreprises publiques ou privées, et transports scolaires

**M. Marc Laménie.** – Cet amendement encourage de nouvelles solutions de mobilités solidaires dans les territoires les moins bien desservis, comme les territoires de montagne, notamment à travers de nouveaux usages des moyens de transport existants.

**M. le président.** – Amendement identique n°467 rectifié, présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes, M. Dantec, Mme N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

**M. Jean-Claude Requier.** – Cet amendement permet de ne pas consigner le développement des mobilités solidaires aux seules aires urbaines, de même qu'il suggère certaines pistes telles que le recours aux nouvelles technologies ou bien l'utilisation élargie des bus scolaires ou des bus d'entreprise.

**M. le président.** – Amendement n°826, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots :

, notamment en expérimentant de nouvelles mobilités solidaires, dans les territoires les moins bien desservis, en recourant à des technologies innovantes ou à des mutualisations inédites, particulièrement entre

transports d'entreprises publiques ou privées, et transports scolaires

**M. Frédéric Marchand.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à l'amendement n°416 qui n'est pas opportun. Le droit en vigueur et la rédaction du projet de loi satisfont l'amendement n°146 : retrait ? Il n'est pas opportun de faire référence aux jeunes et seniors, sauf à diluer l'objectif : avis défavorable à l'amendement n°147.

Les amendements n°260 rectifié, 467 rectifié et 826 ont peu de portée normative, ils sont satisfaits par l'article.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Déplacer la compétence Mobilité solidaire, qui figure dans la liste des six grandes compétences des autorités organisatrices, pour la mettre dans la liste de leurs missions complémentaires amoindrirait la visibilité de cette politique qui me semble primordiale : rejet de l'amendement n°416.

La précision demandée à l'amendement n°146 est inutile. Avis défavorable.

L'amendement n°147 est satisfait. Avis défavorable.

Les amendements n°260 rectifié, 467 rectifié et 826 ne sont pas nécessaires. En revanche, l'innovation est au cœur de notre politique des mobilités. La plateforme en ligne France Mobilités, que j'ai lancée cette semaine, recense les différentes solutions de mobilités et les fait connaître. Elle couvre déjà 70 territoires, j'espère que tous le seront bientôt. Retrait ?

*L'amendement n°416 est adopté.*

*Les amendements n°146, 147, 260 rectifié, 467 rectifié et 826 n'ont plus d'objet.*

**M. le président.** – Amendement n°427 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Babary et Lefèvre, Mmes Chain-Larché, Thomas et Raimond-Pavero, MM. Mouiller et Courtial, Mme Lassarade, M. Magras, Mme Gruny, MM. Savary, Piednoir, Forissier et Priou, Mme Deromedi, MM. Hugonet, Sido et Gremillet, Mme Lamure, MM. Longuet et Sauray, Mme Keller et M. Rapin.

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par les mots :

et celle des élèves en apprentissage

**M. Michel Magras.** – M. Babary propose d'ajouter les apprentis dans la liste des personnes à accompagner, d'une part, parce qu'ils n'ont pas nécessairement l'âge d'avoir le permis de conduire et, d'autre part, parce que leurs déplacements s'organisent autour de deux destinations : leur lieu d'étude et leur lieu de travail. Rappelons-nous que nous avons fait du développement de l'apprentissage une priorité.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet amendement est satisfait par les ajouts du Gouvernement. Retrait ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis. Les enjeux de la mobilité pour les apprentis sont en effet particulièrement importants mais ils sont bien pris en compte dans le projet de loi.

*L'amendement n°427 rectifié quinquies est retiré.*

*L'article 6, modifié, est adopté.*

## ARTICLE 7

**M. le président.** – Amendement n°148, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

I. - Alinéa 4

Remplacer les mots :

Des mesures tarifaires spécifiques sont prises

par les mots :

La gratuité est reconnue

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

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

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

**Mme Éliane Assassi.** – Avec ce texte, les mesures tarifaires accordées aux personnes handicapées ou à mobilité réduite seront étendues à leur accompagnateur. C'est un premier pas, si ce n'est que la commission a écarté 1 million de personnes handicapées du bénéfice de ces tarifs en les réservant aux titulaires de la carte d'invalidité ou de la carte Mobilité inclusion, soit aux personnes dont le taux d'incapacité permanente est d'au moins 80 %. Nous refusons de sélectionner les personnes selon leur niveau de handicap, tout comme nous refusons de sélectionner les personnes selon leur condition sociale.

**M. le président.** – Amendement n°551, présenté par Mme Vullien.

I. – Alinéa 4

1° Après le mot :

spécifiques

insérer les mots :

, pouvant aller jusqu'à la gratuité,

2° Remplacer le mot :

à  
par les mots :  
au 1° du I de

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

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

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

**Mme Michèle Vullien.** – Je demande quelque chose d'un peu différent pour les personnes handicapées et leurs accompagnateurs : une gratuité qui soit une possibilité, non une mesure systématique.

La priorité est de faciliter la mobilité des titulaires de la carte Mobilité inclusion qui porte la mention « invalidité ». Cette mention est délivrée aux personnes dont le taux d'incapacité permanente est au moins de 80 %, celles qui ont besoin d'être accompagnées par une tierce personne dans les actes ordinaires de la vie.

**M. le président.** – Amendement identique n°996 rectifié, présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Piednoir, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mmes Lavarde et Duranton, MM. Le Gleut, Laménie, Regnard, Pointereau, Poniatowski et Rapin et Mme Chauvin.

**Mme Christine Lavarde.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous avons fixé un principe dans la loi, il revient à chaque AOM de décider de sa politique tarifaire : avis défavorable à l'amendement n°148.

La commission a ciblé les personnes titulaires d'une carte d'invalidité ou d'une carte Mobilité inclusion sans préciser la mention sur cette dernière. De fait, certaines personnes titulaires d'autres mentions peuvent avoir besoin d'un accompagnateur. Avis défavorable aux amendements identiques n°551 et 996 rectifié.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Laissons aux collectivités territoriales le choix de construire leur tarification spécifique. Avis défavorable à l'amendement n°148, ainsi qu'aux amendements identiques n°551 et 996 rectifié.

*L'amendement n°148 n'est pas adopté.*

*Les amendements identiques n°551 et 996 rectifié sont retirés.*

**M. le président.** – Amendement n°584 rectifié, présenté par M. Bérit-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 4

Après les mots :

prises en faveur des

insérer les mots :

personnes en difficultés sociales et

**Mme Nelly Tocqueville.** – Il faut aussi prévoir des mesures pour les personnes en difficulté sociale, en particulier les demandeurs d'emploi et personnes éloignées de l'emploi. Leur insertion est conditionnée aux politiques de déplacements, surtout pour ceux qui vivent dans les territoires ruraux.

**M. le président.** – Amendement n°610 rectifié, présenté par M. Bérit-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 4

Après les mots :

faveur des

insérer les mots :

personnes âgées et

**Mme Nelly Tocqueville.** – Idem pour les personnes âgées, plus exposées au risque de l'isolement.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'amendement n°584 rectifié est satisfait par le droit en vigueur renforcé par l'article 6. Retrait ?

Même avis sur l'amendement n°610 rectifié : dès qu'une personne âgée bénéficie d'une carte Mobilité inclusion, elle a droit à une tarification spécifique dont décident les AOM.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Ces deux amendements sont d'ores et déjà satisfaits par le droit en vigueur, que nous venons de compléter. Avis défavorable.

*Les amendements n°584 rectifié et 610 rectifié sont retirés.*

**M. le président.** – Amendement n°1038, présenté par le Gouvernement.

Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'il existe un service de transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite, l'accès à ce service ne peut être restreint, ni par une obligation de résidence sur le ressort territorial, ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale, au minimum pour les personnes handicapées et à mobilité réduite disposant d'une carte mobilité et inclusion telle que définie au 1° du I de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles. »

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** – Cet amendement reprend l'amendement n°219 rectifié *bis* de M. Temal pour le compléter et y corriger une erreur d'insertion dans le code des transports.

Pour accéder à la plupart des transports à la demande, spécialisés dans le transport des personnes handicapées, il faut remplir une obligation de résidence, constituer un dossier administratif, voire passer devant une commission médicale.

La levée de l'obligation de résidence, pertinente, doit être complétée par la levée d'obligation de passage devant une commission médicale locale, qui est également demandée par le Défenseur des droits.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet amendement n'a pas pu être examiné par la commission mais avis favorable.

*L'amendement n°1038 est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°553 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. A. Marc, L. Hervé, Janssens, Cigolotti et Bonnacarrère et Mme Billon.

Alinéa 6, première phrase

Remplacer les mots :

Au sein de la voirie communale, toute voie

par les mots :

Toute aire de stationnement

**Mme Michèle Vullien.** – L'aménagement de places destinées aux personnes à mobilité réduite sur la voirie communale retient toute l'attention des collectivités. Une dérogation pour les places dédiées à l'implantation des bornes électriques serait bienvenue, sinon on freinera leur développement, qu'elles soient accessibles ou non.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet amendement réduirait significativement le dispositif prévu. Avis défavorable.

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** – Il n'est pas bon de restreindre ainsi l'accessibilité au service public de recharge électrique. Avis défavorable.

*L'amendement n°553 rectifié bis n'est pas adopté.*

*L'amendement n°219 rectifié bis est retiré.*

*L'article 7, modifié, est adopté.*

## ARTICLES ADDITIONNELS

**M. le président.** – Amendement n°746 rectifié, présenté par M. Temal et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le I de l'article L. 1112-2-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La région remet un rapport d'étape sur la mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée de tous les services de transports publics existants sur son territoire, au ministre chargé des transports, à la délégation ministérielle à l'accessibilité et au Conseil national consultatif des personnes handicapées avant le 30 juin 2021. Elle assure également la publicité la plus large possible de ses réalisations, auprès des abonnés aux réseaux de transports de son territoire ainsi que dans les infrastructures dédiées (gares, gares routières, arrêts de bus, de tramway,...). »

**M. Rachid Temal.** – Chaque région doit présenter son schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée avant le 26 septembre 2024. Il serait intéressant d'avoir un point d'étape pour valoriser et faire connaître le travail réalisé.

**M. le président.** – Amendement n°225 rectifié *ter*, présenté par M. Mouiller, Mmes Puissat, Deromedi et Thomas, M. Sol, Mme Estrosi Sassone, MM. Savary et Le Nay, Mmes Vullien, Morhet-Richaud, Lassarade et L. Darcos, MM. A. Marc et B. Fournier, Mmes Di Folco, Bruguière et Ramond, MM. D. Laurent, Bouloux, Schmitz, Cuypers et Vaspert, Mme Canayer, MM. de Legge et Hugonet, Mmes Dumas et Micouleau, M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Duranton, M. Longeot, Mme Guidez, MM. Daubresse et Charon, Mme Billon, M. Détraigne, Mmes Lherbier, Doineau et Lopez, MM. Segouin, Bonne, Nougéin et Le Gleut, Mme Malet, MM. Morisset et Decool, Mme Garriaud-Maylam, MM. Dufaut, Darnaud, Laménie, Pointereau et Poniatowski, Mmes Noël, Imbert, Lamure et Keller, MM. Malhuret et Gremillet et Mme de la Provôté.

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le I de l'article L. 1112-2-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La région remet un rapport d'étape sur la mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée de tous les services de transports publics existants sur son territoire, au ministre chargé des transports, à la délégation ministérielle à l'accessibilité et au Conseil national consultatif des personnes handicapées, avant le 30 juin 2021. »

**Mme Jocelyne Guidez.** – Oui, il est bon de valoriser les actions entreprises par les autorités organisatrices de la mobilité et de faire connaître aux personnes âgées et à mobilité réduite les réseaux qui se rendent accessibles progressivement.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Le droit en vigueur prévoit déjà que les autorités organisatrices transmettent au préfet un bilan à chaque fin de période intermédiaire de mise en œuvre d'un schéma directeur d'accessibilité programmée. N'ajoutons pas une

contrainte administrative. Demande de retrait pour les amendements n<sup>os</sup>746 rectifié et 225 rectifié *ter*.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le code des transports satisfait, en effet, ces amendements. Retrait ou avis défavorable.

*L'amendement n°746 rectifié est adopté et devient un article additionnel.*

*L'amendement n°225 rectifié ter n'a plus d'objet.*

**M. le président.** – Amendement n°58 rectifié *bis*, présenté par M. Karoutchi, Mme L. Darcos, MM. Daubresse, Charon et de Nicolaÿ, Mme Deromedi, M. Lefèvre, Mmes M. Mercier et Micouleau, MM. Morisset et Panunzi, Mme Procaccia, MM. Regnard, Reichardt, Sido, Allizard, Babary et Bizet, Mme Bruguère, M. Calvet, Mmes Canayer et Chain-Larché, MM. Chaize, Courtial, Cuypers, Danesi et Darnaud, Mme de Cidrac, M. de Legge, Mmes Dumas, Duranton et Garriaud-Maylam, M. Ginesta, Mme Giudicelli, MM. Gremillet et Hugonet, Mme Imbert, MM. Kennel et Laménie, Mmes Lassarade, Lavarde et Lherbier, MM. Pemezec, Piednoir et Poniatowski, Mmes Primas, Puissat et Raimond-Pavero, MM. Revet et Savary, Mme Thomas et M. Retailleau.

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1113-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 1113-1. – I. – Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de la mobilité et, dans la région d'Île-de-France, dans l'aire de compétence d'Île-de-France Mobilités, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale, bénéficient d'une réduction tarifaire d'au moins 50 % sur leurs titres de transport ou d'une aide équivalente. La réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur. »

« II. – Les personnes ne résidant pas sur le territoire français de manière régulière au regard de la législation sur le séjour des étrangers en France ne peuvent bénéficier de la réduction tarifaire prévue au I du présent article. »

**M. Roger Karoutchi.** – Cet amendement, je l'ai déjà fait voter l'an dernier. Résumons. En 2016, l'assemblée régionale d'Île-de-France supprime la réduction tarifaire de 75 % pour les titulaires de l'AME, considérant que la volonté du législateur n'est pas de procurer des avantages à des personnes qui résident de façon irrégulière sur le territoire national. Recours puis décision du Conseil d'État qui annule la décision.

Je ne me fais pas d'illusion sur le sort de cet amendement mais il faudra bien que le Gouvernement prenne le problème à bras-le-corps. Il est curieux d'accorder des réductions à des gens dont le président

de la République dit lui-même qu'ils ont vocation à être rattachés à la frontière.

*L'amendement n°58 rectifié bis est retiré.*

*Le sous-amendement n°1042 n'a plus d'objet.*

**M. le président.** – Amendement n°656 rectifié *bis*, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après la deuxième phrase de l'article L. 1113-1 du code des transports, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Elles peuvent également bénéficier d'une réduction tarifaire sur les services de mise à disposition de cycles et de véhicules motorisés lorsque ceux-ci sont organisés par cette même autorité. »

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

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

**M. Olivier Jacquin.** – La tarification sociale doit aussi s'appliquer aux services de mise à disposition de bicyclettes et de véhicules motorisés mis en place par les AOM.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet amendement est satisfait par le droit en vigueur. Retrait ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis pour la même raison.

*L'amendement n°656 rectifié bis est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°31 rectifié *ter*, présenté par M. Longeot, Mmes Vullien, Billon et Vermeillet et MM. Cigolotti, Médevielle, L. Hervé, Le Nay, Canevet, Henno, Janssens, Laugier, Gremillet et Adnot.

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1221-5 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 1221-5. – L'autorité organisatrice définit la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant. »

« L'autorité organisatrice de transport privilégie la mise en place de tarifs solidaires en lieu et place de mesures générales de gratuité. »

« Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'État en matière de prix, elle fixe ou homologue les tarifs. »

**M. Jean-François Longeot.** – Plus que des transports gratuits, les voyageurs veulent plus de transports.

La gratuité dans les transports, outre son coût pour les finances locales, leurre le passager sur le coût réel du service. La part du coût revenant à l'utilisateur se réduit depuis 15 ans tandis que celle des collectivités territoriales augmente.

En 2015, la part du coût supportée par l'utilisateur était de 12 % pour les zones sans métro et tramway, de 20 % pour les zones avec métro et tramway et de 38 % à Paris.

Mieux vaut une tarification solidaire qu'une mesure générale de gratuité.

**M. le président.** – Amendement identique n°92 rectifié *ter*, présenté par M. Vaspard, Mme Lamure, M. Bascher, Mmes Canayer, Bruguière et Deromedi, MM. Cuypers, Courtial, Darnaud et Daubresse, Mme Duranton, MM. Genest et D. Laurent, Mme Lassarade, M. Laménie, Mmes Gruny et Di Folco, MM. B. Fournier, Lefèvre et H. Leroy, Mme Morhet-Richaud, MM. Priou et Rapin, Mme Ramond, M. Schmitz et Mme Imbert.

**M. Marc Laménie.** – L'esprit est le même : des tarifs sociaux ou solidaires plutôt que des mesures générales de gratuité.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Encore une fois, les collectivités territoriales doivent être libres de définir leur politique tarifaire. Le code des transports consacre déjà le principe d'efficacité économique de la tarification et le Sénat vient de former un groupe de travail sur le sujet qui formulera des propositions concrètes. Retrait ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – La politique de tarification doit assurer la participation des usagers au coût, favoriser le report modal et garantir le transport pour tous. C'est difficile à concilier et la gratuité est rarement la meilleure solution. Ce qui n'est pas couvert par l'utilisateur l'est par le contribuable. Avis défavorable.

*Les amendements n°s 31 rectifié *ter* et 92 rectifié *ter* sont retirés.*

## ARTICLE 8

**Mme Victoire Jasmin.** – J'ai présenté, à cet article, un amendement pour tenir compte des particularités de nos outre-mer, en particulier du caractère archipélagique de la Guadeloupe. Bien qu'il ait été favorablement accueilli par le Gouvernement lors d'un récent débat dans notre assemblée, il a été déclaré irrecevable au nom de l'article 40, sous un prétexte spécieux. Proposer que les autorités organisatrices de la mobilité en outre-mer puissent mettre en place toute forme d'aide ou de dispositif afin d'assurer la continuité territoriale, ce serait inciter les collectivités territoriales à dépenser davantage. Mais ne parle-t-on pas de cela depuis le début de l'examen ce projet de loi ?

**M. Jérôme Bignon.** – Je m'exprime au nom de M. Robert Laufoaulu, sénateur de Wallis et Futuna. Comment peut-on parler de mobilité quand deux îles distantes entre elle et très isolées sont soumises au bon vouloir d'une compagnie aérienne en situation de monopole ? Wallis est desservie par deux vols hebdomadaires ; ils n'ont pas de liaison vers Fidji qui est le hub régional.

Après la visite du président Hollande, un appel d'offres a été lancé. Après toutes sortes de manœuvres, il n'a pas abouti. À qui cela profite-t-il ? Le bureau d'études chargé de rédiger l'appel d'offres s'est arrêté à Nouméa. « On » a fait comprendre que cela posait problème. Qui est ce « on » ?

Une mission sera envoyée en avril. Nous craignons qu'elle n'aboutisse à un rapport, un de plus. Continuité territoriale et mobilité doivent arriver à Wallis.

**M. Victorin Lurel.** – C'est vrai : Wallis et Futuna est coupée du monde, y compris au niveau des câbles sous-marins.

Cet article 8 est minimaliste. La « faculté » d'installer une AOM unique, c'est peu. Ce texte ne répond en aucun cas à la situation des outre-mer – 12 territoires dont 11 habités, distants de milliers de kilomètres. Il suffit d'une coalition de transporteurs aériens pour tout bloquer. Il y a une balkanisation des compétences telle que personne ne s'y retrouve. Il faut une nouvelle LOM pour les outre-mer, adaptée à ses réalités, sur la base du rapport de notre délégation aux outre-mer.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – La desserte de Wallis n'est pas satisfaisante, en effet. L'appel d'offres, lancé en juin 2017, a été déclaré infructueux. Ses termes seront redéfinis au plus tard le 30 juin. Un groupe de travail a été mis en place au début de l'été 2018, j'ai veillé à ce que mes services y participent activement. Une mission d'inspection a été lancée pour lui venir en appui.

**M. le président.** – Amendement n°524 rectifié, présenté par MM. Théophile, Patient, Karam, Mohamed Solihi et Hassani.

I. – Après l'alinéa 8

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Après l'article L. 1811-2 du code des transports, il est inséré un article L. 1811-2-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1811-2-1. – Pour l'application dans les départements et régions d'outre-mer de l'article L. 1214-3, les mots : “ de plus de 100 000 habitants ” sont remplacés par les mots : “ de plus de 50 000 habitants ”.

« Pour l'application dans les départements et régions d'outre-mer du premier alinéa de l'article L. 1231-8, les mots : “ de plus de 100 000 habitants ” sont remplacés par les mots : “ de plus de 50 000 habitants ”. »

II. – Après l'alinéa 12

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

...- Après l'article L. 1811-5 du code des transports, il est inséré un article L. 1811-5-...ainsi rédigé :

« Art. L. 1811-5-.... – L'établissement d'un plan de mobilité est obligatoire dans les ressorts territoriaux de l'autorité organisatrice unique de la mobilité. »

III. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Le chapitre premier du titre II du livre II est complété par une section ainsi rédigée :

« Section ...

« Dispositions particulières aux départements et régions d'outre-mer

« Art L. 221-.... – Pour l'application en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion des dispositions de l'article L. 221-2, les mots : “de plus de 100 000 habitants” sont remplacés par les mots : “de plus de 50 000 habitants”. » ;

2° L'article L. 652-5 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l'application à Mayotte de l'article L. 221-2, les mots : “de plus de 100 000 habitants” sont remplacés par les mots : “de plus de 50 000 habitants”. »

**M. Dominique Théophile.** – Cet amendement rend obligatoire un plan Mobilité pour les régions ayant la capacité d'avoir une autorité organisatrice unique de la mobilité et pour les agglomérations de plus de 50 000 habitants.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La commission n'a pas pu examiner cet amendement. Qu'en pense le Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Abaisser le seuil créerait une contrainte supplémentaire pour les collectivités territoriales. Les collectivités territoriales de moins de 100 000 habitants peuvent élaborer un plan de mobilité sur la base du volontariat, continuons ainsi. La moitié des plans qui existent sont volontaires. Retrait ?

**M. Dominique Théophile.** – Soit mais il faudra regarder les choses de près à Mayotte.

*L'amendement n°524 rectifié est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°777 rectifié, présenté par Mme Jasmin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéas 11 et 12

Supprimer ces alinéas.

**Mme Victoire Jasmin.** – Il y a des territoires, des collectivités d'outre-mer mais aussi des départements - la Guadeloupe et La Réunion. Il convient de les maintenir.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Je me tourne vers le Gouvernement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Il ne s'agit pas de supprimer le conseil départemental mais de tirer les conséquences de la loi NOTRe qui a retiré la compétence Transport au département. C'est pourquoi demander l'avis conforme du conseil départemental n'est plus pertinent. Il y a des possibilités de coordination entre l'AOM et le département au titre de sa mission de solidarité. Retrait ?

**Mme Victoire Jasmin.** – J'aurais voulu une réunion consacrée aux outre-mer.

*L'amendement n°777 rectifié est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°822, présenté par M. Théophile et les membres du groupe La République En Marche.

Après l'alinéa 12

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

... – Le chapitre unique de titre I<sup>er</sup> du livre VIII de la première partie du code des transports est complété par un article L. 1811-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1811-.... – L'État favorise le développement du bioGNV et de l'hydrogène dans les territoires de Guadeloupe, Martinique, Guyane et La Réunion et réalise des expérimentations si nécessaire. »

**M. Dominique Théophile.** – Cet amendement prouve le développement du bioGNV et de l'hydrogène à la Guadeloupe et La Réunion, en Guyane et en Martinique, pour diminuer la dépendance aux importations d'hydrocarbures. L'on commencerait par une expérimentation dans les territoires disposant du potentiel le plus important.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La précision qu'apporte cet amendement n'est ni utile ni normative. Retrait ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Madame Jasmin, je vous propose de tenir cette réunion, que je souhaitais également au plus vite. Avis favorable à l'amendement n°822.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Je me range à l'avis du Gouvernement. Avis favorable.

*L'amendement n°822 est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°787, présenté par M. Théophile et les membres du groupe La République En Marche.

Alinéa 20

Rétablir le IX dans la rédaction suivante :

IX. – Les articles L. 3511-3, L. 3521-2-1 et L. 3551-1-1 du code des transports sont abrogés.

**M. Dominique Théophile.** – Cet amendement rétablit une situation qui prive les départements et régions d'outre-mer de l'application d'une disposition



phare de la loi du 29 décembre 2016. Le régime dérogatoire pour le transport collectif dans les outre-mer ne se justifie plus, car il entraîne une concurrence déloyale au détriment des taxis, notamment en Guadeloupe, où le syndicat mixte des transports a déployé un réseau couvrant efficacement les communes incluses dans le plan de déplacement urbain (PDU).

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous n'avons pas pu, dans le temps imparti, déterminer s'il était nécessaire de revenir sur le dispositif en vigueur. Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – La loi Grandguillaume a exclu, en effet, les outre-mer du périmètre d'interdiction de transport collectif de personnes par véhicules légers dans les agglomérations soumises à PDU. Votre amendement revient sur ces dispositions. La loi Grandguillaume visait le détournement des transports dits LOTI dans les agglomérations par les plateformes de VTC, lesquelles n'ont aucune activité outre-mer.

Votre amendement mettrait de nombreuses entreprises fragiles en péril. Il ne peut pas être adopté sans concertation préalable avec tous les acteurs ni période de transition. Retrait ?

**M. Dominique Théophile.** – Très souvent la réglementation n'est pas respectée, ce qui crée des frictions entre taxis et LOTI. Donnez les moyens à la préfecture de contrôler cette situation, madame la ministre.

*L'amendement n°787 est retiré.*

*L'article 8 est adopté.*

## ARTICLES ADDITIONNELS

**M. le président.** – Amendement n°738 rectifié *bis*, présenté par M. Lurel et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 1803-1 du code des transports est complété par les mots : « et, pour les territoires composés de plusieurs îles, une politique de continuité territoriale inter-île ou inter-rade ».

**M. Victorin Lurel.** – Cet amendement vise à mieux définir la politique de continuité territoriale outre-mer en précisant que les pouvoirs publics sont également tenus de mettre en œuvre une politique de continuité territoriale intérieure, notamment au bénéfice des habitants des îles peu peuplées.

On oublie que certaines îles telles que la Guadeloupe sont en vérité des archipels, avec Marie-Galante, les Saintes et la Désirade. Sans parler de la Polynésie et ses 118 îles... Les déplacements intérieurs doivent être organisés.

Monsieur Théophile, le seuil a été abaissé à 50 000 habitants pour les agglomérations ; pour financer le versement transport et une part de l'octroi de mer.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La politique de continuité territoriale vise l'outre-mer dans son ensemble. Sagesse.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – L'amendement revient à étendre la politique nationale de continuité territoriale. Cela créerait beaucoup de confusion sur les rôles de l'État et des collectivités territoriales. Avis défavorable.

**M. Victorin Lurel.** – La chambre régionale des comptes de Guadeloupe, dans un rapport à paraître, souligne que le conseil régional donne une aide illégale au bénéfice des billets de bateau de Basse-Terre vers les Saintes (8 euros pour un billet de 12 euros) ou de Pointe-à-Pitre vers Marie-Galante (24 euros sur un billet de 42 euros). Lorsqu'il s'agit d'une même agglomération en revanche, comme pour aller de la Riviera Sud de la Grande-Terre à la Riviera du Levant, c'est légal.

Aujourd'hui il n'y a pas de base juridique pour ces aides. Je rappelle que l'aide à la continuité n'est plus que de 30 millions d'euros pour les outre-mer contre 60 millions il y a dix ans, et 187 millions d'euros actuellement pour la Corse, sur un autre fondement juridique.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je comprends qu'il faut organiser d'urgence une réunion avec les élus d'outre-mer, mais ne confondons pas les rôles de l'État et des collectivités territoriales.

*L'amendement n°738 rectifié bis est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°737 rectifié *bis*, présenté par M. Lurel et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la deuxième phrase du second alinéa de l'article L. 1803-1 du code des transports, après les mots : « Elle tend », sont insérés les mots : « à atténuer les contraintes de l'insularité et de l'éloignement et ».

**M. Victorin Lurel.** – Cet amendement va dans le même sens que le précédent.

Sur la base des principes de continuité territoriale en vigueur en Corse, il assigne à la politique nationale de continuité territoriale outre-mer l'objectif d'atténuer les contraintes de l'insularité et de l'éloignement.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet amendement est satisfait. Sagesse.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°737 rectifié bis est adopté et devient un article additionnel.*

**M. le président.** – Amendement n°522 rectifié, présenté par MM. Théophile, Patient, Karam, Mohamed Soilihi et Hassani.

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant l'état des politiques publiques en faveur de la continuité territoriale dans les départements d'outre-mer.

**M. Dominique Théophile.** – Je vais retirer cet amendement puisque la ministre a annoncé une réunion avec les élus d'outre-mer.

*L'amendement n°522 rectifié est retiré.*

### EXCEPTION D'IRRECEVABILITÉ

**M. le président.** – Motion n°1034 rectifiée, présentée par M. Mandelli, au nom de la commission.

Constatant que les amendements n°s 262 rect., 382 rect. ter, 396 rect. bis, 496 rect., 730, 736 rect. bis et 835 rect. quinquies visent à rétablir une habilitation à légiférer par ordonnances ou à en étendre le champ et qu'ils sont contraires au premier alinéa de l'article 38 de la Constitution, le Sénat les déclare irrecevables en application de l'article 48, alinéa 10, du Règlement du Sénat.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Les amendements déposés sur le texte de la commission, à l'exception de ceux présentés par le Gouvernement, qui visent à rétablir une habilitation à légiférer par ordonnances ou à en étendre le champ sont contraires au premier alinéa de l'article 38 de la Constitution.

En conséquence, cette motion tend à proposer au Sénat de déclarer ces amendements irrecevables. La jurisprudence du Conseil constitutionnel est très claire et le Sénat dénonce le recours croissant aux ordonnances.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Nous pourrions essayer d'intégrer les modifications du champ des ordonnances dans la suite de la discussion.

*La motion n°1034 rectifiée est adoptée.*

**M. le président.** – Les amendements n°s 262 rectifié, 382 rectifié ter, 396 rectifié bis, 496 rectifié, 730, 736 rectifié bis et 835 rectifié quinquies à l'article 14 sont donc déclarés irrecevables.

### ARTICLE 9

*L'amendement n°636 rectifié bis n'est pas défendu.*

**M. le président.** – Amendement n°150, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 8

Supprimer les mots :

et dynamiques

**M. Fabien Gay.** – Cet article important concerne l'ouverture des données publiques.

Nous ne sommes pas opposés par principe à ce mouvement qui favorise la transparence et la mise en œuvre de nouveaux services, mais sommes plus circonspects sur la réutilisation des données. Cet investissement ne doit pas devenir une source de profits gratuite pour les Gafam, experts en captation privée des données publiques, qui l'utilisent ensuite pour développer des applications payantes et lucratives. N'alimentons pas ainsi la machine à évasion fiscale ! Aussi souhaitons-nous la suppression de la mise à disposition des données dynamiques.

Le projet de loi va plus loin que le règlement européen. Conservons des marges de manœuvre et laissons le soin aux autorités organisatrices d'aller plus loin dans l'offre.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous avons tenté d'atteindre un subtil équilibre qu'il ne nous paraît pas souhaitable d'ébranler. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le règlement européen de 2017 sur l'information multimodale laisse les modalités de l'accès aux données en temps réel à la discrétion des États.

L'ouverture de ces données améliore la concurrence et l'innovation pour des services de meilleure qualité en faveur des usagers.

**M. Olivier Jacquin.** – Le diable est dans les détails. Nous sommes ici dans une logique de transposition d'un texte européen et anticipant même sur le calendrier. Notons le volontarisme certain de notre Gouvernement en la matière.

Nous craignons une dépossession de la sphère publique. Voyez ce qui s'est passé dans l'hôtellerie quand un acteur devient monopolistique. Je regrette qu'il n'y ait pas d'agrégateur national public.

**M. Fabien Gay.** – Cet article est l'illustration des conséquences de la politique libérale. (*Marques d'ironie de M. Roger Karoutchi*) Ce serait prétendument pour le bien du consommateur, alors que c'est, comme toujours, celui de l'opérateur privé qui finit par primer. Un exemple : dans l'énergie, il y avait un monopole public. Aujourd'hui, il y a concurrence. On a transformé l'entreprise publique en entreprise privée ; le consommateur ne sait plus qui est son interlocuteur. Pour le gaz, on a d'abord ouvert à la concurrence, puis transformé GDF en opérateur privé. Et en 2017, Engie a reçu une amende de 100 millions d'euros de l'autorité de la concurrence pour ne pas avoir ouvert son carnet de clients aux opérateurs privés ! On marche sur la tête ! Vous créez une rente pour le privé. Les Gafam n'attendent que ça. En outre, ce sont des champions de l'évasion fiscale, donc tout le monde sera perdant, et les consommateurs, et les États.

*L'amendement n°150 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°36 rectifié, présenté par MM. Longeot et Bonnacarrère, Mmes Vermeillet et Billon, MM. Moga et Canevet, Mmes Tetuanui et Vérien, MM. Bockel et Détraigne, Mme Sollogoub et MM. Le Nay, Cigolotti et Médevielle.

Alinéa 8

Après le mot :

celui-ci

insérer les mots :

auxquelles il convient d'ajouter les données de retard a posteriori

**M. Jean-François Longeot.** – Quel voyageur n'a pas renoncé à demander une indemnisation en raison du casse-tête que cela implique ?

Cet amendement ajoute les données de retard statiques dans les données couvertes par l'article 9. L'accessibilité et la réutilisation de ces données de retard a posteriori, directement liées au trajet réalisé par le voyageur et nécessaires à sa complète information sur son voyage, permettraient aux utilisateurs de mettre en place une automatisation des procédures de compensation et d'indemnisation.

De telles bases de données existent d'ores et déjà. L'ouverture à la concurrence ne peut faire fi de l'ouverture des données.

**M. le président.** – Amendement identique n°809, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

**M. Frédéric Marchand.** – Ces procédures se feraient en fonction des critères d'indemnisation déterminés par l'opérateur de transport en conformité avec le droit des voyageurs applicable. Cela aboutirait à une importante simplification de pénibles formalités pour le voyageur.

La levée de ce type de barrière facilitera le recours aux modes de transports collectifs massifiés, dont les vertus environnementales sont connues, non seulement pour la mobilité du quotidien mais aussi pour les voyageurs internationaux souvent non francophones.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je comprends l'intention de cette proposition pour aider les voyageurs à faire valoir leur droit, mais le champ est bien plus large que les retards indemnisés et concerne des données stratégiques ayant une forte valeur économique pour les acteurs. Le règlement européen ne prévoit pas une telle obligation. Retravajons ce sujet de manière concertée. Retrait des amendements n°36 rectifié et 809.

*Les amendements identiques n°36 rectifié et 809 sont retirés.*

**M. le président.** – Amendement n°966 rectifié bis, présenté par MM. Pemezec et Karoutchi,

Mmes L. Darcos, Chain-Larché et Thomas, M. Daubresse, Mmes de Cidrac, Lassarade et Deromedi, MM. Magras, Le Gleut, Regnard, Sido et Laménie, Mme Duranton, M. de Nicolaÿ et Mme Garriaud-Maylam.

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Sont également rendues accessibles et réutilisables, dans les conditions prévues par le règlement mentionné au premier alinéa et sous forme anonymisée, les données statiques ainsi que les données dynamiques sur les déplacements et la circulation collectées par les dispositifs mobiles et connectés.

**M. Roger Karoutchi.** – Cet amendement rend accessibles et réutilisables les données statiques ainsi que les données dynamiques sur les déplacements et la circulation collectées par les dispositifs mobiles et connectés. Philippe Pemezec insiste sur l'anonymisation de ces données

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet amendement sera satisfait par l'amendement n°929 du Gouvernement de l'article 13. Retrait ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le règlement européen porte sur les données statiques et dynamiques et prévoit une ouverture des données aux opérateurs de transport gestionnaires d'infrastructure et autorités organisatrices.

Votre amendement l'étend aux dispositifs mobiles et connectés. Je partage votre ambition de mise à disposition de ces données mais positionner l'amendement à l'article 9 n'est pas adapté. Nous pourrions en débattre à nouveau à l'article 13. Retrait.

*L'amendement n°966 rectifié bis est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°660 rectifié bis, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 13

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Avec l'accord de la région, une métropole peut exercer cette compétence à l'échelle du bassin de mobilité dans lequel elle s'inscrit.

**M. Rachid Temal.** – Le texte dans sa version actuelle autorise les métropoles à n'utiliser les données que sur leur seul territoire administratif, alors que leur rayonnement en termes de mobilité le dépasse de loin. C'est pourquoi cet amendement permet de le faire sur l'ensemble du bassin de mobilité.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable à cet amendement qui fait suite à nos échanges en commission.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Est-il utile de légiférer alors que la concertation est déjà possible ? Retrait ou avis défavorable.

**M. Olivier Jacquin.** – La rédaction initiale de l'amendement visait l'aire urbaine mais ce n'est pas une notion juridique. C'est pourquoi nous l'avons corrigé.

*L'amendement n°660 rectifié bis est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°309 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguère, M. de Nicolaÿ, Mme Lassarade, M. Priou, Mme de Cidrac, M. Vaspart, Mme Deromedi, MM. Pointereau, Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal, MM. Revet, Gremillet et Poniowski et Mme Chauvin.

Après l'alinéa 14

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Les métropoles ou les régions garantissent la confidentialité et la sécurité des données fournies par les personnes mentionnées à l'article 3 du même règlement.

« Avant de fournir les données agrégées de circulation et de déplacement à un utilisateur, les métropoles ou les régions s'assurent que leur traitement ne vise pas à restreindre la concurrence ou offrir à l'utilisateur une position dominante. »

**Mme Marta de Cidrac.** – Le règlement européen intégré dans notre droit par cet article prévoit également une mise à disposition de ces données pour utilisation et traitement par des opérateurs tiers, le cas échéant par le biais d'un accord de licence.

S'il convient de favoriser l'innovation en permettant l'étude de ces données, il est également essentiel de garantir la confidentialité des informations transmises par chaque opérateur aux autorités, afin que la stratégie de déploiement d'un opérateur donné ne puisse être analysée par ses concurrents directs et de s'assurer que l'accès aux données agrégées ne permette pas à un opérateur de construire une situation dominante sur le marché. Les régions ou métropoles doivent donc refuser l'accès à un acteur voulant consolider sa position dominante ou disposant de moyens techniques et financiers susceptibles de lui donner une telle position.

**M. le président.** – Amendement n°819, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

I. – Après l'alinéa 14

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les personnes mentionnées à l'article 3 du même règlement opérant le plus souvent des services de mobilité concurrents ou connexes, les métropoles et les régions garantissent la confidentialité et la sécurité des données fournies par chaque opérateur.

II. – Après l'alinéa 16

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Avant de fournir les données agrégées de circulation et de déplacement à un utilisateur, les métropoles et les régions s'assurent que leur traitement ne vise pas à restreindre la concurrence ou offrir à l'utilisateur une position dominante.

**M. Frédéric Marchand.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'ouverture des données prévue par le règlement exclut les données personnelles et les données stratégiques de caractère confidentiel. De plus, les collectivités territoriales n'ont pas vocation à se substituer à l'autorité de la concurrence. Retrait ou avis défavorable des amendements n°309 rectifié et 819.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Il n'y a rien de nuisible ni d'individualisé dans les données visées. Retrait ou avis défavorable.

**M. Frédéric Marchand.** – Il faut aller vers l'idéal et comprendre le réel... Je retire mon amendement.

*L'amendement n°819 est retiré.*

*L'amendement n°309 rectifié n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°421 rectifié *ter*, présenté par M. Longeot, Mme Vullien, MM. Henno, Bonnacarrère, Prince, Le Nay, Canevet et Kern, Mme Billon et MM. Janssens, Moga et L. Hervé.

Après l'alinéa 15

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1115-.... – La réutilisation des données peut faire l'objet d'accords de licence conformément au point 4 de l'article 8 du même règlement.

« Ces accords de licence sont choisis librement par les autorités organisatrices de la mobilité, dans le respect des dispositions du règlement précité, et sont mis en ligne par le gestionnaire du point d'accès national dans les conditions définies par décret.

« Les accords de licence peuvent permettre d'identifier chaque utilisateur, au sens de l'article 2 du règlement précité, sollicitant les données fournies par le point d'accès national.

« En cas de non-respect des modalités d'utilisation des données fixées par les accords de licence, le gestionnaire du point d'accès national pourra, sur demande de l'autorité organisatrice, limiter ou suspendre l'accès des données à l'utilisateur.

« En cas de manquement grave, répété ou persistant, l'accord de licence pourra être résilié.

**M. Jean-François Longeot.** – La quatrième révolution industrielle repose sur une économie de la donnée. Il faut sortir de notre inertie pour nous y engager résolument, tout en protégeant les utilisateurs.

Les conditions d'utilisation des données actuellement disponibles sur le point d'accès national sont exclusivement celles définies par la licence

ODBL, qui ne permet pas de suivre les usages des jeux de données et de s'assurer qu'ils sont compatibles avec les politiques publiques de mobilité. Les autorités organisatrices de la mobilité doivent pouvoir proposer leur propre licence ou recourir aux licences existantes.

La seconde partie de l'amendement vise les utilisateurs qui contreviendraient aux conditions de réutilisations des données mises en place par les AOM. Une procédure de résiliation des engagements conclus dans le cadre de la licence de réutilisation pourra intervenir à la demande de l'autorité organisatrice. Cette procédure donnera au point d'accès national mandat afin de procéder à une mise en demeure à l'encontre de l'utilisateur dont l'usage des données serait contraire aux politiques publiques de mobilités construites par l'AOM.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'objectif est légitime, mais l'amendement confie au point d'accès national un rôle que le projet de loi confie à l'Arafer. Retrait ou avis défavorable, mais je veux écouter le Gouvernement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je partage la nécessité de définir des règles d'accès aux données équitables et qui ne restreignent pas la concurrence. Le point d'accès national consiste à s'appuyer sur la règle générale du règlement européen et à unifier les licences afin de fluidifier l'accès aux données. C'est un gage de neutralité. La licence ODBL exige des réutilisateurs qu'ils citent la source des données et les protègent dans les mêmes conditions. La procédure de suppression de la fourniture des données à un utilisateur qui ne respecterait pas les règles est prévue et confiée à l'Arafer, ce qui est préférable. Retrait ou avis défavorable.

*L'amendement n°421 rectifié ter est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°151, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 16

Après les mots :

déplacements multimodaux,

rédigier ainsi la fin de cet alinéa :

l'utilisateur tel que défini à l'article 2 du même règlement doit s'acquitter d'une compensation financière déclenchée dès la première requête et calculée en prenant en compte le coût marginal associé.

**Mme Éliane Assassi.** – Les garde-fous prévus par le texte, malgré les efforts du rapporteur, pour faire payer les utilisateurs de données seulement au-delà d'un certain seuil de requêtes sont illusoire. Cas d'école : la plateforme mise en place par la RATP. Celle-ci avait décidé de faire payer l'accès à sa plateforme au-delà d'un certain nombre de connexions. Or les sociétés qui exploitent les données fournies se sont arrangées pour rester en deçà de ce

seuil, notamment grâce à un changement d'adresse IP. Au total, la RATP a dépensé un million d'euros pour créer sa plate-forme, qui nécessite 150 000 euros supplémentaires par an pour son exploitation et sans avoir reçu le moindre centime des utilisateurs de ces données.

Pourtant produire une donnée, surtout dynamique, entraîne un coût d'investissement d'une part, puisque ces données découlent de systèmes d'exploitation complexes et nécessitent des serveurs puissants ; et un coût d'exploitation, d'autre part, car il faut payer le personnel de régulation de ces données et la maintenance des applications concernées.

Selon l'Union des transports publics, la mise en place d'une plateforme *Open data* dans un réseau de transport de province est estimée à 100 000 euros d'investissement, plus 38 000 à 70 000 euros par an de frais de maintenance, et cela hors frais de personnel. Il est logique de faire payer les opérateurs privés dès la première requête. Le règlement européen de 2017 le permet.

**M. le président.** – Amendement identique n°903, présenté par M. Jacquin.

**M. Olivier Jacquin.** – Défendu.

**M. le président.** – Amendement n°422 rectifié *bis*, présenté par MM. Longeot, Kern, Henno, Bonnacarrère, Prince, Le Nay, Canevet et Capocanellas, Mme Billon et MM. Janssens, Moga et L. Hervé.

Alinéa 16

Après le mot :

lorsque

rédigier ainsi la fin de cet alinéa :

celle-ci est raisonnable et proportionnée aux coûts légitimes encourus pour la fourniture et la diffusion des données.

**M. Jean-François Longeot.** – Défendu.

**M. le président.** – Amendement n°220 rectifié *bis*, présenté par MM. Temal et Antiste, Mmes Artigalas et Conconne, MM. Daudigny et Devinaz, Mme Ghali, MM. Iacovelli et Jacquin, Mme Jasmin, M. P. Joly, Mme G. Jourda, M. Kerrouche, Mme Lepage, MM. Lurel et Manable, Mmes Perol-Dumont et Préville et MM. Tissot, Tourenne et Marie.

Alinéa 16

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le montant de cette compensation financière correspond à un pourcentage des bénéfices générés par l'utilisation des données transmises équivalent à celui de l'impôt sur les sociétés.

**M. Rachid Temal.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Le texte vise justement à éviter les abus dont la RATP a été victime.

Les amendements n<sup>os</sup> 151 et 903 méconnaissent les règlements européens. Retrait ou avis défavorable.

Avis défavorable à l'amendement n°422 rectifié *bis* même s'il est difficile de définir des critères qui ne seront pas contournés.

Enfin l'amendement n°220 rectifié *bis* est contraire au règlement européen de 2017.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Si je suis attachée à ce que le coût de la mise à disposition des données repose sur l'utilisateur, remettre en cause la gratuité pour les petits utilisateurs n'est pas opportun. Ne freinons pas l'essor des start-up. De plus, pour éviter les contournements de seuil la commission a multiplié les critères de ce seuil.

Retrait de ces amendements ou avis défavorable.

**M. Olivier Jacquin.** – Je ne comprends pas au nom de quelle règle économique on rendrait gratuite l'utilisation d'une faible quantité de données. Ne payé-je pas un croissant à la boulangerie si j'en prends un seul ? La commission a bien fait de confier l'appréciation du respect du seuil à l'Arafer.

Mais le règlement européen ne prévoit aucune gratuité ; vous êtes dans une logique de surtransposition ! Les Gafam pourront s'appuyer sur de jeunes pousses pour avoir des données gratuites, qu'elles pourront même créer à cette fin, car elles savent bien utiliser la réglementation ; ne soyons pas les dindons de la farce ! Ne soyons pas candides, face à tout ce qui innove ! Je voterai ces amendements pour redonner de la valeur à ce qui en a.

*Les amendements identiques n<sup>os</sup> 151 et 903 sont adoptés.*

*Les amendements n<sup>os</sup> 422 rectifié bis et 220 rectifié bis n'ont plus d'objet.*

**M. le président.** – Amendement n°655 rectifié *bis*, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'alinéa 22

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1115-5. – Les régions et les métropoles mettent à disposition des usagers un portail numérique d'information ainsi que des dispositifs non numériques, sur les aides financières individuelles liées à la mobilité, en concertation avec l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, les organismes sociaux et les opérateurs de transport. Ce portail donne accès aux informations disponibles sur les aides financières mises en place selon les publics, les modes de déplacement et les territoires.

« Art. L. 1115-.... – L'ensemble des dispositifs d'information définis aux articles L. 1115-4 et L. 1115-5 du code des transports doivent fournir de l'information sur l'accessibilité des services de mobilité aux personnes à mobilité réduite. »

**Mme Angèle Prévile.** – Cet amendement précise aux autorités organisatrices régionales et métropolitaines leurs obligations en matière d'accès aux données pour tous les usagers éligibles aux tarifications sociales afin de leur garantir une information transparente, accessible et de qualité, notamment sur les politiques tarifaires en vigueur.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cette démarche relève du bon sens, mais ne saurait être imposée par la loi. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Évitions les redondances. Retrait ou avis défavorable.

*L'amendement n°655 rectifié bis est retiré, de même que l'amendement n°967 rectifié bis.*

**M. le président.** – Amendement n°513 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguière, M. de Nicolay, Mme Lassarade, M. Priou, Mme de Cidrac, M. Vaspart, Mme Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal, MM. Revet et Poniatowski et Mme Chauvin.

Alinéa 43

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Durant l'exécution du service, l'exploitant mentionné au même article L. 3121-1 peut transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise en charge. La transmission peut être assurée par l'intermédiaire d'une centrale de réservation, telle que définie à l'article L. 3142-1 dès lors que l'exploitant est affilié à une telle centrale. Les autorités organisatrices de mobilité décident du caractère éventuellement obligatoire de la transmission des informations susmentionnées, en fonction des besoins et de l'offre de mobilité disponible sur leur territoire.

**Mme Marta de Cidrac.** – Le projet de loi a pour objectif d'adapter le mieux possible le rôle de la puissance publique à la transformation générale des transports et aux particularités locales en matière de mobilité. C'est dans cet esprit que les autorités organisatrices de mobilité ont été mises en place. Les règles encadrant l'activité des taxis relèvent aussi du niveau local.

Dans les territoires les moins denses, l'ouverture des données des taxis peut améliorer l'offre de mobilité, dans la mesure où les chauffeurs travaillent principalement sur rendez-vous et ont donc un usage limité des applications en temps réel. De plus, il n'existe pas sur ces territoires, d'économies d'échelle pour financer des dispositifs numériques privés.

En revanche, en agglomération, plus de 60 % des chauffeurs de taxis sont déjà connectés à des plateformes et ont bien intégré le numérique dans leur activité. Une transmission obligatoire des données n'aurait pas d'impact sur l'offre déjà disponible via les applications. Au contraire, l'obligation pour les

chauffeurs de répondre aux demandes du registre national provoquerait une désertion des stations physiques et appauvrirait l'offre pour les clients ne souhaitant pas recourir aux outils numériques.

Cet amendement laisse à chaque AOM la faculté de décider si l'ouverture des données de mobilité des taxis doit être obligatoire.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La régulation des taxis relève du maire et non de l'AOM. Faut-il la transférer à cette dernière ? Qu'en pense le Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Cela aboutirait à une inégalité de traitement entre taxis. De plus, connaître la position des taxis en agglomération est très utile car on en cherche souvent en tant que piéton. Avis défavorable.

**M. Olivier Jacquin.** – C'est un système plus simple que celui que prévoit le texte, puisqu'on adapte la réglementation aux territoires. De plus, dans ce domaine, le risque de dérégulation est fort avec les VTC.

*L'amendement n°513 rectifié est adopté.*

*L'article 9, modifié, est adopté.*

## ARTICLES ADDITIONNELS

**M. le président.** – Amendement n°326 rectifié bis, présenté par Mme Bories, M. Panunzi, Mmes A.M. Bertrand et M. Mercier, M. Paccaud, Mmes Deromedi, Lopez, Bruguière et Lassarade et MM. Husson, Darnaud, Laménie et Rapin.

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les opérateurs de transport fournissent toutes les informations précontractuelles telles que définies à l'article L. 111-1 du code de la consommation, aux usagers, aux distributeurs de transport et aux services de recherche, afin que les conditions essentielles du service de transport soient communiquées à l'utilisateur final, quel que soit le canal de distribution utilisé par ce dernier.

**M. Marc Laménie.** – Avant de conclure un contrat de transport, un consommateur doit pouvoir prendre connaissance des informations lui permettant de s'engager en disposant des conditions propres à chaque offre de transport pour comparer, voire combiner, l'ensemble des offres proposées.

Actuellement, les acteurs du transport n'ont pas cette obligation.

*L'amendement n°335 rectifié n'est pas défendu.*

**M. le président.** – Amendement identique n°659 rectifié quater, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

**M. Rachid Temal.** – Tous les acteurs de la chaîne, transporteur, distributeur et consommateur, doivent

avoir un même accès à l'information la plus complète possible.

**M. le président.** – Amendement identique n°808, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

**M. Frédéric Marchand.** – J'ajoute qu'en 2018, 53 % des Français ont réservé et payé en ligne tout ou partie de leurs séjours.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Il me semble que cela relève davantage de l'application de la loi que de la loi elle-même. Qu'en dit le Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – L'opérateur n'est pas obligé de communiquer cette information au consommateur. Dans certains cas l'information précontractuelle est décisive, comme dans le transport aérien où le coût du bagage peut influencer sur le choix de l'offre. Mais le trop-plein d'informations peut aussi nuire à la lisibilité de l'offre. Je pense que ces amendements déséquilibrent nettement la relation entre opérateurs et distributeurs au profit de ces derniers. Je crois donc savoir qui les a inspirés...

Retrait ou avis défavorable dans l'attente d'un travail approfondi sur le sujet.

**M. Rachid Temal.** – J'entendrais cela si les distributeurs n'étaient pas obligés de fournir ces informations.

Or c'est le cas aujourd'hui. Le transporteur, lui, n'est pas obligé de le leur fournir. Cet amendement les met sur un pied d'égalité.

*Les amendements identiques n°326 rectifié bis, 659 rectifié quater et 808 ne sont pas adoptés.*

*L'article 10 est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°798, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

Après l'article 10

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article L. 119-1-1 du code de la voirie routière, il est inséré un article L. 119-1-... ainsi rédigé :

« Art. L. 119-1-... – Les autorités publiques compétentes en matière de pouvoirs de police de la circulation publient sous un format électronique les arrêtés de circulation déterminants pour le choix d'un itinéraire destiné aux véhicules lourds ou de livraison. La liste des types d'arrêtés concernés, ainsi que le format et les modalités de leur publication sont définis par décret.

« Le premier alinéa ne s'applique pas aux arrêtés concernant le domaine public routier national. »

II. – Le I entre en vigueur un an après la promulgation de la présente loi.

Par dérogation au premier alinéa, le I s'applique aux arrêtés pris avant l'entrée en vigueur prévue à ce même

premier alinéa dans un délai de trois ans après la promulgation de la présente loi.

**M. Frédéric Marchand.** – Cet amendement prévoit une obligation de publication de certains arrêtés de circulation sous forme numérique. Les arrêtés de circulation visés seront limités à ceux qui sont à la fois difficilement accessibles aujourd'hui et déterminants pour le choix d'un itinéraire destiné aux véhicules lourds et de livraison. Cette information supplémentaire optimisera la circulation de ces véhicules et un meilleur respect des prescriptions des autorités de police.

L'obligation portera sur l'ensemble du réseau routier, et non plus seulement sur les routes nationales et autoroutes.

La mesure concerne l'ensemble du réseau routier français à l'exclusion du réseau routier national et des autoroutes, qui sont déjà soumis à l'obligation de rendre accessibles ces données du fait du règlement de la Commission du 18 décembre 2014, qui complète la directive du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Sous réserve que le Gouvernement confirme que le coût soit acceptable pour les collectivités territoriales, avis favorable. Qu'en pense le Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je sais que c'est une demande forte des professionnels, notamment des livreurs.

Toute information disponible sous format numérique doit déjà être publiée dans un format accessible.

Il n'y a pas eu suffisamment de concertation. Retrait ?

*L'amendement n°798 est retiré.*

## ARTICLE 11

**M. Olivier Jacquin.** – Je veux saluer le travail de la commission sur cet article. Le texte initial reposait sur le principe mythique du MAAS (*Mobility as a Service*), mis en œuvre par l'entreprise Maas Global, basée à Helsinki, et son application Whim, qui propose une offre de transport publique et privée. Elle n'a pour l'instant pas trouvé son modèle économique. Mais quand ce sera le cas, on aura affaire à des *booking* du transport.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – L'objectif est d'assurer l'ouverture des données de mobilité pour fournir aux usagers l'ensemble des alternatives à la voiture.

Ces services peuvent être publics ou privés. L'idée est que chacun puisse y recourir, et pas seulement les urbains.

Il s'agit de lever les obstacles en facilitant l'accès aux services de vente des billets.

La commission s'est assurée que l'ensemble des services locaux soient concernés.

Les AOM ont un rôle particulier à jouer. Les services multimodaux sont compatibles avec l'intérêt général, mais il faut s'assurer de l'équilibre et de la robustesse juridique du dispositif en apportant un ensemble de garde-fous évitant notamment une discrimination entre public et privé.

J'ai relancé la concertation pour faciliter l'émergence de services sans voiture, et créer un cadre sans danger incluant ces AOM tout en encourageant l'innovation.

**M. le président.** – Amendement n°227 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, Cuyppers et Vaspart, Mme Canayer, MM. de Legge et Hugonet, Mmes Dumas et Micouleau, M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Duranton, M. Longeot, Mme Guidez, MM. Daubresse et Charon, Mme Billon, MM. Darnaud et Dufaut, Mme Garriaud-Maylam, MM. Decool et Morisset, Mme Malet, MM. Le Gleut, Nougéin, Bonne, Segouin et Laménie, Mmes Lavarde et Deseyne, M. Lefèvre, Mme Chauvin, MM. Détraigne et Moga, Mme Doineau, MM. Husson, Raison, Perrin et L. Hervé, Mmes Raimond-Pavero et Boulay-Espéronnier, MM. Pointreau et Poniatowski, Mmes Noël, Imbert, Lamure et Keller, MM. Malhuret, Gremillet et Sido et Mmes de la Provôté et Renaud-Garabedian.

I. – Alinéa 3

Supprimer le mot :

locaux

II. – Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Un numéro unique d'appel national est créé pour la réservation et l'accompagnement des personnes à besoins spécifiques dans le transport ferroviaire.

**Mme Laure Darcos.** – Cet amendement simplifie la réservation et l'accompagnement des usagers à mobilité réduite dans le transport ferroviaire, et garantit l'absence de surcoût du numéro d'appel de réservation ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite.

En effet, les personnes à mobilité réduite rencontrent des difficultés lors de leurs voyages lorsque ceux-ci conjuguent des trains nationaux et régionaux et la multiplicité des contacts régionaux ne facilite pas la compréhension de l'organisation des transports et des voyages.

Enfin, l'ouverture à la concurrence des transports ferrés risque d'ajouter une strate de complexité supplémentaire pour le voyageur à mobilité réduite. Celui-ci doit bénéficier sur le territoire national d'un transport ferré, quels que soient la région et/ou



l'opérateur - et il faut qu'il puisse réserver ses prestations d'accompagnement et acheter ses billets auprès d'un unique numéro téléphonique non surtaxé, disponible sept jours sur sept, de 6 heures à minuit.

**M. le président.** – Amendement identique n°745 rectifié, présenté par M. Temal et les membres du groupe socialiste et républicain.

**M. Rachid Temal.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable à ces amendements justifiés.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Les personnes à mobilité réduite disposent bien de la possibilité d'un accompagnement. Je partage votre préoccupation sur le fait que le numéro change selon les gares. Le Gouvernement a installé un groupe de travail avec la SNCF, nous examinons les meilleures solutions - et nous utiliserons la voie législative si nécessaire.

L'ouverture à la concurrence, qui pourrait intervenir en 2021, pose la question de l'organisation des interfaces avec l'arrivée de nouveaux opérateurs. Il faut réfléchir à un dispositif efficace.

Le travail doit se poursuivre. Je demande le retrait des amendements.

**Mme Jocelyne Guidez.** – On ne peut pas attendre 2021. Ça suffit ! J'en ai assez d'entendre qu'il faut attendre dès qu'il est question des personnes à mobilité réduite ; on nous l'a déjà demandé pour les aidants. Votons cet amendement ! (*Quelques applaudissements sur les bancs du groupe SOCR*)

**M. Rachid Temal.** – Nous avons bien fait de venir, puisque vous nous apprenez qu'il y a un groupe de travail... L'an 2021 est un horizon bien trop lointain pour les personnes à mobilité réduite. On est ici face à un « deux poids, deux mesures ». Il faut aller très vite pour l'économie.

Là, il s'agit d'hommes et de femmes qui veulent prendre le train. Cet amendement aidera le groupe de travail à accélérer la cadence.

**M. Roger Karoutchi.** – Nous sommes en première lecture. Acceptez cet amendement. Le groupe de travail aura le temps d'avancer d'ici l'examen à l'Assemblée nationale. Il serait absurde de ne pas voter cet amendement.

**M. Marc Laméni.** – Cet amendement porte sur le sujet de l'accessibilité dont nous débattons souvent.

La présence humaine de contrôleurs dans les TER est de plus en plus rare, ce qui pose problème pour aider les personnes à mobilité réduite.

Madame la ministre, trouvez les bonnes solutions pour aider les personnes à mobilité réduite. C'est une priorité. Je soutiens ces amendements.

**M. Fabien Gay.** – Le groupe CRCE votera ces amendements de bon sens. Pour les personnes à mobilité réduite, prendre le train est déjà un parcours

de combattant. Si l'on ne peut pas trouver de solution aujourd'hui, comment y arrivera-t-on lorsque le rail sera ouvert à la concurrence ? Il faudra que l'accessibilité soit l'une des priorités des cahiers des charges. Repousser à 2021, c'est enterrer le problème.

Rien ne s'oppose au groupe de travail. Votons ces amendements.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je n'ai jamais dit qu'il fallait attendre 2021 pour répondre à la demande des personnes handicapées. J'ai juste dit qu'il y aurait d'autres opérateurs que la SNCF à cette date. Il faut bien sûr agir au plus vite. Sagesse à l'amendement de M. Mouiller. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UC et sur quelques bancs du groupe SOCR*)

*Les amendements identiques n°s 227 rectifié bis et 745 rectifié sont adoptés.*

**M. le président.** – Je propose de prolonger notre séance au-delà de minuit. Il en est ainsi décidé.

Amendement n°37 rectifié bis, présenté par M. Longeot, Mmes Vullien et Billon, MM. Cigolotti, L. Hervé, Le Nay et Canevet, Mme Vermeillet et MM. Henno, Janssens, Laugier et Gremillet.

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les fournisseurs de services de transport et de stationnement octroient aux fournisseurs de service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement, sur demande, un accès à leurs services numériques de vente ou de réservation, ainsi que les droits nécessaires à la vente, sur et à l'extérieur du territoire concerné, de leurs titres de transport. Les conditions techniques, commerciales et financières de cet accès sont définies par contrat. Elles doivent être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

**M. Michel Canevet.** – Cet amendement favorise le développement des services numériques multimodaux.

Cet article pourrait soulever des difficultés sur les connexions interrégionales, qui constituent pourtant des solutions de transport du quotidien pour de nombreux Français, car il n'encadre l'accès aux services numériques de vente ou de réservation que sur le seul territoire d'une AOM sans couvrir les liaisons entre les territoires de compétence des AOM.

**M. le président.** – Amendement identique n°810, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

**M. Frédéric Marchand.** – Les ajustements proposés assurent aux AOM le maintien d'un contrôle total sur ces questions et éviteront tout risque de désintermédiation non voulue ou subie.

**M. le président.** – Amendement identique n°840 rectifié *quater*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot, MM. Wattebled et Cuypers, Mme Lherbier et MM. Daubresse et Fouché.

**M. Jérôme Bignon.** – Défendu.

**M. le président.** – Amendement n°38 rectifié *ter*, présenté par M. Longeot, Mme Vullien, MM. Cigolotti, L. Hervé, Le Nay, Canevet et Détraigne, Mmes Billon et Vermeillet et MM. Henno, Janssens et Laugier.

Après l'alinéa 7

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Services globaux d'information et de billettique multimodales

« Art. L. 1115-8-.... – Les opérateurs des services librement organisés de transport ferroviaire et routier de voyageurs assurent directement ou indirectement la distribution des titres de transport.

« Lorsqu'ils choisissent d'assurer indirectement la distribution des titres de transport, ils octroient aux fournisseurs de service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation de services de transport ou de stationnement un accès à leurs services numériques de vente ou de réservation, ainsi que les droits nécessaires, sur et à l'extérieur du territoire national, de leurs titres de transport. Les conditions techniques, commerciales et financières de cet accès sont définies par contrat. Elles doivent être raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

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

**M. Jean-François Longeot.** – Si les principes judiciaires de l'article L. 1115-8 doivent s'appliquer à la distribution des services conventionnés, il est tout aussi nécessaire que les services librement organisés (SLO) soient également encadrés. Ces services sont en effet aussi utilisés pour la mobilité du quotidien, qui ne concerne pas que les trajets courte distance locaux. C'est l'objet de l'amendement. Pour respecter le principe de la liberté d'entreprendre, la mesure ne contraint pas les opérateurs à donner accès à leurs services numériques de vente, mais à l'encadrer lorsqu'ils décident d'accorder un tel accès à des services numériques de vente ou de réservation non intégrés. Nous proposons que cet accès soit réalisé dans des conditions techniques, commerciales et financières raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

De plus, il faut que les mêmes règles s'imposent à toutes les entreprises ferroviaires actives sur le réseau ferré national, seul l'opérateur historique étant lié par les décisions de l'autorité de la concurrence. Si l'on reste dans le seul cadre de cette décision, aucune des obligations prévues par l'autorité n'incomberait aux nouveaux entrants sur le marché des services

librement organisés, créant ainsi une asymétrie de réglementation pénalisant l'acteur historique. Oui, SnCF n'aurait par exemple aucune garantie d'être traitée de manière non discriminatoire par rapport à la filiale de distribution intégrée du nouvel entrant, pour la vente des titres de ce dernier.

Plusieurs de nos voisins ont adopté cette même démarche, comme vient de le faire récemment la Suisse.

**M. le président.** – Amendement identique n°811, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

**M. Frédéric Marchand.** – C'est l'Arafer qui doit être en charge de la régulation, elle est la plus à même d'assurer qu'aucun opérateur ne soit en position dominante.

**M. le président.** – Amendement identique n°841 rectifié *quater*, présenté par MM. Bignon, Capus, Decool, Guerriau, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot, MM. Wattebled et Cuypers, Mme Lherbier et MM. Daubresse et Fouché.

**M. Jérôme Bignon.** – Avec cet amendement, nous voulons assurer une plus grande concurrence lors de la vente des titres de transports. Les entreprises de transport qui feront le choix d'une distribution indirecte de leur titre de transport devront respecter un principe de non-discrimination entre les différents canaux de vente. Chaque canal sera en mesure de proposer à la vente l'intégralité des titres proposés par l'entreprise de transport. Cette concurrence supplémentaire facilitera le développement des parcours multimodaux, favorisera un taux de remplissage plus important et un prix plus juste.

**M. le président.** – Amendement n°39 rectifié, présenté par M. Longeot, Mme Vullien, MM. Médevielle, L. Hervé, Le Nay et Canevet, Mmes Billon et Vermeillet et MM. Henno, Laugier et Janssens.

Après l'alinéa 7

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Dispositions communes

« Art. L. 1115-8-.... Les contrats prévus au présent chapitre prévoient la possibilité pour le fournisseur de service numérique multimodal de fournir la vente ou la réservation, directe ou indirecte, des services de transports ou de stationnement concernés.

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

**M. Jean-François Longeot.** – Cet article n'ouvre pas explicitement la possibilité pour un service numérique multimodal titulaire d'un agrément de sous-licencier cet agrément, notamment à un prestataire étranger. Or, cette possibilité est le plus souvent

exclue des contrats liant les opérateurs de transport aux services numériques multimodaux agréés.

Donner un droit à la sous-licence facilitera l'accès au marché ferroviaire français pour certains voyageurs étrangers, sans prendre le risque d'une dérégulation du marché ou d'une quelconque perte de contrôle de l'opérateur ferroviaire puisque serait maintenu le principe d'une totale responsabilité de la personne agréée vis-à-vis de l'opérateur en cas de sous-licence.

**M. le président.** – Amendement identique n°812, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

**M. Frédéric Marchand.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La billettique est un sujet extrêmement sensible. Nous n'en maîtrisons pas tous les effets, en particulier sur la maîtrise des données.

Imposer une solution sans distinction me paraît excessif. La prudence commande un avis défavorable aux amendements n°37 rectifié *bis*, 810 et 840 rectifié *quater*.

L'idée des amendements n°38 rectifié *ter*, 811 et 841 rectifié *quater* est intéressante mais le droit en vigueur y répond partiellement. L'autorité de la concurrence a permis aux acteurs du numérique d'accéder à la distribution de la SNCF.

Je ne suis pas certain qu'il faille aller plus loin. Avis défavorable par prudence mais je souhaite entendre la ministre.

Quant aux amendements n°39 rectifié et 812, la disposition proposée n'est pas pertinente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Nous avons souhaité donner la maîtrise de la billettique aux AOM.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Ces amendements élargissent le champ des bénéficiaires et les services de transport concernés à tous les services numériques multimodaux. Dans le cadre de la concertation, cette ouverture a reçu un accueil favorable sous réserve de garde-fous. Il s'agit d'imposer des critères à respecter.

Les trois premiers amendements élargissent l'accès à la billettique à tous les services de transport, y compris librement organisés. Cela va au-delà de la mobilité du quotidien, en incluant aussi les TGV. Les implications de cette modification méritent que l'on prenne le temps d'en apprécier les conséquences.

Demande de retrait des amendements identiques n°37 rectifié *bis*, 810, 840 rectifié *quater*.

Même avis que le rapporteur sur les amendements identiques n°38 rectifié *ter*, 811 et 841 rectifié *quater*. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, nous serons attentifs à vérifier que les barrières ne sont pas excessives. Demande de retrait.

La décision de sous-licencier relève de la liberté commerciale. Il ne semble pas nécessaire de légiférer. Demande de retrait des amendements identiques n°39 rectifié et 812.

*Les amendements identiques n°37 rectifié bis, 810 et 840 rectifié quater sont retirés, de même que les amendements identiques n°38 rectifié ter, 811 et 841 rectifié quater et que les amendements identiques n°39 rectifié et 812.*

**M. le président.** – Amendement n°445 rectifié, présenté par MM. Léonhardt, Artano et Roux, Mme M. Carrère et MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé, Castelli, Dantec, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 1115-.... – Île-de-France Mobilités s'assure que l'ensemble des usagers franciliens dispose du même niveau d'information voyageurs au sein des infrastructures qu'elle gère. Dans cet objectif, elle élabore un cahier des charges unique auquel sera soumis l'ensemble des prestataires et entreprises avec lesquels elle contracte.

**M. Guillaume Arnell.** – Les Franciliens paient tous au même tarif le Pass Navigo, alors que les disparités de service sont très fortes. Ainsi les départements de la grande couronne sont toujours les derniers à bénéficier des innovations en matière de mobilier urbain.

Cet amendement prévoit donc un cahier des charges unique pour l'ensemble des prestataires.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Retrait ou avis défavorable à cet amendement, qui me semble d'appel.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je partage bien sûr votre objectif d'un égal accès au meilleur service, mais il appartient à Île-de-France Mobilités de définir sa politique d'information aux voyageurs ; de plus, il faut des adaptations locales sur un territoire si divers. En outre, cet amendement pose un problème de coordination avec la ville de Paris qui gère les abribus. Retrait ?

**M. Guillaume Arnell.** – Je le retire, mais j'espère que vous avez été sensibilisés aux difficultés de la grande couronne.

*L'amendement n°445 rectifié est retiré.*

*L'article 11, modifié, est adopté.*

## ARTICLE 12

**M. le président.** – Amendement n°152, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

**Mme Éliane Assassi.** – Le groupe CRCE s’oppose au recours systématique aux ordonnances, il prive ici le Parlement de son pouvoir de débattre et de légiférer sur les véhicules autonomes. De plus, le Conseil d’État a rappelé que tout changement de cadre législatif ne pourra intervenir qu’après la révision de la convention sur la circulation routière signée à Vienne.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La commission a réduit le délai d’habilitation ; cela me semble suffisant. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – L’ordonnance en question prépare le déploiement du cadre du véhicule autonome, enjeu industriel majeur. Ne prenons pas de retard dans ce domaine. Retrait ou avis défavorable.

*L’amendement n°152 n’est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°928, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 1

Remplacer le mot :

douze

par le mot :

vingt-quatre

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Cet amendement rétablit à vingt-quatre mois le délai pour prendre les ordonnances.

On peut peut-être s’entendre sur vingt mois. Nous avons besoin d’expérience à partir des cas d’usage pour préparer un cas d’homologation. Douze mois n’y suffisent pas.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Le sujet est trop important pour que le Parlement s’en dessaisisse aussi longtemps. Avis défavorable.

*L’amendement n°928 n’est pas adopté.*

*L’article 12 est adopté.*

## ARTICLES ADDITIONNELS

**M. le président.** – Amendement n°56 rectifié, présenté par M. Karoutchi, Mme L. Darcos, MM. Charon, Daubresse et de Nicolaÿ, Mme Deromedi, MM. Laménie, D. Laurent et Lefèvre, Mmes M. Mercier et Micouneau, MM. Morisset, Panunzi, Regnard, Sido, Sol, Vogel, Allizard, Babary et Bizet, Mmes Boulay-Espéronnier et Bruguière, MM. Buffet et Calvet, Mmes Canayer et Chain-Larché, MM. Chaize, Cuyers, Danesi et Darnaud, Mme de Cidrac, M. de Legge, Mmes Dumas et Durantou, M. B. Fournier, Mme Garriaud-Maylam, M. Ginesta, Mme Giudicelli, MM. Gremillet, Hugonet et Husson, Mme Imbert, M. Kennel, Mmes Lassarade et Lherbier, MM. Pemezec, Perrin et Piednoir, Mme Raimond-Pavero, MM. Raison, Revet et Savary et Mme Thomas.

Après l’article 12

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – La seconde phrase du premier alinéa du IX de l’article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est supprimée.

II. – L’ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 relative à l’expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques est ainsi modifiée :

1° L’article 1<sup>er</sup> est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Par exception au premier alinéa, sur des itinéraires routiers fixés par décret et préalablement aménagés à cette fin, la circulation à des fins expérimentales d’un véhicule à délégation partielle ou totale de conduite est subordonnée à la délivrance d’une autorisation simplifiée et à la contraction par le demandeur de l’expérimentation d’une assurance couvrant les conséquences financières des risques entraînés par cette expérimentation. » ;

2° L’article 2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les expérimentations situées sur les itinéraires routiers mentionnés au deuxième alinéa de l’article 1<sup>er</sup>, cette autorisation est accordée par le ministre chargé des transports dans un délai de trois mois après dépôt du dossier. Au terme de ce délai, l’absence de réponse vaut délivrance de l’autorisation. »

**Mme Laure Darcos.** – Cet amendement facilite le recours aux expérimentations de véhicules autonomes en conciliant la nécessaire souplesse pour leur essor rapide et le respect des règles de sécurité et d’assurance qui doivent continuer à s’appliquer.

Compte tenu du lancement de la stratégie nationale pour le véhicule autonome et de la large réponse des territoires, il faut simplifier les expérimentations sur des itinéraires préalablement aménagés.

Par cohérence avec le développement des voies auxiliaires, nous supprimons une contrainte légale qui empêche en particulier d’encourager le covoiturage.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Ce sujet a été traité dans le cadre de la loi Pacte. Il est d’ailleurs regrettable que le Gouvernement l’aborde dans deux textes différents. Retrait ou avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

**Mme Laure Darcos.** – C’est un gag. Durant l’examen de la loi Pacte, on nous a dit d’attendre le projet de loi d’orientation sur les mobilités... Je maintiens cet amendement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – La loi Pacte élargit les cas d’expérimentation possibles. Ce texte porte sur le cadre de l’homologation et prépare la possibilité, sans autorisation préalable, de faire circuler des véhicules autonomes sur des voies ouvertes à la circulation, sujet très délicat. Nous n’en sommes pas

encore là. J'ai toutefois bien en tête les demandes de la région Île-de-France.

**Mme Laure Darcos.** – Merci, j'accepte de retirer.

*L'amendement n°56 rectifié est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°153, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 12

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai d'un an après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à l'impact écologique du développement du véhicule autonome.

**M. Fabien Gay.** – C'est un amendement d'appel. Il faut un grand débat sur les véhicules autonomes. Entre le début de leur mandat en 2020 et sa fin en 2026, les prochains élus verront la ville changer profondément à cause des véhicules autonomes.

Qu'en est-il de leur impact environnemental, qui sera majeur ? Leur fabrication a en effet de très graves conséquences sur l'exploitation des terres rares. Nous demandons un rapport au Parlement.

**M. le président.** – Amendement identique n°889 rectifié, présenté par MM. Corbisez, Artano et Roux, Mme Laborde, M. Gold, Mme Jouve, MM. A. Bertrand, Collin et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

**M. Jean-Marc Gabouty.** – Il faut effectivement anticiper l'impact écologique de la généralisation des véhicules autonomes. Les *data centers* représentent 18 % de la consommation énergétique mondiale. C'est pourquoi un rapport sur le sujet est essentiel, malgré la position traditionnelle du Sénat en la matière.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Je garderai pourtant notre ligne sur ce sujet... Avis défavorable, ce qui n'enlève rien à l'importance de la question.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – L'impact dépendra largement de la manière dont les AOM orienteront la mobilité. Un rapport évaluant les impacts écologiques de l'automatisation ne donnerait que des informations fragmentaires.

La priorité avec véhicules autonomes, pour le Gouvernement, c'est d'accélérer le développement de navettes électriques et non le confort de grosses berlines.

De plus, la délégation sénatoriale à la prospective a publié un excellent rapport sur les nouvelles mobilités. Retrait ?

**M. Fabien Gay.** – Vous voyez pourquoi nous sommes opposés aux ordonnances : elles confisquent le débat. Vous sous-estimez l'impact environnemental des véhicules autonomes. La question des terres rares est déjà brûlante pour les smartphones.

De plus, le véhicule autonome va-t-il vraiment fluidifier la circulation ? Les experts soulignent qu'il faudra adapter nos villes elles-mêmes, car le trafic pourrait au contraire être saturé.

**M. Olivier Jacquin.** – Nous sommes face à des ruptures technologiques qui inquiètent. Cependant, une année, c'est peut-être un peu prématuré pour un bilan. Malgré quelques difficultés de rédaction de ces amendements, le groupe socialiste les votera.

*Les amendements identiques n°s 153 et 889 rectifié ne sont pas adoptés.*

### ARTICLE 13 (Supprimé)

**M. le président.** – Amendement n°929, présenté par le Gouvernement.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de dix huit mois à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

1° Rendre accessibles les données des systèmes intégrés aux véhicules terrestres à moteur, équipés de dispositifs permettant d'échanger des données avec l'extérieur du véhicule, nécessaires :

- aux gestionnaires d'infrastructures routières, aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours, pour la finalité de détection des accidents et incidents ou conditions de circulation génératrices d'accidents, localisés dans l'environnement de conduite du véhicule, aux fins de prévention des accidents ou d'amélioration de l'intervention en cas d'accident ;

- aux gestionnaires d'infrastructures routières pour la finalité de connaissance de l'infrastructure routière, de son état et de son équipement ;

- aux gestionnaires d'infrastructures routières et aux autorités organisatrices de la mobilité désignées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1 et L. 1811-2 du code des transports pour la finalité de connaissance du trafic routier.

Les données rendues accessibles ne peuvent être utilisées qu'après agrégation, à l'exception de celles dont l'agrégation rend impossible leur utilisation pour la détection des accidents et incidents ou conditions de circulation génératrices d'accidents ;

2° Rendre accessibles, sans consentement du conducteur et gratuitement, en cas d'accident de la route, les données des dispositifs d'enregistrement de données d'accident et les données d'état de délégation de conduite enregistrées dans la période qui a précédé l'accident, aux officiers et agents de police judiciaire aux fins de détermination des responsabilités ainsi qu'aux organismes chargés de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité prévues à l'article L. 1621-2 du code des transports ;

3° Permettre la correction télématique des défauts de sécurité par des modalités appropriées d'accès aux données pertinentes de ces véhicules ;

4° Permettre l'amélioration de la sécurité des systèmes d'automatisation, par des modalités appropriées d'accès aux données pertinentes de ces véhicules ;

5° Permettre un accès non discriminatoire aux données pertinentes des véhicules pour le développement des services liés au véhicule de réparation, de maintenance et de contrôle technique automobiles, d'assurance et d'expertise automobiles, des services s'appuyant sur la gestion de flottes, des services de distribution de carburants alternatifs tels que définis par la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et des services innovants de mobilité attachée au véhicule ;

6° Rendre accessibles aux autorités organisatrices de la mobilité, pour leur mission d'organisation de la mobilité, les données relatives aux déplacements produites par les services numériques d'assistance au déplacement. Les données rendues accessibles ne peuvent être utilisées qu'après agrégation.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de douze mois à compter de la publication de l'ordonnance.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Après les échanges intervenus avec la commission des lois et la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, cet amendement propose une nouvelle version de l'article 13 sur les finalités et les modalités de la transmission des données fournies par les véhicules autonomes. Cette nouvelle version contient les garanties souhaitées par la commission des lois, et tient compte d'autres demandes du Sénat - sur l'accès aux données par les AOM par exemple. L'accès à ces informations contribuera à améliorer la sécurité routière et les politiques publiques en direction de la route. Les données seront utiles à la connaissance du patrimoine routier et de la circulation, éclaireront les enquêtes judiciaires post-accident, les défauts de fabrication éventuels des véhicules, et amélioreront également les algorithmes de conduite.

**M. le président.** – Sous-amendement n°1035 à l'amendement n° 929 du Gouvernement, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission.

Amendement n° 929

I.- Alinéa 2

Remplacer le mot:

dix-huit

par le mot:

douze

II.- Alinéa 7

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée:

. Ces données ne peuvent être utilisées comme preuve de la commission d'infractions au code de la route

III.- Dernier alinéa

Remplacer le mot:

douze

par le mot:

six

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Merci madame la ministre d'avoir tenu compte de nos échanges. Ce sous-amendement empêche les forces de l'ordre de collecter les données pour établir des infractions au code de la route, réduit le délai d'habilitation à douze mois et réduit le délai de ratification à six mois.

Avis favorable à l'amendement n°929 si ce sous-amendement est adopté.

**M. le président.** – Amendement n°17 rectifié *sexies*, présenté par M. Longeot, Mmes Vullien, Billon et Vermeillet, MM. Cigolotti et Médevielle, Mme de la Provôté et MM. L. Hervé, Le Nay, Canevet, Henno, Janssens, Laugier et Capo-Canellas.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

I. – Les modalités et conditions d'accès aux données relatives au déplacement, au fonctionnement, à l'entretien, à la réparation, aux dommages matériels d'un véhicule à moteur au sens de l'article R-311-1 du code de la route, équipé de moyens de communication permettant d'échanger des données avec l'extérieur du véhicule, et à ses équipements, produites par les systèmes intégrés au véhicule, ou par un système d'information du fabricant du véhicule ou de l'un de ses équipements, ou de son représentant en France, ou par les dispositifs électroniques de remontées d'information, d'aide à la conduite ou de navigation indépendants utilisés à bord, qui ne sont pas couvertes par la présente loi respectent les exigences suivantes :

- les modalités et conditions d'accès aux données ne doivent pas comporter ou induire de discrimination entre opérateurs économiques d'un même marché de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule ;

- le cas échéant, les conditions tarifaires d'accès aux données doivent être raisonnables et proportionnées ;

- les modalités et conditions d'accès aux données et de leur réutilisation ne doivent pas restreindre le choix de la personne concernée, de souscrire des services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule, auprès d'autres opérateurs économiques que le fabricant du véhicule ou son représentant en France, ou le fournisseur des dispositifs électroniques embarqués concernés.

II. – Pour l'application du présent article, les marchés de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule concernés sont :

- 1° La réparation, la maintenance et le contrôle technique automobiles ;
- 2° L'assurance et l'expertise automobiles ;
- 3° Les services s'appuyant sur la gestion de flottes ;
- 4° Les services de distribution de carburants alternatifs tels que définis par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ;
- 5° La création de services innovants de mobilité.

III. – Les traitements des données mentionnées au I du présent article peuvent être mis en œuvre par le fabricant du véhicule ou de l'un de ses équipements, le fournisseur de services d'aide à la navigation du véhicule, le fournisseur de service lié au véhicule et à la mobilité attachée au véhicule, leurs représentants en France, et leurs partenaires commerciaux, pour les finalités correspondant à la fourniture des services mentionnés au II, dans le respect de la législation relative à la protection des données à caractère personnel, et en particulier du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. Ces traitements ne peuvent pas être mis en œuvre afin de rechercher, constater ou poursuivre, directement ou indirectement, une infraction pénale.

**M. Jean-François Longeot.** – Cet article a été supprimé en commission au motif que le champ de l'habilitation était trop large et la rédaction proposée trop imprécise.

En effet, au-delà des enjeux majeurs de sécurité couverts par cet article, le potentiel économique offert par le véhicule connecté est immense. Or, l'accès aux données des véhicules connectés et des assistants de conduite est aujourd'hui indispensable pour développer une offre de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule.

Afin que cette technologie bénéficie à l'ensemble des opérateurs de services, cet amendement définit les modalités et les conditions d'un accès équitable aux données des véhicules connectés par les opérateurs privés et inscrit ce cadre directement dans le projet de loi.

À ce stade, les domaines dans lesquels des attentes d'accès semblent s'être cristallisées sont la réparation, la maintenance et le contrôle technique automobiles ; l'assurance et l'expertise automobile ; les services destinés à faciliter la gestion de flottes ; la gestion de la recharge électrique ou, plus largement, de l'alimentation en carburants alternatifs et la création de services innovants à partir de données issues des véhicules.

Pour garantir un déploiement ordonné des nouvelles mobilités et des services qui pourront en

découler, il est nécessaire de fixer des conditions d'accès aux données non discriminatoires pour l'ensemble des opérateurs économiques, à des conditions tarifaires raisonnables et ne restreignant pas le choix de la personne concernée.

**M. le président.** – Amendement identique n°481 rectifié *quater*, présenté par MM. Gold, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Guillotin et MM. Castelli, Gabouty, Menonville, Requier et Vall.

**M. Jean-Claude Requier.** – Défendu.

**M. le président.** – Amendement identique n°565 rectifié *ter*, présenté par MM. J.M. Boyer et Duplomb, Mme Estrosi Sassone, MM. Pointereau, D. Laurent, Priou et Bascher, Mme Berthet, MM. Cuypers, Darnaud et Decool, Mme Deromedi, M. Genest, Mme Goy-Chavent, MM. Gremillet et Guerriau, Mme Imbert, MM. Laménie, Le Gleut, A. Marc et Mayet, Mme Noël et MM. Sido et Rapin.

**M. Marc Laménie.** – Défendu.

*L'amendement n°1023 rectifié n'est pas défendu.*

**M. le président.** – Sous-amendement identique n°1032 rectifié *ter* à l'amendement n° 17 rectifié de M. Longeot, présenté par Mmes Bories, Bruguière et Lanfranchi Dorgal, MM. Vogel, Chaize et B. Fournier, Mmes Gruny et L. Darcos et M. Milon.

Amendement n° 17

Compléter cet amendement par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – En cas d'accident de la route, les données des dispositifs d'enregistrement de données d'accident et les données d'état de délégation de conduite enregistrées dans la période qui a précédé l'accident, sont rendues accessibles, sans consentement du conducteur et gratuitement, aux officiers et agents de police judiciaire aux fins de détermination des responsabilités, ainsi qu'aux organismes chargés de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité prévues à l'article L. 1621-2 du code des transports, au fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages mentionné à l'article L. 421-1 du code des assurances, ainsi qu'aux entreprises d'assurance qui garantissent les véhicules impliqués dans l'accident, aux fins exclusives de l'indemnisation en vertu de l'article L. 211-1 du même code.

**Mme Laure Darcos.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Retrait ou avis défavorable aux amendements identiques n°17 rectifié *sexies* et suivants.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Avis favorable au sous-amendement n°1032 rectifié *ter*. Retrait ou avis défavorable aux autres amendements.

**Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis.** – En accord avec la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, la commission des lois, allergique aux ordonnances mais surtout au

défaut d'encadrement des atteintes potentielles à la vie privée, a supprimé l'article 13. Votre amendement de réécriture semble apporter les garanties demandées. Je le voterai sous réserve de l'adoption du sous-amendement n°1035.

*Le sous-amendement n°1035 est adopté.*

*L'amendement n°929, sous-amendé, est adopté et l'article 13 est ainsi rédigé.*

*Les amendements n°s 17 rectifié sexies, 1023 rectifié, 1032 rectifié ter, 481 rectifié quater et 565 rectifié ter n'ont plus d'objet.*

## ARTICLE 13 BIS

**M. Jean-François Longeot.** – Je profite de cet article 13 bis qui concerne, entre autres, les gestionnaires d'infrastructures routières, donc les concessionnaires d'autoroutes, pour attirer l'attention du Sénat sur un scandale ignoré, dénoncé par le député Jean-Louis Thiériot : les services de secours en intervention, soit les pompiers, la police, la gendarmerie et le SAMU, paient les péages comme n'importe quel usager. Pour diminuer les coûts, ces services publics ont pour instruction d'éviter l'autoroute, sauf urgence vitale avérée. Cela peut avoir des conséquences dramatiques.

La loi de finances pour 2018 prévoit bien la gratuité des péages pour les véhicules de secours mais le décret n'est pas paru. Les sociétés d'autoroute n'ont pas jugé bon de la mettre en œuvre de leur propre chef.

Interrogée sur les raisons de ce retard, l'administration a fait une réponse ahurissante. Vous, madame la ministre, avez déploré cette situation. Quand ce décret sera-t-il enfin publié ?

**M. le président.** – Amendement n°890 rectifié, présenté par MM. Corbisez, Artano, Roux et Gold, Mme Jouve, M. Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'accès aux données pour ces personnes s'effectue dans le respect des principes de non-discrimination et des droits garantis par le secret industriel, commercial et de propriété intellectuelle.

**M. Jean-Marc Gabouty.** – Je m'associe aux propos de M. Longeot. Réglons les problèmes de ce type avant de discuter d'autres privatisations.

Cet amendement sécurise l'accès aux données récoltées via les véhicules automatisés au bénéfice des industriels imposant le respect des principes de non-discrimination et des droits garantis par le secret industriel, commercial et de propriété intellectuelle.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'amendement n°929 du Gouvernement rétablissant l'article 13, que nous venons de voter, est redondant avec

l'article 13 bis, que nous devrions supprimer en conséquence. Demande de retrait de l'amendement n°890 rectifié.

*L'amendement n°890 rectifié est retiré.*

*L'article 13 bis n'est pas adopté.*

## ARTICLE 14

**M. le président.** – Amendement n°154, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

**Mme Éliane Assassi.** – Cet article habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnances pour faciliter les expérimentations d'innovation de mobilité. Développer une alternative à la voiture individuelle en zone peu dense est un objectif que nous partageons tous mais nous nous opposons à la méthode du Gouvernement. Ce sujet mérite un débat démocratique approfondi par les temps qui courent. Le mouvement social actuel défend le maintien des services publics de proximité parmi lesquels les petites lignes de train. L'alternative à la voiture individuelle, ce n'est pas le covoiturage ; c'est le train. Or 56 lignes et 120 gares sont menacées de fermeture. Mais de cela, le Gouvernement ne veut pas débattre.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Expérimenter la possibilité d'un covoiturage avec une contribution supérieure à ce qui se pratique actuellement, le partage de frais, est une bonne chose. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je ne comprends pas pourquoi, madame Assassi, vous vous opposez à des solutions innovantes qui sont réclamées par nos concitoyens. Les petites lignes ne desservent pas chaque village et chaque maison ; il faut des solutions de rabattement vers le ferroviaire. Avis défavorable.

**M. Olivier Jacquin.** – Le Gouvernement a le souci d'accompagner l'innovation dans les zones peu denses, cela est vertueux. L'Ademe est déjà à l'œuvre. Ce serait tout à fait cohérent si des moyens financiers étaient donnés à ces territoires, des moyens financiers dont il n'est pas question dans ce texte. Madame la ministre, votre souci des zones peu denses vous honore, travaillez plus avant avec le Parlement pour approfondir la question.

**M. Marc Laméni.** – Pour rester en cohérence avec mes convictions pro-ferroviaires, je soutiendrai cet amendement.

*L'amendement n°154 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°834 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Lévrier, de Belenet, Mohamed Soilihi, Bonnacarrère, Guerriau, A. Marc, Théophile, Louault, Henno, Wattedled, Moga et Gattolin.



## Alinéa 1

Compléter cet alinéa par les mots :

afin de faciliter les expérimentations d'innovations technologiques dans le domaine des transports et de nouvelles formes de mobilité

**M. Dominique Théophile.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli,** *rapporteur.* – La rédaction de la commission est meilleure. Demande de retrait.

**Mme Élisabeth Borne,** *ministre.* – Même avis. Il serait dommage de restreindre le champ de l'innovation à la technologie. L'on peut aussi travailler sur les pratiques, les comportements, l'organisation des services.

*L'amendement n°834 rectifié quinquies est retiré.*

*L'article 14 est adopté.*

**ARTICLES ADDITIONNELS**

**M. le président.** – Amendement n°791 rectifié, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

Après l'article 14

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 1221-4 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Elle encourage le développement de solutions de mobilités innovantes afin de favoriser la multimodalité et l'intermodalité. »

**M. Frédéric Marchand.** – Les nouvelles solutions et nouveaux usages doivent être intégrés non seulement dans les politiques publiques de mobilité mais également dans les outils contractuels au service de ces politiques.

*L'amendement n°845 rectifié quater n'est pas défendu.*

*L'amendement n°791 rectifié,  
accepté par la commission et le Gouvernement,  
est adopté et devient un article additionnel.*

*L'amendement n°104 rectifié n'est pas défendu.*

**M. le président.** – Nous avons examiné 193 amendements aujourd'hui ; il en reste 461 à discuter.

*Prochaine séance, mardi 26 mars 2019, à 14 h 30.*

*La séance est levée à 1 heure.*

**Annexes**

*Ordre du jour du mardi 26 mars 2019*

**Séance publique**

**À 14 h 30**

1. Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019).

**À 16 h 45**

2. Questions d'actualité au Gouvernement.

**À 17 h 45 et le soir**

3. Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019).

**Jean-Luc Blouet**

*Direction des comptes rendus*

*Analyse des scrutins publics*

**Scrutin n°68** sur l'amendement n°240 rectifié *bis*, présenté par Mme Michèle Vullien et plusieurs de ses collègues, et l'amendement n°483 rectifié, présenté par M. Ronan Dantec et plusieurs de ses collègues, à l'article 5 du projet de loi d'orientation des mobilités (procédure accélérée)

**Résultat du scrutin**

Nombre de votants :	342
Suffrages exprimés :	245
Pour :	26
Contre :	219

Le Sénat n'a pas adopté

**Analyse par groupes politiques****Groupe Les Républicains (145)**

Contre : 142

Abstention : 1 - Mme Fabienne Keller

N'ont pas pris part au vote : 2 - M. Gérard Larcher, président du Sénat, Mme Catherine Troendlé, présidente de séance

**Groupe SOCR (74)**

Abstentions : 74

**Groupe UC (51)**

Pour : 10 - Mme Annick Billon, MM. Philippe Bonnacarrère, Olivier Cigolotti, Mmes Françoise Férat, Catherine Fournier, MM. Loïc Hervé, Jean-Marie Janssens, Laurent Lafon, Mmes Nadia Sollogoub, Michèle Vullien

Contre : 41

**Groupe LaREM (23)**

Contre : 23

**Groupe RDSE (22)**

Pour : 16

Abstentions : 6 - M. Alain Bertrand, Mmes Maryse Carrère, Véronique Guillotin, Mireille Jouve, MM. Jean-Yves Roux, Raymond Vall

**Groupe CRCE (16)**

Abstentions : 16

**Groupe Les Indépendants (12)**

Contre : 12

**Sénateurs non inscrits (5)**

Contre : 1

N'ont pas pris part au vote : 4 - Mmes Christine Herzog, Claudine Kauffmann, MM. Jean Louis Masson, Stéphane Ravier