

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Séances du jeudi 6 juin 2019

Compte rendu intégral



Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	5433
2 ^e séance	5467
3 ^e séance	5513

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

260^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du jeudi 6 juin 2019

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. SYLVAIN WASERMAN

1. Mobilités (p. 5435)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5435)

Après l'article 6 (*suite*) (p. 5435)

Amendements n^{os} 2530, 549, 236, 262, 964, 1068 rectifié, 1161, 1952, 2814, 3443

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendement n^o 390

Article 7 (p. 5439)

Mme Caroline Fiat

Mme Aude Luquet

Amendement n^o 2661

Amendements n^{os} 1749, 2967, 2514

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendements n^{os} 3382, 1041, 1503, 3496, 1761, 693, 692, 2502

Amendements n^{os} 694, 2698, 3287

Après l'article 7 (p. 5445)

Amendements n^{os} 2941, 2501, 2004, 1555, 2069, 1736

Article 7 bis (p. 5452)

Amendement n^o 695

Article 8 (p. 5452)

M. Serge Letchimy

Mme Maina Sage

Mme Élisabeth Borne, ministre

Amendements n^{os} 1897, 3529, 2198, 2852

Amendements n^{os} 2969 et 2994, 1021

Article 8 bis (p. 5457)

M. Jean-Marie Sermier

Après l'article 8 bis (p. 5458)

Amendements n^{os} 1033, 2848

Article 9 (p. 5460)

M. Jean-Marc Zulesi

Mme Aude Luquet

M. Jean-Marie Sermier

Amendement n^o 2666

Mme Bérange Couillard, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendement n^o 1264

Amendements n^{os} 3372, 3414

Amendements n^{os} 1257 et 1258, 3415

Amendements n^{os} 1259, 2952, 2804, 3528 rectifié (sous-amendement), 3121 deuxième rectification, 1654

Amendements n^{os} 1002, 1159, 1176

Amendements n^{os} 1337, 3408 et 3419, 353

Amendement n^o 1260

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5465)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. SYLVAIN WASERMAN

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

MOBILITÉS

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités (n^{os} 1831, 1974, 1937, 1938, 1942).

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

M. le président. Hier soir, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 2530 portant article additionnel après l'article 6.

Après l'article 6 (suite)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n^{os} 2530, 549, 236, 262, 964, 1068 rectifié, 1161, 1952, 2814 et 3443, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 236, 262, 964, 1068 rectifié, 1161, 1952, 2814 et 3443 sont identiques.

La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n^o 2530.

M. Stéphane Demilly. Il tend à favoriser les tarifs sociaux ou solidaires afin de permettre à certaines catégories de personnes d'avoir accès aux transports publics. Les tarifs des transports, vous le savez, s'avèrent onéreux pour une partie de la population française, ce qui peut constituer un frein à l'usage des transports en commun. Or ceux-ci sont un facteur clé d'insertion et d'accès à l'emploi, comme cela a été souligné à plusieurs reprises au cours de l'examen du texte en commission. À cette occasion, vous aviez indiqué, madame la ministre chargée des transports, que si, pour l'heure, rien n'oblige une AOM – autorité organisatrice de la mobilité – à instaurer une mesure de gratuité, elle peut mettre en place des tarifs sociaux. Nous proposons, avec cet amendement, d'inscrire clairement dans le code des transports que l'AOM doit s'assurer que ces tarifs sociaux existent.

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n^o 549.

Mme Emmanuelle Ménard. Rendre gratuits les transports en commun est une fausse bonne idée. On serait tenté de l'instaurer au nom de la justice sociale et afin d'assurer une plus grande mobilité aux personnes à faibles revenus, mais il y a un mais.

À Béziers, et ailleurs aussi, cette mesure a été testée. Malheureusement, les résultats ne sont pas ceux que l'on aurait pu espérer. Selon Jacques Rapoport, ancien président de SNCF Réseau, « la gratuité, idée évidemment attractive, n'est pas en mesure de répondre aux défis qui se posent dans les transports publics, et est même de nature à les aggraver ». De surcroît, au lieu de participer à une certaine rationalisation du transport automobile et inciter les usagers à prendre, par exemple, le bus, on n'assiste qu'à une légère baisse, de 2 %, de la circulation automobile. Rien de bien convaincant, d'autant que cela n'a aucun effet sur la qualité de l'air et que la gratuité déresponsabilise certaines personnes,...

M. Jean-Paul Lecoq. C'est faux !

Mme Emmanuelle Ménard. ...ce qui est un réel problème : comme c'est gratuit, elles ne respectent plus rien, se croient tout permis et dégradent autobus et mobilier urbain.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est faux !

Mme Emmanuelle Ménard. Pour dire les choses clairement, à la lumière de l'expérience, le vrai besoin, ce n'est pas que les transports en commun soient gratuits, c'est qu'ils soient suffisamment nombreux pour que les usagers puissent se déplacer facilement : c'est l'offre trop peu abondante et l'irrégularité des transports qui font problème.

M. Jean-Paul Lecoq. Cela me donne envie de réagir !

M. Bruno Millienne. Demandez donc la parole si vous voulez vous exprimer !

M. Jean-Paul Lecoq. Je ne peux pas !

Mme Emmanuelle Ménard. Je conçois que vous ne soyez pas d'accord avec moi, monsieur Lecoq, mais prenez la parole après et non durant mon intervention, afin que je puisse développer mes arguments !

M. Jean-Paul Lecoq. À cause du temps législatif programmé, nous n'avons plus assez de temps de parole !

Mme Emmanuelle Ménard. Certes, j'entends que certaines personnes, démunies, n'ont pas assez d'argent pour payer régulièrement des titres de transport, mais je crois qu'il faut préférer les titres de transport solidaires à la gratuité. Et, pour que ce soit possible, il faut que tout le monde participe au financement des tarifs sociaux. Tel est l'objet du présent amendement, qui tend à favoriser les tarifs préférentiels plutôt que les mesures générales de gratuité.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Beauvais, pour soutenir l'amendement n° 236.

Mme Valérie Beauvais. Dans les débats sur la mobilité, la question de la gratuité des transports revient régulièrement. Il s'agit néanmoins d'une vraie fausse bonne idée. En effet, cette mesure est contreproductive et leurre les passagers sur le coût réel des transports. Il n'est pas inutile de rappeler que le coût du titre de transport ne permet pas de couvrir le coût de l'intégralité du service rendu : une part conséquente, entre 40 % et 60 %, reste à la charge de l'autorité organisatrice. Favoriser la gratuité ne ferait qu'accentuer cette charge financière.

Sur mon territoire, le financement des transports se décompose comme suit : 40 millions d'euros proviennent du versement transport, 20 millions d'euros sont à la charge de la collectivité et 15 millions d'euros proviennent des usagers. En cas de gratuité, demain, il faudra donc trouver 15 millions d'euros chaque année pour assurer le fonctionnement du service et financer les investissements nécessaires.

Il est par conséquent préférable de favoriser les tarifs sociaux ou solidaires, mieux adaptés à la situation réelle de chacun, et d'éviter les effets d'aubaine liés à la gratuité ainsi que les conséquences organisationnelles et logistiques de celle-ci, qui seraient très difficiles à gérer.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 262.

M. Fabrice Brun. Il tend à privilégier les tarifs sociaux ou solidaires plutôt que la gratuité. Ce débat agite souvent les autorités locales d'organisation des transports. Par cette mesure, qui ne possède aucun caractère obligatoire, nous ferions une recommandation forte en faveur des tarifs sociaux ou solidaires.

Cela découle d'une conviction politique profonde : tout a un coût et chacun doit contribuer au financement de celui-ci en proportion de ses moyens ; cela vaut pour les transports comme pour nombre de secteurs de la vie publique.

Je m'appuie en outre sur mon expérience locale. En 2007, alors que j'étais conseiller communautaire du Pays d'Aubenas-Vals, on a créé une régie de transport qui dessert onze communes, urbaines et rurales, autour d'Aubenas, en fixant un tarif social de 80 centimes d'euros : avec un seul billet, vous pouvez utiliser l'ensemble du réseau durant une journée entière. Si c'est possible, c'est grâce au versement transport ; en l'occurrence, les entreprises employeuses de salariés du bassin d'Aubenas contribuent à hauteur de presque 80 % au financement de ce service public de transport. C'est l'occasion de rappeler que l'économie, quand elle fonctionne bien, est par définition sociale et solidaire.

M. Jean-Marie Sermier. Exactement !

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n° 964.

M. Jean-Yves Bony. Identique aux précédents, il tend à privilégier les tarifs sociaux ou solidaires plutôt que les mesures générales de gratuité. Je précise qu'un amendement identique avait été adopté par la commission des finances.

M. le président. La parole est à M. Fabien Di Filippo, pour soutenir l'amendement n° 1068 rectifié.

M. Fabien Di Filippo. En complément de ce qui vient d'être très bien dit, je voudrais réaffirmer un principe de base, particulièrement flagrant aujourd'hui : la gratuité est un fantasme.

M. Jean-Paul Lecoq. Et les écoles maternelles ?

M. Fabien Di Filippo. Il y a toujours quelqu'un qui paie quelque part. Vu la situation financière très difficile des comptes publics pour les collectivités et surtout pour l'État, il va devenir excessivement difficile de continuer à encourager des mesures en ce sens. En effet, comme l'a souligné ma collègue Beauvais, celles-ci ne tiennent pas compte du coût réel des services rendus. Chacun – certes en fonction de ses moyens – doit être mis à contribution, chacun doit participer symboliquement au financement du service dont il bénéficie. Tel est le sens de nos amendements.

Comme l'a fort bien dit Fabrice Brun – peut-être est-ce d'ailleurs l'argument ultime –, avec le versement transport, on taxe de plus en plus les entreprises, pour des services auxquels leurs salariés ne peuvent pas toujours avoir recours. Cela crée une asymétrie entre ceux qui bénéficient de ces services et ceux qui les financent. C'est une des principales fractures à l'origine de la défiance dans notre pays.

M. Gilles Lurton. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 1161.

Mme Emmanuelle Ménard. Cet amendement, comme celui que j'ai défendu il y a un instant, a pour but de préférer les tarifs sociaux ou solidaires à la gratuité généralisée. L'autorité organisatrice est seule compétente pour définir la tarification des services publics de transports. Afin de favoriser les déplacements en transports en commun, certaines collectivités territoriales instaurent la gratuité pour certaines catégories de voyageurs, avec deux conséquences : l'impact sur les finances des collectivités est négatif et surtout le passager est leurré sur le coût réel du transport.

Je sais bien que, pour certains, la réalité est désagréable à voir, mais, ne vous en déplaît, les expériences qui ont pu être menées à l'échelon local – par exemple à Béziers, où l'on avait appliqué la gratuité des transports en commun avant de revenir sur cette mesure –, ont été éclairantes : cela incitait parfois des personnes désœuvrées à prendre les transports en commun, et elles nuisaient au calme et à la sérénité des autres voyageurs, notamment des personnes âgées, qui s'en trouvaient perturbées.

M. le président. La parole est à M. Fabien Di Filippo, pour soutenir l'amendement n° 1952.

M. Fabien Di Filippo. Défendu !

M. le président. La parole est à M. Bruno Fuchs, pour soutenir l'amendement n° 2814.

M. Bruno Fuchs. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3443.

M. Jean-Marie Sermier. Mes collègues ont brillamment expliqué la nécessité de ne pas rendre les transports gratuits. Il n'y a pas, dans cet hémicycle, d'un côté, ceux qui seraient sociaux ou solidaires et qui seraient favorables à la gratuité, et, de l'autre côté, ceux qui voudraient faire payer tout le monde. Cela ne fonctionne pas du tout ainsi.

Je pense, pour ma part, que rendre gratuit un service revient à dire qu'il ne vaut pas cher. Il me semble, au contraire, que le transport nécessite des moyens – vous êtes bien placée pour le savoir, madame la ministre, vous qui nous présentez un texte entier afin de les améliorer et de trouver des financements. Nous ne pouvons pas envoyer le signal que le transport urbain ne coûte rien.

En outre, certaines solidarités fonctionnent à front renversé. Si certaines personnes, disposant de peu de moyens, ne paient pas leurs transports, c'est à la collectivité d'en assumer le coût. Or le budget d'une collectivité est alimenté par des taxes, certaines étant liées aux entreprises, d'autres à la personne. Prenez le cas de certaines personnes modestes, qui travaillent, élèvent leur famille et paient leurs mensualités pour rembourser l'achat de leur maison ou de leur appartement : il leur reste une toute petite fraction de revenu pour vivre, et ils doivent encore payer leurs impôts. Ceux qui paient leurs impôts devraient donc financer la totalité du coût des transports pour les autres ? Quel manque de solidarité ce serait ! Notre mouvement politique fait partie de ceux qui ont la conviction que le travail mérite d'être rémunéré.

Il importe que la gratuité des transports soit bannie des mesures que les collectivités peuvent prendre, et que l'on développe plutôt les mesures de solidarité. Tel est l'objet de cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission sur l'ensemble de ces amendements en discussion commune.

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je vous informe d'emblée que je donnerai un avis défavorable. C'est un débat que nous avons déjà eu dans l'hémicycle.

Mme Valérie Beauvais et M. Fabrice Brun. Non, en commission.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous sommes tous d'accord sur le fait que la gratuité n'est pas réelle, puisqu'elle a un coût.

Cela étant, je vous rappelle que l'article 7 du projet de loi établit l'obligation, pour les autorités organisatrices, de prendre des mesures spécifiques en faveur des personnes handicapées ou à mobilité réduite, et d'appliquer des mesures tarifaires particulières aux accompagnateurs de ces personnes. Quant à l'article 6, il rend obligatoire l'élaboration de plans d'action commune en faveur de la mobilité solidaire. Toutes ces mesures permettront de fixer des tarifs sociaux ou solidaires pouvant aller jusqu'à la gratuité.

C'est ce que vous contestez : vous voudriez que, dans la loi, on interdise la gratuité des transports. Je m'y oppose, au nom de la libre administration des collectivités.

M. Paul Molac. Très bien !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il s'agit en effet d'un texte fortement décentralisateur : laissons faire les collectivités territoriales.

M. Jean-Marie Sermier. C'est vous qui avez parlé de gratuité !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Sermier, vous savez fort bien que, dans certains endroits, la gratuité s'applique et fonctionne ; les citoyens qui en bénéficient s'en portent très bien. Nous n'allons pas reprendre l'exemple de Dunkerque, mais c'est le cas, là-bas comme ailleurs. Laissons aux élus locaux la responsabilité d'apprécier la situation sur leur territoire et d'appliquer ou non la gratuité. C'est de leur responsabilité. Sur ce genre de questions, je préfère que ce soient les élus proches du territoire qui décident plutôt que l'État, de manière jacobine, depuis Paris.

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. S'agissant de l'amendement n° 2530, défendu par M. Demilly, la législation, je le rappelle, impose déjà une réduction de 50 % pour les personnes dont les revenus sont inférieurs au seuil de la CMU-C – couverture maladie universelle complémentaire. D'autre part, le projet de loi affirme le droit à la mobilité ; il est clair, à ce titre, que la tarification ne doit pas être un obstacle pour accéder aux transports.

Comme l'a indiqué M. le rapporteur, certaines dispositions de l'article 7 renforcent en outre les mesures de tarification en faveur des personnes handicapées et de leurs accompagnateurs.

La précision demandée ne me paraît donc pas nécessaire. Elle pourrait même introduire une incertitude juridique, car la tarification solidaire ne fait l'objet d'aucune définition. L'amendement étant satisfait, j'en suggère le retrait.

S'agissant des autres amendements, il faut à mon sens respecter le principe de libre administration des collectivités locales. L'avis est donc défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Aujourd'hui, j'aurais préféré être présent sur les plages normandes pour les commémorations du débarquement. Celui-ci fait l'objet d'une proposition de résolution que nous examinerons demain matin dans l'hémicycle ; nous aurions donc pu interrompre nos travaux aujourd'hui pour nous rendre sur ces plages et honorer nos libérateurs. (*Approbatons sur les bancs du groupe LR.*)

M. Fabrice Brun. Tout à fait !

M. Fabien Di Filippo. Il aurait surtout fallu nous inviter !

M. Jean-Paul Lecoq. Mais nous sommes ici, dans l'hémicycle, en l'occurrence pour parler de la gratuité des transports. Les arguments que l'on vient d'entendre ne me paraissent pas forcément justes.

Ce qui est valable à Béziers ne l'est pas forcément à Dunkerque, à Aubagne ou ailleurs. Dans certaines régions où les transports sont devenus gratuits, la délinquance y a également baissé, d'abord parce que la fraude est moindre, ensuite parce que les passagers adoptent des comportements différents.

La gratuité, dit-on, il y a ceux qui en bénéficient et ceux qui la paient. Mais ce sont les mêmes : tous sont contribuables ! On n'a pas, d'un côté, les usagers des transports qui ne paient pas d'impôts et, de l'autre, des gens qui les paient. Dans notre pays, chacun est contribuable, que ce soit pour la TVA ou

pour toutes les autres taxes. Par conséquent, tout le monde, d'une certaine façon, paie les transports, quand bien même cela finance la gratuité.

Si l'on commence à considérer que tout doit avoir un coût, quand vous irez vous marier, l'agent d'état civil vont dira que ce n'est pas gratuit; de même pour l'école maternelle ou primaire publique. Ce qu'il faut mettre en avant, c'est non pas le coût des transports mais leur utilité publique. Est-il d'utilité publique, voire vitale, d'orienter le plus grand nombre de gens possible vers les transports en commun? La réponse est oui, on le sait. Il faut favoriser les transports en commun, les transports actifs, plutôt que la voiture, et la gratuité y contribue; vous le savez très bien. Quand bien même le report ne serait que de 2 ou 3 %, le peu que l'on gagne, en ce domaine, est vital. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Je regrette que les amendements émis sur ces amendements soient beaucoup moins constructifs qu'en commission des finances. Nos amendements identiques, monsieur le rapporteur, n'ont aucun caractère contraignant. Je le lis: « L'autorité organisatrice de transport privilégié » – j'insiste sur ce terme – « la mise en place de tarifs solidaires en lieu et place de mesures générales de gratuité. »

M. Bruno Millienne, rapporteur. Voilà pourquoi ces amendements sont satisfaits!

M. Fabrice Brun. Ils respectent bel et bien le principe de libre administration des collectivités locales. L'idée, cependant, est d'encourager les autorités organisatrices de la mobilité à pratiquer des tarifs sociaux et solidaires: cela répondrait à la fois aux besoins des familles modestes et à la nécessité, pour ces autorités, d'investir massivement dans le développement des transports en commun publics.

M. le président. La parole est à M. Paul Molac.

M. Paul Molac. Nous sommes résolument opposés à l'idée que la loi puisse décider de ce que doivent faire les collectivités locales. Si celles-ci estiment que la gratuité est le meilleur système, qu'elles l'instaurent.

M. Fabrice Brun. Nous ne décidons rien, nous préconisons!

M. Paul Molac. Le ministre des transports de la Bretagne, Gérard Lahellec, que Mme la ministre connaît bien, ancien membre du Parti communiste, est opposé à la gratuité totale. Il estime toutefois que les transports en commun ne doivent pas être chers, afin que tout le monde puisse les emprunter, et qu'il faut donc les développer. Au cours des dix dernières années, la région Bretagne est ainsi parvenue à doubler la fréquentation des TER, les trains express régionaux, et elle n'a pas instauré la gratuité pour autant.

La meilleure solution, c'est donc de laisser les collectivités décider.

M. Philippe Vigier. Très bien!

M. Paul Molac. Si, un jour, certaines d'entre elles changent d'avis, parce qu'elles estimeront que les conditions seront réunies pour instaurer la gratuité, alors elles le feront. Mais ce n'est pas encore à l'ordre du jour. Que l'on ne nous dise donc pas d'agir dans un sens ou dans l'autre: laissez-nous gérer les transports.

M. Bertrand Pancher. Exactement! Très bien!

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard.

Mme Emmanuelle Ménard. Je serai très brève car le temps m'est compté.

Par mon amendement n° 549, monsieur le rapporteur, je ne prône pas d'interdire la gratuité, mais de « privilégier [r] la mise en place de tarifs solidaires en lieu et place de mesures générales de gratuité ». Il n'y aurait donc pas de difficultés, me semble-t-il, à ce que nous l'adoptions.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vous avez raison, madame Ménard, mais je voulais dire que je n'étais ni pour, ni contre la gratuité; la décision en revient aux collectivités territoriales, puisqu'elle est bien de leur ressort. Nous n'avons pas à imposer les choses depuis Paris, que ce soit la gratuité ou la non-gratuité; seules les collectivités savent ce qui est préférable sur leurs territoires respectifs.

M. Fabrice Brun. C'est un dialogue de sourds!

M. Bruno Millienne, rapporteur. La réponse est la même pour M. Brun: vous défendez le principe d'une incitation et non d'une interdiction, j'entends bien, mais je suis très attaché, je le répète, au principe de libre administration des collectivités territoriales. Nous n'avons pas même à les inciter dans un sens ou dans un autre; c'est à elles de décider.

(Les amendements n° 2530 et 549, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n° 236, 262, 964, 1068 rectifié, 1161, 1952, 2814 et 3443 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Éric Pauget, pour soutenir l'amendement n° 390.

M. Éric Pauget. Cet amendement, dont la première signataire est notre collègue Marine Brenier, s'inscrit dans le sillage des précédents: il cible les usagers en recherche active d'emploi. La mère des batailles est l'emploi, je pense que nous en sommes tous d'accord. Il s'agit donc de dire que l'autorité organisatrice de la mobilité « privilégie la mise en place de tarifs solidaires pour tout usager en recherche active d'emploi ».

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suggère le retrait de cet amendement car il est satisfait par l'article 6, lequel donne aux AOM compétence pour « organiser des services de mobilité solidaire [et] 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 ». De plus, vous n'êtes pas sans le savoir, de nombreuses AOM proposent déjà, en pratique, des tarifs réduits aux personnes en recherche d'emploi. À défaut d'un retrait, mon avis sera donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. Éric Pauget. Je le retire.

(L'amendement n° 390 est retiré.)

Article 7

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Nous partageons bien sûr la volonté, exprimée dans l'article 7, de mettre en place des dispositions en faveur de la mobilité des personnes en situation de handicap. Le levier économique qu'est l'obligation de tarifs préférentiels pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite et leurs accompagnateurs est, il est vrai, un premier levier indispensable pour permettre à ces personnes d'utiliser les transports en commun.

Mais – car il y a un mais – le premier des objectifs doit être l'accessibilité, en autonomie, des transports publics pour toutes et tous. Or, sur ce terrain, beaucoup reste à faire pour prendre en considération tous les types de handicap et réaliser les aménagements nécessaires. Nous avons un retard considérable, ne serait-ce que dans l'application de la loi de 2005, aux termes de laquelle : « La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. » Force est de constater que les lois ne sont pas appliquées : nous sommes très loin d'avoir atteint l'objectif ici visé.

À Barcelone, 30 % du réseau de métro est accessible aux personnes à mobilité réduite, et 80 % à Londres ; à Paris, une seule ligne est accessible, soit 3 % du réseau. On comprend qu'APF France handicap se dise « très fortement déçu » par la politique de votre gouvernement et que 89 % des personnes handicapées ne vous fassent pas confiance.

Par ailleurs, la question de l'accessibilité ne doit pas écarter les handicaps visuels, cognitifs et auditifs, pour lesquels les aménagements restent également rares, voire inexistantes (*Conciliabules*)...

M. le président. Veuillez poursuivre, madame Fiat.

Mme Caroline Fiat. ...comme l'a démontré un rapport de l'ONU – l'Organisation des Nations unies – en mai dernier : il y a des carences d'interprètes en langue des signes, de documents diffusés en méthode FALC – facile à lire et à comprendre – et en braille, mais aussi dans l'accessibilité des sites internet des transports publics. Je défendrai un amendement sur ce sujet tout à l'heure, et j'espère, mes chers collègues, que vous y serez attentifs – plus qu'en ce moment, en tout cas...

Pour conclure, les personnes en situation de handicap aspirent à une vie ordinaire, et le principe d'égalité républicaine nous oblige. Il est urgent que l'État engage des moyens considérables pour respecter cette obligation. Bien que vous fassiez un premier pas dans cette direction, on ne voit rien venir pour les suivants, et le chemin restera long.

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Nous pouvons en effet nous réjouir que notre assemblée se penche sur l'idée de tarifs préférentiels pour les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. Toutefois, je rejoins Mme Fiat : on peut instaurer des tarifs préférentiels, mais la question de l'accessibilité des transports reste posée. Or, dans de nombreuses communes, les gares ne sont toujours pas accessibles et ne le seront pas avant de nombreuses années, au mépris de la loi de 2005, qu'on est donc bien loin de respecter. Notre pays est très en retard en ce domaine ; aussi devons-nous avoir un regard

beaucoup plus acéré sur le problème de l'accessibilité, même si celle-ci a un coût, car l'égalité doit être assurée pour les personnes en situation de handicap.

Sur un sujet proche, les bornes de recharge sur les places dimensionnées pour les personnes handicapées, j'avais d'ailleurs présenté, en commission, un amendement qui fut malheureusement rejeté en séance. Si l'on parle d'égalité sur les territoires, il faut aussi, me semble-t-il, permettre aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite de se déplacer et ainsi de participer à la transition écologique et à la mobilité propre et durable. Le Gouvernement comme les communes doivent se saisir de ces sujets : l'accessibilité dans les transports en commun et le bon dimensionnement des places de stationnement aux bornes de recharge.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n° 2661.

Mme Caroline Fiat. Tous les jours, des centaines de milliers de personnes ne sont pas traitées comme des citoyens à part entière : les personnes sourdes et malentendantes ; leur handicap est invisible, et les aménagements nécessaires pour répondre à leurs difficultés sont quasi inexistantes. L'accès aux services publics ne leur est pas garanti puisque les agents ne sont pas formés à la langue des signes et que, même si beaucoup d'entre nous l'ignorent, l'accès à l'écrit est un réel problème pour ces citoyens. Un simple trajet en train peut se transformer en parcours du combattant : une annonce sonore sur un retard, un changement de quai pas affiché, et le train est manqué.

Le présent amendement rappelle qu'il faut également viser à garantir l'aide à l'accessibilité spécifique que constitue la langue des signes pour les citoyens sourds. Cela doit notamment passer par la formation des agents publics à la LSF, la langue des signes française, et par la traduction en ligne sur les sites des services publics.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le chapitre du projet de loi que nous abordons est important puisqu'il a trait au handicap. Cela dit, madame Fiat, je vous demande de retirer votre amendement car il est satisfait. Relisez l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles : vous verrez que le texte que nous avons adopté en commission s'applique à tous les handicaps, dont celui des personnes sourdes et malentendantes. Il n'y a donc aucune raison d'énumérer de manière explicite telle ou telle catégorie de handicap, ce qui, du reste, nous exposerait au risque d'en oublier une. À défaut de retrait, mon avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous parlons effectivement d'un article très important en ce qu'il vise à favoriser l'accès à la mobilité des personnes en situation de handicap, enjeu essentiel. Il s'agit effectivement ici de prendre en considération l'ensemble des handicaps.

J'ai bien entendu Mme Luquet : le temps est long, et il doit paraître trop long s'agissant des mises en accessibilité, qui font l'objet de ce que l'on appelle les « schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmés ». Mais je peux vous assurer que le Gouvernement est totalement mobilisé et que Sophie Cluzel et moi-même suivons très attentivement ce dossier.

Quant à l'amendement, il est satisfait, puisque, comme nous l'avons dit hier, l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles fait référence à l'ensemble des handicaps : moteurs, cognitifs et psychologiques. J'en propose donc le retrait.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Madame la ministre, depuis la loi de 2005, beaucoup de mesures existent mais ne sont pas appliquées. C'est le cas à propos de la LSF : tout le monde devrait avoir accès à une traduction en langue des signes, à l'hôpital, par exemple – je félicite le centre hospitalier universitaire de Nancy-Brabois de le permettre, mais tous n'en font pas autant. C'est un sujet essentiel, et les mesures nécessaires ne seront pas prises si on n'appuie pas dessus, si on ne le précise pas par écrit, si on n'en fait pas une priorité.

La formation à la LSF est très longue et coûteuse pour les employeurs. S'il arrivait ici demain un député sourd ou malentendant, on se donnerait les moyens – et ce serait normal – de lui faire traduire les débats en langue des signes.

La mobilité doit aussi être accessible aux personnes sourdes et malentendantes, et ce n'est pas prendre un grand risque que le préciser. Il s'agit simplement d'insister sur une spécificité : créer une rampe en béton pour permettre le passage d'un fauteuil roulant est parfois moins coûteux que former les personnels à la LSF.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne suis pas du tout d'accord avec ce qui vient d'être dit. Il est assez facile de former les personnels dans le cadre des certifications S3A – symbole d'accueil, d'accompagnement et d'accessibilité – ou Cap'Handéo. Je présenterai prochainement, avec Sophie Cluzel, une convention dans laquelle les autorités organisatrices et les transporteurs s'engageront à accélérer la mise en œuvre de ces labels. Peut-être des idées reçues ont-elles cours, selon lesquelles la démarche serait coûteuse et compliquée, mais ce n'est pas le cas, au contraire.

Dans mes fonctions précédentes, j'avais demandé que l'ensemble des lignes RATP soient certifiées S3A. J'estime que nous n'allons pas assez vite en ce sens, que nous devons accélérer, et ne surtout pas laisser penser que le but ne serait pas à portée de main.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Puisque la formation à la langue des signes est si accessible que vous le dites, j'invite toutes les personnes à qui on a refusé la possibilité de la suivre au motif qu'elle dure deux ans à vous envoyer leur témoignage !

(L'amendement n° 2661 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 1749 et 2967, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 1749.

M. Stéphane Demilly. Les accompagnateurs de personnes en situation de handicap porteuses d'une carte d'invalidité ou d'une carte mobilité inclusion bénéficient de mesures tarifaires spécifiques, variant d'un transport à l'autre et d'un lieu à l'autre – nous l'avons déjà rappelé en commission.

L'objet de l'amendement est d'offrir aux autorités organisatrices de la mobilité la possibilité – j'insiste sur ce mot – de proposer la gratuité pour les accompagnateurs.

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l'amendement n° 2967.

Mme Aude Luquet. Il vise à apporter une précision rédactionnelle : il explicite le fait que les réductions de tarif instaurées par les autorités organisatrices de la mobilité au profit des accompagnateurs des personnes handicapées ou à mobilité réduite porteuses d'une carte d'invalidité ou d'une carte mobilité inclusion, telle que mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles, peuvent aller jusqu'à la gratuité.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous sommes tout à fait d'accord avec les deux, mais la rédaction de celui défendu par Mme Luquet nous convient mieux ; je demanderai donc à M. Demilly de bien vouloir retirer le sien.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. Stéphane Demilly. Je retire l'amendement n° 1749.

(L'amendement n° 1749 est retiré.)

(L'amendement n° 2967 est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour soutenir son amendement n° 2514.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous en devons l'initiative à Martine Wonner. Il vise, comme celui qui avait été examiné à l'article 6, à faire reconnaître, cette fois à propos des aidants, la spécificité des troubles psychiques ou du handicap psychiques, parfois minorés ou oubliés dans les mesures concernant la mobilité. Je suis très heureuse de l'adoption de l'amendement qui reconnaît le travail des aidants. Dans le même esprit, il s'agit ici simplement de faire aussi bénéficier de mesures tarifaires spécifiques les accompagnateurs des personnes souffrant de troubles psychiques.

Compte tenu des arguments avancés hier et à l'instant par la ministre et le rapporteur, qui nous ont bien confirmé que la prise en considération du handicap inclut les troubles psychiques, je pense que Mme Wonner ne me reprochera pas de retirer son amendement, car on peut considérer que l'objectif poursuivi – appeler l'attention sur ces troubles – est atteint.

(L'amendement n° 2514 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3382.

Mme Valérie Lacroute. Les autorités organisatrices de la mobilité doivent avoir pour priorité de faciliter la mobilité des titulaires de la carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité » dont le taux d'incapacité permanente est au

moins de 80 % et qui ont obligatoirement besoin d'être accompagnés d'une tierce personne pour effectuer les actes ordinaires de la vie.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il sera défavorable. En effet, l'article 7 rend déjà obligatoire l'application des tarifs réduits à tous les accompagnateurs de toutes les personnes handicapées porteuses d'une carte d'invalidité ou d'une carte mobilité inclusion, ou CMI. Il ne serait pas pertinent de limiter cette obligation aux accompagnateurs des personnes les plus lourdement handicapées car de nombreuses personnes dont le handicap n'est pas aussi lourd n'en ont pas moins des difficultés considérables à accéder aux réseaux de transport et à les utiliser, et ont donc impérativement besoin d'un accompagnateur.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage l'avis du rapporteur. Nous parlons de 3 % de la population. Les porteurs de la CMI mention « stationnement » – liée à la marche pénible – ou mention « priorité » – correspondant à la station debout pénible – ont besoin d'assistance dans les transports en commun. Aller dans le sens de l'amendement les priverait d'un accès effectif à ces derniers.

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Madame la ministre, je profite de l'occasion pour vous parler d'un sujet sur lequel je n'ai malheureusement pas pu déposer un amendement et à propos duquel j'ai déjà interpellé Mme Cluzel : le contrôle des véhicules occupant des stationnements gratuits – le stationnement réservé aux personnes handicapées étant désormais gratuit par principe, y compris dans les parkings payants – par des véhicules munis de caméras qui lisent les plaques d'immatriculation, les LAPI – ne me demandez pas la signification de ce sigle, je ne m'en souviens plus !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Lecteurs automatiques de plaques d'immatriculation.

M. Gilles Lurton. Ces dispositifs ne repérant pas les cartes d'invalidité apposées sur le pare-brise des voitures des personnes en situation de handicap, ils les verbalisent. J'ai cherché une solution à ce problème mais j'avoue ne pas l'avoir trouvée.

M. Fabien Di Filippo. La ministre reste coite...

(L'amendement n° 3382 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gérard Manuel, pour soutenir l'amendement n° 1041.

M. Gérard Manuel. Monsieur le rapporteur, vous avez rappelé que l'article 7 était consacré aux mesures spécifiques obligatoires et aux mesures de solidarité. De ce point de vue, notre amendement coche toutes les cases !

Madame la ministre, nous avons adopté le projet de loi relatif à l'adaptation de la société au vieillissement, défendu par votre ancienne collègue Pascale Boistard, et nous avons donné pour la première fois un statut aux aidants familiaux. Il est incompréhensible que, quelque temps plus tard, l'on ne reprenne pas l'expression « aidant familial » dans la loi !

Mon amendement vise donc à faciliter les déplacements des personnes handicapées avec l'aidant familial, dont le code de l'action sociale et des familles reconnaît depuis peu le rôle et le statut propre.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Manuel, nous en avons longuement discuté en commission, vous le savez très bien. Je vous demande à nouveau de bien vouloir retirer votre amendement puisqu'il est satisfait : je vous le confirme une nouvelle fois, la notion plus large d'accompagnateur qui figure dans le texte inclut bien les aidants familiaux.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ajoute que, depuis l'adoption de la loi ASAV, relative à l'adaptation de la société au vieillissement, qui date de 2015, les mots « proche aidant » remplacent les mots « aidant familial » afin d'étendre le champ des personnes qui peuvent bénéficier de ce statut ouvrant droit à des garanties sociales. Les aidants familiaux comme les proches aidants sont bien concernés ici. Parler d'« aidants familiaux » n'est donc plus conforme à l'élargissement en vigueur depuis 2015. Je propose donc le retrait de l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Gérard Manuel.

M. Gérard Manuel. Je ne suis pas entièrement satisfait de votre réponse, madame la ministre. Je me souviens bien des débats que nous avons eus en début d'année : l'exemple de l'accès aux transports des personnes vieillissantes avait été évoqué, et il s'agissait bien dans la loi des « aidants familiaux ».

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non : des « proches aidants » !

M. Gérard Manuel. Je veux bien retirer mon amendement, mais à quoi bon avoir voté une loi contenant des termes précis, donnant à l'aidant familial un nouveau statut juridique bien spécifique, si c'est pour ne pas en tenir compte quelques semaines plus tard ?

(L'amendement n° 1041 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Jean François Mbaye, pour soutenir l'amendement n° 1503.

M. Jean François Mbaye. Si la mobilité représente un besoin universel, on ne peut affirmer qu'elle prend la même forme sur l'ensemble du territoire. Il est d'ailleurs conforme à l'esprit du texte de le rappeler.

Ainsi, en milieu urbain et périurbain, les transports souterrains – métro ou train – requièrent des infrastructures particulières. Or ces infrastructures sont souvent inadaptées aux personnes souffrant d'un handicap ou dont la mobilité est réduite.

Je défends ici l'idée de rendre accessible en priorité les stations dotées de correspondances. Il s'agit de rendre la totalité du réseau progressivement accessible aux personnes handicapées, en particulier aux personnes à mobilité réduite.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends bien vos arguments et l'urgence à laquelle répond votre amendement. La mise en accessibilité passe néanmoins par l'identification d'arrêts considérés comme prioritaires, selon des critères définis par le droit en vigueur. J'entends bien qu'il faille

accélérer les procédures mais elles existent déjà. Je vous demande donc de retirer votre amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'ordonnance du 26 septembre 2014, qui crée les schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmés, prévoit déjà qu'on donne la priorité à la mise en accessibilité des arrêts selon plusieurs critères, dont celui de multimodalité. Elle ne revient pas, en revanche, sur le cas particulier du métro parisien. Les personnes en fauteuil roulant sont en effet invitées à emprunter les réseaux de substitution : bus, RER – toutes les gares vont être accessibles –, gares nationales accueillant les lignes du Transilien et ligne 14 du métro. Cette situation s'explique, d'une part, pour des raisons d'impossibilité technique avérée et, d'autre part, par des règles de sécurité impliquant que dès lors que deux stations sont accessibles, toutes les stations intermédiaires doivent être rendues elles aussi accessibles.

Cette réglementation, beaucoup trop restrictive, se heurte dans de nombreux cas à des impossibilités techniques, et nous avons demandé au préfet de région d'examiner de quelle façon la faire évoluer, ce qui devrait nous permettre d'avancer. En attendant, je vous propose de retirer votre amendement.

M. le président. La parole est à M. Jean François Mbaye.

M. Jean François Mbaye. Reconnaissez, madame la ministre, que nous ne pouvons pas nous satisfaire du statu quo. Je souhaite que nous allions vraiment plus loin et que nous prenions la situation à bras-le-corps parce qu'elle est de plus en plus difficile pour ceux de nos concitoyens concernés qui prennent le métro parisien.

J'entends néanmoins la difficulté causée par la lourdeur des travaux sur des structures anciennes qui n'ont pas été conçues à cette fin, et je retire mon amendement, même si, je le répète, le statu quo n'est pas satisfaisant.

(L'amendement n° 1503 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Thiébaud, pour soutenir l'amendement n° 3496.

M. Vincent Thiébaud. Cet amendement, dont la première signataire est notre collègue Gaillot, me tient particulièrement à cœur : il concerne les accompagnateurs. Il est vrai que nous sommes en train d'évoquer les infrastructures, l'accessibilité, la gratuité. Reste que, dans de nombreux cas, les handicapés, notamment les jeunes enfants, doivent être accompagnés car, même si de nombreuses mesures ont été prises – la ministre les a rappelées –, bien des dispositifs ne sont pas encore appliqués dans les transports en commun. Nous proposons donc que chaque commune ou organe compétent d'un établissement public chargé de la mobilité se prononce par délibération sur la gratuité des transports en commun, non seulement pour les personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite, mais également pour leurs accompagnateurs.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je vous demanderai de retirer votre amendement car il est satisfait. Il est bon néanmoins de reparler de la gratuité afin de mettre l'accent sur certains accompagnateurs, car rien, dans le droit en vigueur – ni d'ailleurs dans le projet de loi – n'empêche

de l'appliquer. Dans les cas que vous évoquez, la gratuité paraît plus importante que pour d'autres. Il faut certes prendre en considération le principe de libre administration des autorités organisatrices, mais le fait que nous insistions sur le sujet devrait les inciter à appliquer la gratuité.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement me semble largement satisfait par l'un de ceux adoptés précédemment : au-delà de l'obligation d'appliquer des mesures tarifaires, il prévoyait qu'on puisse aller jusqu'à la gratuité.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Je souhaite revenir sur l'excellente question posée par Gilles Lurton sur la LAPI, la lecture automatique de plaques d'immatriculation, qui pénalise les personnes handicapées en ne reconnaissant pas leur droit au stationnement gratuit. C'est une preuve de plus que la société du tout-numérique aggrave les inégalités. Reste, madame la ministre, que je connais votre sensibilité et votre engagement en faveur d'une société plus inclusive, en particulier en matière de mobilités. C'est pourquoi nous souhaitons connaître votre point de vue.

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Je reviens pour ma part sur l'excellent amendement de notre collègue Mbaye, qu'il a dû retirer – il appartient à la majorité, on peut le comprendre... *(MM. François Mbaye et Vincent Thiébaud sourient.)* Il mettait en évidence la singulière médiocrité du métro parisien en matière d'accessibilité. Sur 303 stations, seules 9 sont accessibles aux personnes à mobilité réduite ; cette situation n'est pas digne de notre capitale. Faisons une petite comparaison internationale : le taux d'accessibilité du métro de Londres est de 18 %, celui du métro de Barcelone de 82 % et celui du métro de Tokyo de 88 %. Notre capitale est donc très en retard, et j'espérais qu'on mettrait fin à la dérogation dont bénéficie la RATP. Je m'adresse à Mme la ministre, ancienne présidente-directrice générale de ce grand réseau : il a d'autres qualités, bien évidemment, mais, je le répète, il est très en retard en matière d'accessibilité.

Ce qui me choque, en tant qu'élu de province, c'est qu'on impose à nos réseaux ce qu'on n'impose pas à Paris, une fois de plus !

M. Fabrice Brun. C'est vrai !

M. Thibault Bazin. Il a raison !

M. Marc Le Fur. La dérogation vaut pour Paris, tandis que nous, nous prenons les coups !

Je ne comprends pas votre réponse, madame la ministre. Vous nous dites que les personnes handicapées ont une solution : elles peuvent prendre le bus. Mais c'est le contraire de la philosophie de la loi de 2005, aux termes de laquelle les personnes handicapées doivent être traitées comme les autres, ne doivent pas faire l'objet d'un traitement spécifique les reléguant aux franges de la société. Si vous avanciez le même argument pour le métro rennais, cela ne passerait pas : on l'a rendu accessible aux personnes handicapées, on ne leur a pas dit de prendre le bus.

Pardonnez-moi de jouer au maître d'école, mais votre réponse n'est pas satisfaisante. Il faut que nous progressions. En tout état de cause, je ne vois pas au nom de quoi, dans ce pays, on imposerait des mesures à la province alors que la capitale bénéficierait systématiquement de dérogations.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous avez raison, on aurait pu rédiger la loi autrement et écrire que toutes les villes dont le métro est centenaire bénéficient d'une dérogation... (Sourires.)

M. Marc Le Fur. Mais cela revient au même!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cela aurait-il été plus équitable? La difficulté est bien celle-là: ce réseau, vieux d'un siècle, n'a malheureusement pas été conçu en anticipant la volonté d'inclusion de la société actuelle, et je le regrette.

Vous évoquez le taux d'accessibilité du métro de Londres aux personnes à mobilité réduite. Sans doute notre conception des normes est-elle censée aller dans le bon sens pour les personnes handicapées, mais elle se révèle contreproductive. Je reviens en particulier sur le fait que les services de secours exigent, dès lors qu'on veut rendre deux stations accessibles, que l'ensemble des stations intermédiaires le soient également; cela freine fortement la mise en accessibilité du réseau parisien, auquel je suis personnellement très attachée. Je le répète, le sens de la mission confiée au préfet de région est de lever ces freins à la mise en accessibilité du métro parisien, et j'espère que nous pourrons le faire rapidement.

Pour ce qui est des lecteurs automatiques des plaques d'immatriculation, nous sommes bien conscients du problème que vous mentionnez, monsieur Brun. Le SIV – système d'immatriculation des véhicules – est un fichier ancien qu'il est difficile de faire évoluer sans le renouveler complètement – l'opération est en cours – et qui ne prend pas en compte les indications sur l'utilisation de véhicules par des personnes handicapées. Nous devons donc en effet travailler sur cette question.

M. le président. La parole est à M. Jean François Mbaye.

M. Jean François Mbaye. J'ai accepté de retirer mon amendement pour mieux rebondir: nous allons bientôt examiner un excellent amendement de mon collègue Rupin – francilien lui aussi et qui connaît bien ces questions –, que j'ai accepté de cosigner et par lequel nous entendons bien montrer que nous ne pouvons pas nous satisfaire du statu quo.

En ce qui concerne l'amendement de Mme Gaillot, défendu par M. Thiébaud, nous devons nous féliciter du bond réalisé en instaurant la gratuité des accompagnateurs de personnes en situation de handicap et de personnes à mobilité réduite. En effet, sans l'aide presque quotidienne des accompagnateurs, ces personnes ne pourraient pas se déplacer, ne serait-ce que pour accomplir leurs démarches administratives – pour avoir travaillé dans un office du ministère de la santé, je peux vous garantir que les personnes handicapées, souffrant parfois de pathologies très graves, très lourdes, sont bien contentes de pouvoir toujours se déplacer avec des accompagnateurs. Ceux-ci donnent de leur temps; il est donc très important de faire ce geste en leur faveur.

M. le président. La parole est à M. Paul Molac.

M. Paul Molac. La réflexion de la ministre est pleine de bon sens. Nous avons un but: l'accessibilité. Or, parfois, les moyens financiers exigés sont si énormes que les aménagements ne sont pas réalisés – ce n'est d'ailleurs pas vrai que pour le métro. Et finalement, c'est la personne à mobilité réduite qui en paie les conséquences puisqu'elle ne bénéficie pas du service qui lui est dû. Il nous faut donc nous montrer bien plus pragmatiques en ne créant pas des obligations impliquant des moyens démesurés. Nous y avons réfléchi avec Yann Jondot, un maire handicapé du Morbihan qui se rend dans les communes pour leur expliquer comment faire, quand on n'a pas d'argent, pour avancer réellement.

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Pardonnez-moi, madame la ministre, mais votre seconde réponse ne me convient pas davantage.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous n'en sommes pas étonnés.

M. Marc Le Fur. Dans un premier temps, en effet, vous nous avez dit que les personnes concernées n'accèdent pas au métro mais ont des solutions alternatives.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Tout cela a déjà été dit...

M. Marc Le Fur. C'est le contraire de la logique de l'intégration, nous sommes bien d'accord? La logique de l'intégration veut en effet qu'on soit traité comme les autres, qu'on accède aux mêmes services que les autres.

Mme Élisabeth Borne, ministre. En effet.

M. Marc Le Fur. Vous nous dites ensuite que la situation s'explique par une histoire glorieuse, celle du métro parisien réalisé par Fulgence Bienvenüe, auquel la RATP pourrait d'ailleurs rendre un hommage plus appuyé – cet homme, qui avait d'excellentes origines puisqu'il naquit à Uzel, a joué un rôle historique considérable. Mais il n'avait évidemment pas, à l'époque, les mêmes objectifs que nous, et nous ne pouvons pas lui en vouloir rétrospectivement. Vous ajoutez qu'on ne peut appliquer la même règle à un ancien métro et à des métros en construction.

Permettez-moi de prendre un autre exemple. J'ai la chance d'habiter Quintin, une petite ville dont la construction remonte au XVII^e et au XVIII^e siècles. On va imposer aux commerçants d'adapter l'entrée de leur boutique. Pourquoi pas? Ce sera néanmoins très compliqué à mettre en œuvre: les rues sont étroites, nous sommes en ZPPAUP – zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager –, il faut tenir compte des coûts, savoir comment permettre l'accès en fauteuil, etc. Malgré tout cela, on n'accorde à ces commerçants aucune dérogation: l'exception centenaire que vous évoquiez pour le métro parisien ne joue pas. On exige de ces commerçants qu'ils appliquent – en leur accordant un délai, j'en conviens – les mêmes règles d'accessibilité que celles valables dans les zones commerciales des périphéries des villes, où les contraintes ne sont pas du tout les mêmes. Comme à l'habitude, la dérogation ne vaut que pour Paris, pas pour les quartiers historiques d'autres villes, confrontés à des problèmes d'accessibilité quasi insolubles.

Je le répète, madame la ministre: votre seconde réponse ne me convainc pas davantage que la première. J'aurais souhaité que ce projet de loi nous donne l'occasion de progresser de façon un peu plus significative en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées.

M. le président. La parole est à M. Vincent Thiébaud.

M. Vincent Thiébaud. Je remercie le rapporteur pour ses réponses. Dès lors que la loi apporte déjà les réponses nécessaires, je retire mon amendement, qui a toutefois permis d'appeler l'attention sur un véritable problème.

(L'amendement n° 3496 est retiré.)

M. le président. Sur l'article 7, je suis saisi par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 1761.

M. Stéphane Demilly. Il a été rédigé par ma collègue Béatrice Descamps, avec beaucoup de cœur et d'empathie, et tout le groupe UDI-Agir a décidé de le cosigner.

Dans le contexte actuel d'allongement de la longévité, les aînés deviennent naturellement plus nombreux. Même les personnes qui ne souffrent pas d'un réel handicap peuvent avoir, en raison de leur âge, des difficultés à se déplacer, à cause de douleurs ponctuelles ou chroniques, ou d'une tendance à se fatiguer plus rapidement. Dans la mesure où l'article 7 vise à permettre aux personnes ayant du mal à se déplacer de bénéficier d'un service de transport adapté, il serait juste qu'il bénéficie également aux personnes âgées d'au moins quatre-vingts ans.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends bien l'objet de votre amendement, monsieur Demilly, mais avouez que sa rédaction est un peu surprenante : de fait, vous excluez les personnes de moins de quatre-vingts ans qui ont du mal à se déplacer. Pourquoi ce seuil fixé à quatre-vingts ans ? Il pourrait d'ailleurs devenir opportun de le faire évoluer à l'avenir – vous faites vous-même état du vieillissement de la population. Demain, il pourrait par exemple être porté à quatre-vingt-deux ou quatre-vingt-cinq ans, ou ramené à un âge inférieur si la tendance au vieillissement de la population s'inversait. Votre amendement serait très compliqué à mettre en œuvre et je ne vois pas quelle portée réelle il pourrait avoir. Pourquoi exclure les personnes de moins de quatre-vingts ans ? Que faire d'un marathonien centenaire ?

M. Jean-Marc Zulesi. Ah, le marathonien centenaire !

M. Bruno Millienne, rapporteur. On pourrait se poser toutes les questions possibles. Je vous demande de retirer l'amendement ; sinon, mon avis sera défavorable.

(L'amendement n° 1761, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne, pour soutenir l'amendement n° 693.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de clarification.

(L'amendement n° 693, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne, pour soutenir l'amendement n° 692.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Rédactionnel.

(L'amendement n° 692, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne, pour soutenir l'amendement n° 2502.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Amendement de précision.

(L'amendement n° 2502, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 694 de M. Bruno Millienne est rédactionnel.

(L'amendement n° 694, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Buchou, pour soutenir l'amendement n° 2698.

M. Stéphane Buchou. Mme Laurence Vanceunebrock-Mialon en est la première signataire.

Il vise en premier lieu à assurer une réelle transparence à l'échelle de la commune s'agissant du nombre et de l'emplacement des places équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les décisions en la matière seront prises par arrêté municipal, dans le respect du pourcentage de places accessibles, défini par arrêté ministériel.

En second lieu, il prévoit que certaines des places accessibles seront réservées aux personnes à mobilité réduite. L'arrêté municipal précisera quelles sont ces places, selon les besoins du territoire communal, sans qu'un seuil ne soit défini au niveau national.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Buchou, je vous demande de retirer l'amendement, à défaut de quoi j'y serai défavorable. Selon l'alinéa 18 de l'article 7, « un pourcentage de places accessibles est défini par arrêté ministériel ». Tout l'objet du projet de loi consiste ensuite à laisser à chaque collectivité le choix de réserver ou non certaines de ces places aux personnes à mobilité réduite, mais sans les obliger à le faire, contrairement à ce que propose la dernière phrase de votre amendement. C'est l'application du principe de libre administration des collectivités locales.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est le même – avis défavorable faute de retrait – car l'adoption de l'amendement ferait disparaître la portée nationale du pourcentage prévu à l'alinéa 18. Cette disposition pourrait ainsi s'avérer moins protectrice pour les handicapées que ce qui est prévu dans le projet de loi.

M. Stéphane Buchou. Je le retire.

(L'amendement n° 2698 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Gisèle Biémouret, pour soutenir l'amendement n° 3287.

Mme Gisèle Biémouret. Au regard de l'imprécision de la notion de pré-équipement des places, il est proposé de prévoir une application aux stations créées à compter de la date de publication de la loi.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. La notion de pré-équipement de places de stationnement est précisément définie par le code de la construction et de l'habitation : il s'agit de l'installation des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge. À défaut du retrait de l'amendement, j'y serai défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Je profite de l'examen du dernier amendement à l'article 7 pour préciser la position de vote du groupe communiste sur cet article.

J'ai déjà eu l'occasion, et nous nous sommes exprimés à plusieurs reprises en ce sens, d'indiquer combien nous regrettons qu'un certain nombre de dispositions de portée générale tendant à faciliter l'accessibilité tarifaire tout public ne figurent pas dans ce projet de loi. Néanmoins, j'avais également indiqué, dès mon intervention dans la discussion générale, lundi, que nous nous félicitons de ce que nous considérons comme la seule avancée positive de ce texte dans le domaine de l'accessibilité sociale : l'article 7 et ses dispositions relatives à l'accessibilité des personnes handicapées. En conséquence, le groupe GDR votera pour cet article.

Plusieurs députés du groupe LaREM. Bravo !

M. le président. Monsieur Wulfranc, nous n'avons pas terminé l'examen des amendements déposés sur l'article 7...

M. Jean-Paul Lecoq. On préfère prévenir ! *(Sourires.)*

(L'amendement n° 3287 n'est pas adopté.)

M. le président. Dans les explications de vote sur l'article 7, la parole est à M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. L'article 7 constitue une première étape, dans le projet de loi d'orientation des mobilités, concernant la mobilité des personnes à mobilité réduite, des personnes les plus fragiles physiquement. C'est une première étape, car le titre II comporte d'autres avancées – nous aurons l'occasion d'en reparler d'ici à quelques minutes.

L'article 7 propose deux avancées majeures, comme l'a indiqué notre collègue Wulfranc.

D'abord, la gratuité des transports pour les accompagnants est une bonne chose. Comme nous le rappelait notre collègue Mbaye, les accompagnants font en effet partie du quotidien des personnes handicapées ; ils sont presque assimilables à une aide technique. Il est donc logique de leur accorder la gratuité des transports.

Ensuite, l'accessibilité des places de stationnement déjà équipées de bornes de recharge deviendra obligatoire. Personne ne doit être laissé sur le bord du chemin, y compris lorsqu'il s'agit de développement durable.

Le groupe LaREM votera donc pour cet article.

M. le président. Je mets aux voix l'article 7, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	64
Nombre de suffrages exprimés	57
Majorité absolue	29
Pour l'adoption	57
contre	0

(L'article 7, amendé, est adopté à l'unanimité.) (Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, MODEM et UDI-Agir.)

Après l'article 7

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements portant article additionnel après l'article 7.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2941.

Mme Valérie Lacroute. Nous en revenons au sujet difficile de la gratuité. Le versement mobilité ayant pour fonction essentielle de développer l'offre de transport sur les territoires, nous estimons qu'il « ne peut être affecté au financement des politiques de gratuité totale des transports en commun », et nous entendons que cela soit écrit dans la loi. La gratuité ne doit pas être instaurée au détriment de l'offre de transport. Il revient à la collectivité, voire à la commune, d'accorder des tarifs sociaux à ceux qui en ont besoin au lieu d'instaurer la gratuité pour l'ensemble des usagers, alors que certains d'entre eux sont parfaitement en mesure de payer leurs transports.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame Lacroute, vous ne serez pas étonnée que cet avis soit défavorable, au nom de la libre administration des collectivités. Je répète encore une fois que l'on ne peut imposer ce genre de choses aux collectivités. C'est à elles de décider de ce qu'elles veulent faire en la matière, et cette liberté s'exerce que l'on soit partisan de la gratuité ou qu'on y soit opposé.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne comprends même pas la portée réelle qu'aurait cette disposition. Je rappelle que, dans un certain nombre de réseaux, les recettes générées par les voyageurs représentent 10 % des charges totales. L'amendement signifie-t-il que le versement mobilité pourrait être affecté à n'importe quelle dépense, sauf à 10 % des coûts de fonctionnement du réseau ? Je pense vraiment que cet amendement ne tient pas la route et je demande son retrait.

(L'amendement n° 2941 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Caroline Janvier, pour soutenir l'amendement n° 2501.

Mme Caroline Janvier. Il a pour but de valoriser, dans les procédures d'appels d'offres, les actions menées par les opérateurs de transport en faveur des personnes en situation de handicap.

Nous avons beaucoup parlé de l'accessibilité des personnes en situation de handicap au travers du prisme de la mobilité, alors que leurs besoins peuvent nécessiter l'installation de matériels très divers, par exemple pour les handicaps sensoriels – comme les malentendants –, les handicaps psychiques, les retards cognitifs ou les difficultés motrices. Il est important d'avoir une vision globale du handicap et des divers types d'adaptations et équipements qui peuvent être indispensables.

L'amendement tend à demander à la puissance publique de prendre ses responsabilités en matière d'accessibilité, en intégrant et en valorisant cette notion dans le cadre de la commande publique, dans le respect des règles de concurrence, évidemment. Il s'agit d'en faire un critère déterminant, en tout cas important.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le code des marchés publics permet d'ores et déjà d'intégrer des critères qualitatifs. Plus fondamentalement, je crois que la généralisation des processus de labellisation ou de certification – je pense aux labels « S3A » ou Cap'Handéo – relève de la responsabilité des autorités organisatrices.

Nous évoquions la nécessité de mettre en place des formations – il ne s'agit pas de mesures très coûteuses. Il faut maintenant généraliser ces certifications et ces labellisations. C'est le sens d'une convention avec les autorités organisatrices, que nous signerons prochainement, avec Sophie Cluzel.

Grâce à l'engagement des autorités organisatrices, votre amendement sera satisfait, madame Janvier. Je propose que vous le retirez.

M. le président. Le retirez-vous, madame Janvier ?

Mme Caroline Janvier. Non : je le maintiens.

(L'amendement n° 2501 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Pacôme Rupin, pour soutenir l'amendement n° 2004.

M. Pacôme Rupin. On en revient, avec cet amendement, au débat ouvert par notre collègue Mbaye sur l'accessibilité du réseau souterrain métropolitain. En l'occurrence, le plus en retard est aussi le plus développé en nombre de lignes et le plus utilisé : il s'agit du réseau parisien. Seules 3 % des stations du métro parisien sont accessibles au lieu de 18 % pour le métro londonien, lequel a fait des efforts conséquents ces vingt dernières années, notamment en raison des Jeux olympiques de Londres, alors qu'il est encore plus ancien que le nôtre et qu'il était auparavant à peu près au même niveau d'accessibilité que le nôtre, je le rappelle.

L'amendement que je présente en séance est beaucoup plus raisonnable que celui que j'avais déposé en commission des lois puisqu'il y est proposé de rendre accessible non plus 50 % des stations de métro, mais 15 % d'ici à 2025.

Chacun aura compris que cette échéance à un lien direct avec les Jeux olympiques, une occasion de se montrer exemplaire en matière d'accessibilité.

M. Thibault Bazin. Mais les JO auront lieu en 2024 !

M. Pacôme Rupin. Un rapport rédigé en 2014 par la sénatrice Claire-Lise Campion concluait à l'infaisabilité technique de l'aménagement de 50 % des stations, ce qui signifie qu'une autre moitié au moins peut être rendue accessible. On ne peut rester impuissant devant l'inégalité d'accès aux stations de métro pour les personnes à mobilité réduite, y compris les personnes âgées, ainsi que pour les familles avec de jeunes enfants. Je suis aussi beaucoup sollicité par des personnes qui prennent le bus – ce moyen de transport ayant toutefois perdu la moitié de sa vitesse commerciale ces dernières années à Paris, l'enjeu n'est pas le même que pour le métro. De plus, dans les réunions que j'ai menées dans ma circonscription sur la mobilité, le sujet numéro un évoqué par mes concitoyens était l'amélioration de l'accessibilité du métro. *(M. Régis Juanico applaudit.)*

M. Pierre-Alain Raphan. Très bien !

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Rupin, tout le monde ici comprend évidemment le but que vous poursuivez et que nous aimerions tous atteindre. Toutefois, la notion d'impossibilité technique avérée est prévue par le droit en vigueur, et vous savez que des obstacles techniques réels persistent à cause, évidemment, de l'ancienneté du réseau métropolitain de la capitale, qui rend très compliqué la mise en accessibilité d'un grand nombre de stations. L'objectif que vous fixez ne me semble pas réaliste. Je vous demande donc de retirer votre amendement, à défaut de quoi l'avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage bien évidemment votre souhait, monsieur Rupin, de progresser en matière d'accessibilité du métro parisien. Mais, comme votre collègue Molac l'a souligné tout à l'heure, il faut faire preuve de beaucoup plus de pragmatisme sur le sujet. La réglementation pompiers est extrêmement contraignante, ce qui freine toutes les démarches de mise en accessibilité du métro. Un de mes prédécesseurs dans les fonctions de PDG de la RATP avait même renoncé à mettre en accessibilité des prolongements de lignes de métro car cette réglementation l'aurait alors obligé à rendre accessible toute la ligne.

Avec Sophie Cluzel, nous avons confié au préfet de région une mission en vue de lever tous ces obstacles. Je pense que c'est la bonne démarche, empreinte de pragmatisme, afin d'obtenir des résultats tangibles pour les personnes à mobilité réduite, leur permettant d'accéder plus facilement aux lignes du métro.

J'ajoute qu'il faut absolument contrer la tendance à la baisse de la vitesse commerciale des bus à Paris. C'est encore un sujet prioritaire, dont les collectivités gestionnaires de voirie seraient bien inspirées de s'emparer...

M. Pacôme Rupin. On est bien d'accord !

M. le président. La parole est à M. Jean François Mbaye.

M. Jean François Mbaye. Madame la ministre, je crois que l'amendement de mon collègue Pacôme Rupin, dont je suis cosignataire, est pragmatique par essence.

J'ai bien entendu les divers arguments mais j'ai une autre question à vous poser : dans quelle mesure les parlementaires – franciliens, mais pas seulement – qui défendent ce type d'amendements pourront-ils se joindre à vos discussions avec le préfet de région et la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées autour de la question de l'accessibilité du métro ?

C'est vraiment un sujet sur lequel on ne peut plus se permettre d'en rester au statu quo. Pacôme Rupin a rappelé qu'on a une échéance à respecter : les Jeux de 2024. Il faut donc vraiment avancer et nous aimerions être pleinement associés à ces discussions.

M. le président. La parole est à M. Sylvain Maillard.

M. Sylvain Maillard. Je soutiendrai mon collègue Pacôme Rupin.

Je sais que Mme la ministre est engagée sur le sujet et qu'elle connaît bien le dossier.

Monsieur le rapporteur, je rappelle que la mise en accessibilité ne concerne pas uniquement les personnes en fauteuil roulant. On a toujours le même réflexe, je l'entends depuis des années : « Le métro est trop ancien pour qu'on puisse faire évoluer la situation. » Mais je vais prendre l'exemple de la ligne 1, dont la mise en accessibilité pour les malvoyants et les non-voyants a été inaugurée il y a quelque temps. C'est important car cela fait avancer l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap, et nous pouvons progresser ainsi.

Mme Caroline Janvier. Tout à fait !

M. Sylvain Maillard. Je terminerai en soulignant qu'il importe non seulement de mettre en accessibilité des infrastructures mais aussi de former le personnel des stations qui accueille les personnes en situation de handicap. C'est tout aussi important.

L'essentiel est d'avancer sur le sujet, que ce soit par voie d'amendement ou par le travail de Mme la ministre.

M. Fabrice Brun. C'est un amendement un peu cosmétique !

M. le président. La parole est à M. Serge Letchimy.

M. Serge Letchimy. Le groupe Socialistes et apparentés votera pour cet amendement.

Je suis assez surpris des réponses de la ministre et du rapporteur, qui évoquent des difficultés, voire une impossibilité technique, alors qu'il s'agit d'une obligation légale, depuis l'entrée en vigueur de la loi de 2015, selon laquelle – tel est son esprit – l'ensemble des équipements publics doivent être mis aux normes pour permettre aux handicapés de se déplacer.

À mon avis, cet amendement révèle un vide profond dans le projet de loi, que nous avons signalé à plusieurs reprises et qui me semble essentiel : le financement des infrastructures. On voit bien que tout, en la matière est reporté sur le versement transport – dorénavant appelé « versement mobilité » –, mais que celui-ci ne peut suffire, j'ai eu plusieurs fois l'occasion de le démontrer. Car la question du financement des infrastructures de transport doit être posée dans une perspective dynamique : comment réussir financièrement à réaliser des infrastructures très importantes. Selon moi, le problème de l'accessibilité devrait être résolu

par des stratégies de financement qui dépassent le seul versement mobilité, il est utile de l'affirmer. Or le texte, même s'il prévoit des adaptations nécessaires, y compris sur le plan théorique, est vide sur ce point.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Mon propos sera un peu décalé. Je comprends évidemment tout à fait l'intérêt que portent nos collègues à leur territoire d'élection, en l'occurrence à des problématiques lourdes concernant des trafics importants. Cela dit, dans les territoires de banlieue, au-delà de l'événement qui s'annonce, aussi prestigieux soit-il, nous voyons combien pèse le vieillissement de la population quand il s'agit d'emprunter dans de bonnes conditions les moyens de transport ferroviaire, en particulier au départ des petites gares. Les problématiques d'accessibilité – passerelles, souterrains – sont sous-estimées dans la programmation financière de la SNCF.

J'ai eu l'occasion de vous dire, madame la ministre, que nous avons rencontré les autorités organisatrices de la mobilité de ma région et SNCF Réseau. En Normandie, on compte nombre de petites gares et, notamment en milieu rural ou périurbain, de haltes ferroviaires désormais absolument inaccessibles aux personnes à mobilité réduite, même aux personnes seulement vieillissantes. Cela renvoie à ce que dit mon collègue Letchimy : il y a un problème de financement ! Cela fait au moins vingt ans que j'entends dire que la population va vieillir, et j'en ai maintenant soixante-trois !

M. Sylvain Maillard. On vieillit tous ! Là au moins, on est d'accord !

M. Erwan Balanant. On n'a qu'à arrêter de vieillir !

M. Hubert Wulfranc. On ne peut pas continuer à se projeter ad vitam æternam dans un futur indéfini, alors que les difficultés d'accessibilité des personnes handicapées ou vieillissantes s'enkystent.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, je trouve votre centralisme parisien assez surprenant. Quand Notre-Dame brûle, le Gouvernement dépose un projet de loi pour passer par-dessus les ABF – les architectes des bâtiments de France – et le code des marchés publics. En revanche, face au problème récurrent d'accessibilité du métro, il trouve que les solutions proposées sont trop chères et qu'il faut remettre la question à plus tard. Mais les problèmes d'accessibilité existent aussi dans nos petites villes et nous, nous essayons de trouver les moyens financiers nécessaires. Je peux vous assurer que, dans ma ville, à Dole, il y a un centre historique sauvegardé, auquel il est très compliqué d'assurer l'accessibilité pour les handicapés tout en préservant son architecture. Il faut savoir si la loi de 2005 s'applique à toute la France sauf Paris ou si elle s'applique à tout le territoire de la République. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LR et UDI-Agir.)*

M. le président. La parole est à M. Régis Juanico.

M. Régis Juanico. Je m'exprime en tant que coprésident, aux côtés de Stéphane Testé, du groupe de travail sur les Jeux olympiques et paralympiques de Paris en 2024. Notre pays va accueillir le plus grand événement sportif international, qui va principalement se dérouler dans la capitale, en deux temps : quinze jours, en juillet et en août, pour les Jeux olympiques puis quinze jours, en septembre, pour les Jeux paralympiques.

J'ai eu la chance d'assister aux Jeux paralympiques de Londres, et je peux témoigner qu'ils ont vraiment servi de catalyseur à l'accélération d'un certain nombre de chantiers d'amélioration des transports en commun, en particulier en matière d'accessibilité.

Quand notre assemblée a eu à transcrire la convention de ville hôte avec le CIO – le Comité international olympique – dans la loi relative à l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques adoptée en 2018, Aude Amadou, Pierre-Alain Raphan et moi avons essayé d'améliorer un peu le volet concernant l'accessibilité des transports en commun. Cela reste un objectif pour 2024 : il faut que ces jeux soient l'occasion d'accélérer un certain nombre de chantiers.

Pacôme Rupin a reconnu avoir réduit l'ambition de son amendement initial en fixant un objectif de 15 %. Je pense que si l'on fait preuve de volontarisme dans la loi, on obtient toujours des résultats. L'objectif ne sera peut-être pas complètement atteint pile-poil en 2024, mais s'en approcher permettrait déjà d'améliorer l'accessibilité dans les transports en commun à Paris. Il faut savoir que les Jeux olympiques et paralympiques attireront entre 10 millions et 20 millions de visiteurs. Pour eux, il faut que nous soyons à la hauteur.

M. Pierre-Alain Raphan. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Pacôme Rupin.

M. Pacôme Rupin. Ce débat montre bien que l'accessibilité du métro parisien est un sujet tout à fait important. En effet, Paris a pris du retard par rapport à d'autres territoires du pays et d'autres métropoles dans le monde.

Le moment est venu de faire preuve de volontarisme. L'amendement, je le répète, propose un objectif qui me semble atteignable. J'ai entendu les arguments de Mme la ministre, mais je crois qu'ils nous encouragent d'autant plus à adopter cet amendement. Cela rendrait en effet possible l'examen de normes qui, comme Mme la ministre l'a indiqué, empêchent aujourd'hui la mise en accessibilité de certaines stations. Soyons pragmatiques, mais donnons-nous des objectifs ambitieux !

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. En votant des lois inapplicables pour se faire plaisir, on suscite beaucoup de déception chez les personnes handicapées. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et LR.*)

M. Gilles Lurton. Elle a raison !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pour bien connaître les aspects techniques de ce dossier, je peux vous assurer qu'il est matériellement impossible de tenir le calendrier que vous souhaitez fixer.

J'ajoute que les études menées par la RATP à ma demande, lorsque j'occupais mes précédentes fonctions, ont montré que rendre accessible le métro autour des équipements sportifs de la porte d'Auteuil coûterait plusieurs centaines de millions d'euros, et les études n'ont pas suffisamment avancé. Votre calendrier est donc irréaliste. Pendant qu'on fait des promesses intenables dans des textes de loi, on n'avance pas dans la mise en accessibilité des équipements et des transports.

Je tiens aussi à souligner qu'en banlieue, les stations de bus et la voirie ne sont même pas accessibles aux personnes handicapées ! Le saviez-vous, monsieur Rupin ? Paris est important, mais la banlieue et le reste du territoire ne le sont pas moins ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR et sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Madame la ministre, j'entends votre réponse mais je n'en suis pas moins inquiète : quand, à quelle date, durant quel siècle, se donnera-t-on les moyens de rendre tous les transports accessibles ? Vous estimez que les dates proposées par notre collègue Pacôme Rupin sont irréalistes. Si on en a l'envie, si on s'en donne les moyens, tout devient réalisable ! Je regrette de devoir sans cesse entendre que ce que proposent les députés est impossible.

Que les entrées des stations du métro parisien soient équipées de panneaux en braille permettant aux personnes aveugles de savoir quelle ligne prendre, cela ne coûterait pas des millions !

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est vrai.

Mme Caroline Fiat. Que des agents connaissent la LSF afin de pouvoir aider les personnes sourdes et malentendantes, cela ne coûterait pas non plus des millions ! Et quand bien même ce serait le cas, ne devons-nous pas juger de telles dépenses normales ? Comme je l'ai dit tout à l'heure, si, demain, venait à siéger sur nos bancs une personne souffrant d'un handicap, qu'elle soit sourde, malentendante ou aveugle, on mettrait tout en œuvre pour qu'elle puisse exercer son mandat dans les meilleures conditions, et ce serait normal.

Je ne vois donc pas pourquoi nous nous mettrions un frein en considérant systématiquement que les choses sont impossibles. Relevons nos manches, donnons-nous les moyens nécessaires, et tout deviendra possible ! Enfin quelqu'un l'aura fait, et ce sera vous, madame la ministre : vous en sortirez honorée.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Madame la ministre, les députés du groupe Les Républicains partagent votre rejet de lois trop ambitieuses qui font des décus.

Je suis une élue francilienne de la grande couronne, où il serait nécessaire de rendre accessibles certains points d'arrêt voire certaines gares. Pourquoi devrions-nous nous focaliser uniquement sur Paris ? L'ambition de rendre accessibles les transports publics doit concerner la totalité du réseau francilien et même l'ensemble du territoire français. L'objet de l'amendement me paraît donc trop limité.

En outre, les financements requis sont très importants. Comme l'ont montré les débats d'hier soir à propos de l'éventuel fléchage de la TICPE – la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques –, le financement de l'aménagement du réseau est réalisé non seulement par la RATP mais aussi par les collectivités, donc par la région Île-de-France et Île-de-France Mobilités, ainsi que par l'État. Le problème du financement n'a pas pu être réglé hier avec la TICPE. Je pense donc que c'est lors de l'examen du prochain PLF que nous pourrions décider des moyens financiers à éventuellement mettre en œuvre pour satisfaire ces ambitions.

Enfin, je souhaite revenir sur les inondations de 2016, que j'ai vécues de près en tant que députée. Le réseau de transport parisien est souterrain. Je peux vous assurer que, lorsque des inondations exceptionnelles obligent à évacuer la population dans l'urgence, le caractère inadapté des aménagements du métro parisien crée des contraintes supplémentaires.

Nos ambitions doivent rester mesurées. Nous pouvons progresser assez rapidement dans certains domaines, où des avancées ont déjà eu lieu, comme la formation des agents sur le handicap visuel et auditif, mais ne demandons pas l'impossible !

M. le président. La parole est à M. Jean François Mbaye.

M. Jean François Mbaye. Madame la ministre, je voudrais lever toute ambiguïté concernant ces amendements portant sur l'accessibilité du réseau de la RATP.

Nous ne cherchons pas à opposer les territoires, et vous avez raison de dire que des priorités existent aussi ailleurs. L'amendement que j'ai accepté de cosigner vise simplement à profiter d'un événement à venir pour améliorer l'accessibilité du réseau RATP et ainsi tendre vers la mise en conformité avec la législation.

Il est nécessaire d'être attentif à la question de l'accessibilité des transports aux personnes en situation de handicap dans plusieurs zones. À l'occasion des Jeux olympiques de 2024, nous pouvons nous donner les moyens de cette ambition et suivre l'exemple de Londres, qu'a fort bien décrit mon collègue Régis Juanico. Je suis pleinement d'accord avec ce que Pacôme Rupin a dit à ce sujet.

Encore une fois, notre intention n'est aucunement d'opposer un territoire de la République à d'autres !

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne répéterai pas ce que je pense de cet amendement : vous aurez compris qu'il est de notre responsabilité de ne pas inscrire dans la loi des objectifs inatteignables.

Nous devrions, en revanche, nous donner pour objectif que l'ensemble des réseaux de transport franciliens soit certifié Cap'Handéo avant les Jeux olympiques de 2024. Cela améliorerait, de façon concrète, la qualité de vie de nombre d'habitants et de visiteurs de la région francilienne.

(L'amendement n° 2004 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Thibault Bazin, pour soutenir l'amendement n° 1555.

M. Thibault Bazin. Il est, à mon sens, très important, car il tend à combler un vide juridique avéré en matière de transport d'enfants handicapés, en assurant la sécurité, le confort et le bien-être de cette clientèle vulnérable. À cet effet, nous proposons de créer un certificat de capacité obligatoire pour tout moyen transport public particulier de personnes à titre onéreux appelé à assurer le transport d'enfants handicapés.

Ce certificat viendra sanctionner une formation dédiée au transport d'enfants vivant avec un handicap, dont le contenu et les modalités d'obtention seront fixés par décret. Il constituera un atout dont pourront se prévaloir les chauffeurs de transport public particulier de personnes à titre onéreux pour la prise en charge de ces enfants. Il témoignera aussi de l'attention que la profession porte aux attentes des familles.

En effet, les parents sont parfois confrontés à des situations très compliquées lorsque leur enfant fréquente un IME – un institut médico-éducatif – ou une autre structure.

Afin de renforcer le caractère obligatoire de ce certificat de capacité, tout manquement par un chauffeur de transport public particulier de personnes à titre onéreux donnera lieu à des sanctions pénales analogues à celles encourues en cas d'exercice frauduleux de cette profession.

Cet amendement vient répondre à la demande de parents d'enfants vivant avec un handicap qui sont contraints de faire appel à des compagnies de taxis pour suppléer les services de transport spécialisé, scolaire ou sanitaire, lorsque ceux-ci sont indisponibles, afin que leur enfant soit pris en charge de son domicile jusqu'à l'établissement qu'il fréquente, les institutions assurant l'accueil de jour étant nombreuses sur notre territoire.

Les parents déplorent l'absence de tout système homologué de retenue dans les taxis utilisés. Sonia Sammou, la maman d'un enfant habitant ma circonscription, m'a encore écrit récemment à ce sujet.

Par ailleurs, des parents qui ont mis, à leurs frais, ce type d'équipement à disposition du chauffeur prenant en charge leur enfant, ont pu constater que la façon d'utiliser un tel dispositif était méconnue, tout comme les règles élémentaires de sécurité qui s'imposent au transport d'enfant en voiture particulière et pourraient être aisément transposées au transport en taxi.

Madame la ministre, monsieur le rapporteur, je vous invite vivement à donner un avis favorable sur cet amendement ou à le sous-amender. L'attente des parents des enfants vivant avec un handicap est forte, elle est légitime, car ces enfants ont besoin d'être véhiculés dans des conditions dignes. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR et UDI-Agir.)*

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le transport des personnes handicapées est un problème grave et capital qui doit être envisagé globalement. J'ajoute qu'il en a longuement été question non en commission mais avec les services de Mme la ministre.

Le recours aux taxis, qu'ils soient ou non équipés, n'est pas une solution satisfaisante. Si tant de parents utilisent ce moyen de transport, c'est malheureusement que les autres solutions ne le sont pas plus.

En effet, des problèmes se posent, en ce qui concerne tant la formation des chauffeurs de taxi que la délivrance des licences. En outre, certaines sociétés, que je ne nommerai pas, ne respectent pas les règles en vigueur, leurs chauffeurs n'ayant pas reçu la formation pour assurer le transport de personnes handicapées, et font baisser le coût de ces transports de façon exagérée.

Nous devons nous mettre à la place des parents d'enfants handicapés, notamment d'enfants autistes. Si un enfant autiste fait une crise et que le chauffeur est mal formé, un drame risque de se produire, vous l'imaginez bien.

Monsieur Bazin, vous avez raison de mettre en avant ce problème à l'occasion de l'examen du présent texte. Croyez-moi, je défends les mêmes idées, notamment pour des raisons qui me sont personnelles. Cependant, mon souhait est que nous travaillions ensemble à l'élaboration d'un projet plus complet, embrassant tous les problèmes relatifs au transport

des handicapés, qu'il soit assuré par des taxis ou des sociétés de transport, afin que tous soient traités sur un pied d'égalité en ce qui concerne la sécurité des personnes transportées.

Madame la ministre, si vous me donnez des assurances sur ce point, je demanderai à M. Thibault Bazin de retirer son amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage avec vous l'objectif de permettre le transport des enfants handicapés en toute sécurité et aussi, dirais-je, avec bienveillance. La formation des professionnels à l'accueil des personnes handicapées est primordiale car assurer la sécurité de tous les enfants transportés en taxi est une exigence incontournable.

Toutefois, les moyens proposés pour atteindre cet objectif demandent à être retravaillés. Je crains en particulier que la certification obligatoire et les sanctions que vous proposez ne détournent des professionnels de ces missions de transport.

Pour répondre pleinement à cet objectif qui nous est commun et avancer sur la question, je vous propose de mettre en place un groupe de travail qui prendra ce sujet à bras-le-corps. En l'état, je vous demande de retirer l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Thibault Bazin.

M. Thibault Bazin. Je vous remercie pour le ton avec lequel vous m'avez répondu et pour avoir noté qu'il s'agit d'un problème grave.

Je serai très concret. Une proposition de loi a déjà été déposée, sous une forme différente, il y a quelques années. Depuis lors, la loi de 2016 a été adoptée et les dispositifs ont été modifiés.

J'ai déposé cette proposition de loi en décembre 2017 en attendant – en espérant – la loi mobilité et afin d'éviter d'insérer des cavaliers législatifs dans d'autres textes de loi.

On le sait : dans l'hémicycle, un consensus peut se faire tout d'un coup sur un sujet qui n'est peut-être pas, à ce moment-là, juridiquement totalement calé.

Le meilleur des moyens d'avancer n'est donc pas que je retire l'amendement et que le groupe de travail se forme, mais qu'on inscrive maintenant cette disposition dans la loi et qu'on mette en place ce groupe, ce qui permettra, au cours des différentes navettes, d'améliorer les choses.

M. Fabrice Brun. C'est une autre façon de les voir.

M. Thibault Bazin. Madame la ministre, vous aurez en outre toute latitude en la matière, puisqu'un décret est prévu : c'est donc vous qui pourrez les mettre en place.

Je me rappelle que, sur la loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, dite loi ELAN, certains collègues, comme Richard Ramos avaient adopté une démarche similaire, à propos de la signalétique des restaurants servant des produits du terroir.

Si on nous avait appelé à retirer nos amendements et à nous joindre à un groupe de travail, la représentation nationale avait finalement préféré inscrire la disposition en question dans la loi, même si un groupe de travail s'était réuni par la suite.

La disposition avait ensuite été modifiée, ce qui a permis d'avancer avant la réunion de la commission mixte paritaire.

J'ai encore recueilli des témoignages dans ma circonscription : il existe une vraie problématique.

Le but est non d'éloigner les professionnels du transport d'enfants handicapés, mais de les aider, d'une certaine manière, à définir un cadre pour un sujet qui n'a pas été traité.

La loi de 2016 n'a pas comblé le vide juridique, puisque le transport doit être adapté aux catégories concernées.

Le cas du transport d'enfants handicapés en voiture particulière a été réglé, comme celui du transport scolaire, mais pas celui du transport à titre onéreux de jeunes passagers vivant en situation de handicap.

Il faut mettre en place un dispositif comportant à la fois un volet formation – vous en avez tous deux, monsieur le rapporteur et madame la ministre, affirmé la nécessité – et un volet sanction, car si l'on ne sanctionne pas, le dispositif n'aura aucune réalité.

Je suis prêt, comme j'en suis sûr un certain nombre de collègues, à me joindre au groupe de travail.

Je vous en supplie,...

M. Fabrice Brun. Je vous en conjure.

M. Thibault Bazin. ...votez cet amendement, quitte à le modifier au cours de la navette et à le travailler jusqu'à la réunion d'une commission mixte paritaire qui soit conclusive. C'est possible. En revanche, le temps vous manque, en effet, pour le sous-amender.

Il ne faut pas que cette question soit renvoyée aux calendes grecques : on sait que nous n'examinerons pas d'autre projet de loi relatif aux mobilités, qui en traitera spécifiquement, dans les six prochains mois.

La proposition de loi existe, même si on sait comment cela se passe.

Je vous propose donc plutôt de maintenir l'amendement n° 1555 et de le voter tout en sachant, et cela figurera au compte rendu, qu'il faut le travailler juridiquement, quitte à anticiper sur le décret pour que le dispositif soit adapté.

M. Fabrice Brun. Il faut une orientation politique forte.

M. le président. Effectivement, cher collègue, tous nos propos figurent au compte rendu.

(L'amendement n° 1555 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Damien Pichereau, pour soutenir l'amendement n° 2069.

M. Damien Pichereau. Les caractéristiques techniques des véhicules utilisés pour le transport de personnes à mobilité réduite peuvent être incompatibles avec les exigences générales fixées pour les véhicules de tourisme avec chauffeur.

En particulier, la condition d'ancienneté maximale de six ans exigée pour les VTC peut poser problème du fait de leur coût d'acquisition et de la durée d'amortissement.

En outre, les exigences de longueur, de puissance ou de nombre de places s'appliquant aux VTC peuvent ne pas être compatibles avec les équipements adaptés au transport de personnes à mobilité réduite.

Des dispositions transitoires avaient été prises au moyen de la loi du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes, dite loi Grandguillaume, pour ces véhicules.

Pour autant, ces dispositions ne traitent pas la situation de ce secteur de façon pérenne, ni le cas des véhicules neufs.

L'amendement vise donc à permettre aux véhicules spécialement adaptés au transport de personnes à mobilité réduite de déroger à ces exigences générales.

(L'amendement n° 2069, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 1736.

M. Fabrice Brun. Cet amendement dont Damien Abad est le premier signataire vise à soutenir la proposition de loi de mon collègue Thibault Bazin visant à réaffirmer le principe de libre accès aux transports des chiens guides accompagnant les personnes handicapées.

Notre collègue Thibault Bazin étant présent, je lui laisserai le soin de défendre plus avant cette proposition dans le cadre du débat qui ne manquera pas de s'engager. Il le fera, j'en suis certain, avec beaucoup d'humanisme et de passion, de la même façon qu'il a défendu son précédent amendement.

Celui-ci, que nous partageons tous, portait sur le transport à titre onéreux des personnes handicapées. Je regrette qu'il n'ait pu faire consensus. Inscrire d'ores et déjà la proposition dans la loi en continuant de la travailler – c'est le rôle de la navette parlementaire – aurait déjà permis de donner une orientation politique forte sur ce sujet sensible et de répondre à l'attente de nos concitoyens, particulièrement des familles concernées par le problème.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mers chers collègues, je constate en lisant l'exposé sommaire de l'amendement que M. Bazin l'a déposé pour « réaffirmer le principe de libre accès aux transports des chiens guides accompagnant les personnes handicapées ».

Or, ce principe, nous venons de le réaffirmer ici, dans l'hémicycle.

Le dispositif existant déjà, je demande le retrait de l'amendement. À défaut, la commission y serait défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme que l'amendement est satisfait. Si l'objectif est de réaffirmer ce principe, je m'associe au rapporteur pour le faire.

Je vous propose donc, monsieur Bazin, de retirer l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Thibault Bazin.

M. Thibault Bazin. Je suis encore très déçu du sort qui a été réservé à mon précédent amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vous ne devriez pas.

M. Thibault Bazin. Mais si : la dernière fois que l'on m'a proposé d'intégrer un groupe de travail, il ne s'est rien passé. J'attends toujours.

M. Fabrice Brun. Les promesses n'engagent que ceux qui les écoutent.

M. Thibault Bazin. Un an et demi après, je n'ai toujours pas été invité à le rejoindre.

M. Erwan Balanant. Il faut y aller.

M. Jean-Marie Sermier. Encore faut-il être invité.

M. Erwan Balanant. Je veux dire : il faut vous manifester !

M. le président. Monsieur Balanant, s'il vous plaît. Monsieur Bazin, nous vous écoutons.

M. Thibault Bazin. Si M. Peu et M. Pupponi étaient présents, ils pourraient en témoigner : je n'y ai pas été associé. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas grave, madame la ministre. Il ne s'agissait pas de votre ministère.

Aujourd'hui, je compte vraiment sur vous. Lorsque vous vous retrouvez en circonscription et que vous devez répondre aux citoyens qui rencontrent de tels problèmes et qui vous livrent leurs témoignages – ils nous disent : le chauffeur ne veut pas se déplacer ou le siège n'est pas adapté à l'enfant –, cela pose de véritables questions. Les familles s'inquiètent, car le bien-être de l'enfant est en cause.

Il ne suffit pas de réunir un groupe de travail. Il faudra ensuite mettre en place des choses qui entrent dans le cadre de la programmation des travaux de l'assemblée, dont l'ordre du jour est assez surchargé.

L'amendement n° 1736 a également pour origine une proposition de loi qui a été reprise et bien développée par mon collègue Fabrice Brun.

Réfléchissons bien : une personne malvoyante ou aveugle peut s'appuyer sur un chien guide d'aveugle ou d'assistance. En fait, toute sa mobilité et son transport habituel s'opèrent avec celui-ci.

On peut constater sur le terrain, et c'est pour cette raison que cette proposition de loi a été déposée, que l'entrée de certains lieux publics affectés au transport ou dont la fréquentation appartient à la vie courante – je pense à certains musées – est interdite aux chiens.

Or la personne, pour poursuivre son parcours, a toujours besoin de son chien guide. Force est donc de constater que les dispositions, pas plus que le principe, ne sont respectés.

On doit vraiment considérer le chien guide comme un véritable guide, comme un véritable moyen de mobilité qui supplée les contraintes physiques auxquelles sont soumises les personnes.

M. Fabrice Brun. Comme un prolongement de la personne.

M. Thibault Bazin. Avoir un chien à leurs côtés leur garantit une véritable autonomie. Cet amendement a pour objet leur mobilité, qui ne se résume pas, comme on le fait parfois, au transport, dans tous les aspects de la vie quotidienne.

Vous allez peut-être encore, madame la ministre, me proposer un groupe de travail : si ce devait être le cas, nous passerions notre vie ensemble. (*Sourires.*)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'entends bien le problème, mais vous savez comme moi que les associations traitant de chiens guides d'aveugle et d'assistance partagent le constat suivant : si la réglementation est complète, ce qui pose problème est son application.

Nous avons d'ores et déjà pris des mesures : un observatoire des problèmes rencontrés est en cours de constitution.

M. Fabrice Brun. Il ne faut plus observer : il faut agir.

Mme Élisabeth Borne, ministre. En outre, nous sommes en train de travailler – je comprends que vous souhaitiez être associé à ce travail et je n'y vois évidemment aucun inconvénient – à l'élaboration de guides visant à faire connaître la réglementation et à assurer la bonne application de la loi.

(*L'amendement n° 1736 n'est pas adopté.*)

Article 7 bis

M. le président. L'amendement n° 695 de M. Bruno Millienne est rédactionnel.

(*L'amendement n° 695, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

(*L'article 7 bis, amendé, est adopté.*)

Article 8

M. le président. Avant de donner la parole aux orateurs inscrits sur l'article 8, je vous rappelle que la commission ayant déposé après l'expiration du délai un amendement à ce même article, un temps de parole supplémentaire de dix minutes est accordé à chaque groupe, les députés non inscrits bénéficiant, eux, d'un temps supplémentaire de cinq minutes pour la discussion de l'article, en application de l'article 55, alinéa 6, du Règlement.

La parole est à M. Serge Letchimy.

M. Serge Letchimy. Madame la ministre, je tiens à intervenir sur cet article car il est le premier figurant au chapitre IV intitulé « Mesures spécifiques aux outre-mer ».

Je ne souhaite pas que les populations d'outre-mer qui prennent connaissance de ce texte puissent considérer que vous avez réduit la question de l'outre-mer à des artifices juridiques visant à adapter différentes régions à l'évolution institutionnelle. En effet, le seul chapitre traitant de l'outre-mer est celui-ci.

Je veux affirmer ici, madame la ministre, que vous avez, s'agissant de l'aérien, organisé des assises et que vous avez également mis en place un dispositif particulier pour que celles-ci comportent un volet spécifique consacré à l'outre-mer.

Nous avons travaillé. J'ai d'ailleurs eu l'honneur de présider la commission outre-mer et d'accomplir un travail assez conséquent qui nous a permis de rédiger une douzaine de propositions extrêmement précises. Le principe de la plupart d'entre elles a été approuvé.

Je tiens à le dire, car il est pour moi essentiel de faire comprendre que la question du transport et du déplacement aérien dans nos différents territoires est un vrai problème, dont l'enjeu est considérable.

Il s'agit de régions et de pays très éloignés de l'axe parisien, et qui sont paradoxalement assez isolés de leur géographie cordiale.

Vous imaginez bien que la Martinique, qui est située à un peu plus de 7 000 kilomètres de Paris, est en relation directe avec l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale et la Caraïbe. Pour prendre le seul exemple du Brésil, nous sommes à une heure de vol de près de 230 millions d'habitants.

Par conséquent, l'avenir et l'espérance de développement de nos pays dépendent aussi de la bonne connectivité avec les autres pays situés à proximité.

C'est essentiel et fondamental.

Lorsqu'on parle de l'outre-mer, on éprouve toujours un sentiment de petitesse, mais je rappelle que la Polynésie, qui est composée de dizaines, voire de centaines d'îles, a une surface équivalente à celle de l'Europe. La question de la mobilité est donc essentielle.

Nous avons retenu plusieurs éléments que je veux rappeler solennellement ici.

Je souhaite auparavant, comme vous l'avez promis d'ailleurs à l'ensemble des parlementaires de l'outre-mer que vous avez réunis, que vous les informiez, au même titre d'ailleurs que tous les parlementaires de la nation. Tout le monde doit en effet avoir le même niveau d'information : les questions d'outre-mer ne sont pas seulement ni exclusivement débattues par les élus d'outre-mer.

Je souhaite en effet de plus en plus que l'on parle avec vous, chers collègues, et par votre intermédiaire, des solutions qui sont envisagées pour l'outre-mer.

Nous avons retenu le principe d'une conférence annuelle, dans chaque bassin maritime transfrontalier, portant sur l'aérien, afin de nous permettre de discuter avec les autorités de proximité.

Il serait en effet paradoxal que La Réunion ne soit pas connectable ni surtout ouverte à des discussions techniques avec l'Afrique du Sud, Madagascar ou la Somalie.

Il est assez surprenant que la Martinique ne soit pas capable – sinon directement, du moins avec une direction générale de l'aviation civile plus décentralisée – de prendre des décisions avec Cuba, avec la Jamaïque, avec Sainte-Lucie ou avec le Venezuela.

Il est assez paradoxal de l'affirmer ici, et peut-être les parlementaires présents jugent étonnant d'entendre de tels propos.

Non, il est plus facile et moins coûteux de nous rendre en avion de Fort-de-France à Paris que de Fort-de-France à Kingston, en Jamaïque, ou dans d'autres villes importantes.

Comme nous vivons dans un bassin où la culture prime, l'espoir du développement et le développement de discussions entre les jeunes dans le territoire caribéen peuvent devenir une réalité précisément en raison des contacts. On ne peut donc pas les couper.

Nous avons également décidé de travailler sur les tarifs aériens entre l'outre-mer et l'Hexagone, qui sont parfois scandaleux. Le prix des billets passe en effet de 400 à près de 1 000 euros, du fait de la saisonnalité du trafic, et malgré la concurrence qui s'est installée.

En outre, nous sommes soumis à un double contrôle stupide dans le vol sans escale entre Fort-de-France et Paris. Nous avons donc pris l'engagement de rechercher des solutions pour qu'on cesse d'humilier les Martiniquais, les Guadeloupéens et les Réunionnais qui sont contrôlés comme s'ils étaient des étrangers, lorsqu'ils arrivent en métropole.

Nous avons aussi pris l'initiative de nous retirer des accords internationaux de déplacement, dont la conclusion, extrêmement longue, suppose des accords européens et nationaux, qui compliquent les décisions locales. Pour nous permettre de conclure des accords aériens de déplacement, vous avez mis en œuvre la procédure des arrangements administratifs, qui évitent de remonter en permanence vers Paris.

Bien sûr, l'outre-mer mérite mieux que des principes d'égalité, qui conduisent parfois à considérer qu'il se trouve, voire se complait dans l'assistanat. J'ai ainsi préconisé d'installer en Martinique un haut centre de formation dans l'aérien destiné à former des pilotes de ligne, sur le modèle du centre de formation technique en préfiguration à La Réunion. Il permettra à tout le bassin américain et latin de venir se former chez nous, car le savoir ne réside pas uniquement à Paris.

Parallèlement, nous proposons de créer l'université de la mer en Polynésie et l'université de la biodiversité en Guyane. Dire que nous sommes l'esthétique de la France ne suffit pas : les outre-mer, tout en appartenant à la République, doivent pouvoir profiter directement de leurs richesses.

M. Fabien Roussel. Tout à fait !

M. Serge Letchimy. Nous avons aussi indiqué l'importance de moderniser des aéroports. Vous avez pris des décisions dans ce domaine. Il nous semble utile de construire une politique d'attractivité cohérente, afin que les personnes qui arrivent sur notre sol soient reçues dans de bonnes conditions d'accueil et de transport.

Après avoir rappelé ces propositions, je souhaiterais vous demander, madame la ministre, quelles modalités d'organisation – circulaire, règlement, décret d'application, directive ministérielle – vous comptez choisir.

J'ai accepté d'accompagner ce travail avec détermination, mais je ne souhaite pas que mes propositions soient mises dans un tiroir et oubliées au bout de quelques mois. Une réponse est vraiment nécessaire, pour que le secteur aérien se développe dans les meilleures conditions, ce qui permettra à la Martinique, la Guadeloupe, La Réunion, la Polynésie et la Nouvelle-Calédonie d'entrer dans une nouvelle ère de fraternité avec les zones de proximité régionale. Il faut que nous construisions ensemble une nouvelle identité du développement et une nouvelle phase de l'émancipation économique

pour les outre-mer. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, GDR et FI, ainsi que sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage.

Mme Maina Sage. Pour aller dans le sens de mon collègue Serge Letchimy, je voudrais sensibiliser la représentation nationale à ce que peut être le droit à la mobilité dans nos territoires.

Il est question aujourd'hui de nouvelles technologies, de nouvelles formes de mobilité. Pourtant, dans de nombreux territoires d'outre-mer, nous sommes encore à l'ère préhistorique. C'est pourquoi nous présenterons des amendements de bon sens, qui ne visent qu'à régler les inégalités actuelles.

Favoriser les transports entre les îles ou les archipels n'est pas un luxe. La France, je le rappelle, n'est pas uniquement hexagonale ou continentale. Il est beaucoup question dans ce projet de loi de votre capacité à vous déplacer dans l'Hexagone. Pourtant, la France est d'abord mondiale et maritime : 97 % de son espace maritime se trouve en outre-mer et deux tiers, dans le Pacifique.

Nous sommes des territoires océaniques. La Polynésie, par exemple, compte 118 îles, dont 105 sont habitées – de manière permanente pour 96 d'entre elles. Nous devons donc penser la mobilité en y intégrant l'aérien et le maritime. Pour réussir le désenclavement de ces îles, il est fondamental que les dispositifs nationaux instaurés dans l'ensemble de ces territoires, départements ou collectivités autonomes, soient plus efficaces et plus efficaces.

Nos concitoyens français, qui habitent dans des lieux parfois très isolés, n'ont que peu de solutions de déplacement. Soixante des 105 îles habitées de Polynésie se trouvent dans ma circonscription. La plupart d'entre elles comptent moins de 1 000 habitants, qui utilisent au quotidien non pas une voiture mais le bateau. Seules de petites embarcations permettent de rejoindre les villages où les habitants peuvent accéder aux services publics classiques, lorsqu'ils existent.

Nous parlons de mobilité, de connectivité, de développement économique. Nous ne demandons certainement pas l'égalité, car nous savons que cela n'est possible ni matériellement ni financièrement. Mais qu'il y ait au moins un minimum ! Je vous demande donc d'être sensibles à nos arguments lorsque nous présenterons nos amendements. Celui de M. Gomès, pour la Nouvelle-Calédonie, vise à ouvrir la continuité territoriale, au sein de l'archipel.

Quant au département de la Guadeloupe, que représente Mme Benin, il compte aussi de petits îlots et îles habités, où il est compliqué de se rendre. De même, la Guyane a fait de la continuité territoriale une priorité pour se désenclaver. Dans nombre de ces territoires, les obligations ne sont pas respectées et les infrastructures sont vétustes.

Tels sont les constats que je souhaitais partager avec vous, pour que vous preniez conscience qu'évoquer la seule mobilité continentale ne suffit pas. La France, mondiale et maritime, est un archipel, qui possède des centaines d'îles sur lesquelles vivent des Français, pour lesquels nous votons certains droits.

Il est formidable que l'hydrogène et les nouvelles technologies contribuent à l'effort de lutte contre le réchauffement climatique, effort indispensable, dont nous bénéficions. Mais il faut aussi faciliter les petits déplacements du quotidien.

Nous ne demandons pas la lune, mais nous souhaitons que nos concitoyens puissent bénéficier de ce petit apport, qui est essentiel.

Je reviendrai sur ce sujet en défendant un amendement concernant les salariés qui, ne pouvant être formés dans leur territoire, suivent une formation en métropole. Depuis trois ans, nous demandons à l'État d'ouvrir la continuité territoriale, pour accroître la qualification professionnelle des salariés. Nous n'avons reçu aucune réponse à ce jour.

Sur ce sujet, je rejoins entièrement les propos de Serge Letchimy. Prenez conscience que la mobilité n'a pas du tout le même sens dans l'Hexagone et dans les territoires d'outre-mer – bassin caribéen, Océan indien, Océan pacifique. Il est fondamental que nos espaces régionaux soient pris en compte.

Il en va de même dans cet hémicycle, où vous pouvez penser au niveau européen, mais aussi ouvrir des dispositifs pour nos régions, qui jouxtent des territoires internationaux. Les aides à la mobilité que nous demandons pour nous rendre dans les pays voisins ne sont pas un luxe : parce qu'elles soutiennent nos étudiants et nos chefs d'entreprise, elles permettent le désenclavement et le développement de ces territoires. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UDI-Agir.)*

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je salue à nouveau l'excellence du travail réalisé dans le cadre de l'atelier sur la connectivité des territoires d'outre-mer, que Serge Letchimy a présidé. Celui-ci illustre bien la nécessité de sortir d'une vision centrée sur l'Hexagone, et de permettre aux outre-mer de rayonner sur leur bassin régional, comme le Président de la République l'avait indiqué en conclusion des Assises des outre-mer. Dans cette perspective, le transport aérien peut jouer un rôle fondamental, ce qui suppose en effet de redonner des libertés et une capacité d'agir à ces territoires.

Comme nous l'avons évoqué lors d'un déjeuner avec les parlementaires d'outre-mer, je suis en train de diffuser l'excellent rapport que vous avez rédigé, monsieur le député. Je puis vous assurer que les présidents d'atelier, dont vous faites partie, seront associés au suivi de la mise en œuvre des différentes décisions qui ont été annoncées après les assises.

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage, pour soutenir l'amendement n° 1897.

Mme Maina Sage. Comme je l'évoquais précédemment, cet amendement de M. Gomès, député de Nouvelle-Calédonie, a pour objet d'ouvrir l'aide à la continuité territoriale aux déplacements interterritoriaux et régionaux. C'est fondamental pour la Nouvelle-Calédonie, située dans un bassin extrêmement dynamique en Asie-Pacifique, qui mériterait de pouvoir bénéficier de ce soutien.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Sauf erreur de ma part, cet amendement est satisfait, notamment par le recours à une délégation de service public. J'en demanderai donc le retrait. À défaut, l'avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le soutien de l'État, vous le savez, est pratiqué dans le cadre d'une délégation de service public, qui est gérée conjointement par mon ministère et

celui de ma collègue, Annick Girardin. Les liaisons entre les collectivités et leur environnement international sont aussi soutenues, au travers d'une expérimentation prévue par le décret 2018-155 du 1^{er} mars 2018 portant sur les personnes en formation.

Je vous suggère donc, madame la députée, de retirer votre amendement, qui est satisfait.

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage.

Mme Maina Sage. L'amendement traite de l'aide à la continuité territoriale, non du soutien apporté par délégation de service public – DSP – ou par l'application des obligations de service public – OSP. Nous sommes là sur une aide spécifique, au cœur d'une zone géographique précise.

Quant à l'expérimentation que Mme la ministre a évoquée, elle ne concerne que les départements d'outre-mer – DOM. Il me semble d'ailleurs qu'elle avait été inscrite dans la loi de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer. C'est la raison pour laquelle mon collègue de Nouvelle-Calédonie demande cette extension.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Nous sommes tous des élus de la Nation, ancrés dans des territoires – l'Ardèche, pour ma part, dont la situation est unique en France métropolitaine, puisqu'elle ne dispose ni de trains de voyageurs, ni d'autoroute. Chez nous, le premier outil de la mobilité est donc la voiture. En outre-mer, cela a été rappelé, il s'agit du bateau. Nous sommes là au cœur des enjeux de ce projet de loi : il faut réussir à prendre en considération la spécificité de tous les territoires.

Comme l'ont dit nos collègues Serge Letchimy et Maina Sage, et comme le diront peut-être David Lorion et Jean-Luc Poudroux, il est important que les élus de la France métropolitaine que nous sommes s'emparent du sujet et défendent cette France des archipels, pour que ce projet de loi fasse de leur désenclavement une priorité de la Nation.

(L'amendement n° 1897 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 3529.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement vise à encourager, dans les territoires ultramarins, le développement de l'ensemble des énergies renouvelables nécessaires à la mobilité et pas uniquement le bioGNV et l'hydrogène.

(L'amendement n° 3529, accepté par le Gouvernement, est adopté et l'amendement n° 697 tombe.)

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne, pour soutenir l'amendement n° 2198.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement met en cohérence les schémas d'aménagement régional – SAR – avec les SRADDET – schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – en matière de transport et de logistique.

(L'amendement n° 2198, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Serge Letchimy, pour soutenir l'amendement n° 2852.

M. Serge Letchimy. Nous abordons un sujet technique très important. La plupart des aéronefs, assurant les liaisons entre les îles, pèsent moins de 20 tonnes. Cette particularité prive les territoires d'outre-mer, en particulier les riverains des aéroports – je pense aux familles de Ducos, du Lamentin ou des Abymes –, du bénéfice des dispositions protectrices en matière d'environnement et de santé, prévues par l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts ainsi que par les articles L. 6361-5 et suivants du code des transports.

Afin de corriger une injustice, l'amendement tend à abaisser de 20 à 15 tonnes le seuil mentionné dans ces articles. Si de gros avions viennent, en effet, depuis Paris ou les États-Unis en Guadeloupe, à la Martinique ou à La Réunion, le trafic général entre les îles ne permet pas aux familles de bénéficier des subventions prévues pour lutter contre le bruit.

Avec l'abaissement du seuil, les financements prévus par l'article du code des impôts que j'ai mentionnés pourront être distribués, un plan de gêne sonore devra être élaboré et les aéroports devront prendre des mesures pour répondre aux enjeux en matière de bruit et de protection de l'environnement.

Cet amendement est très attendu pour mettre fin à une inégalité de traitement, qui tient uniquement à un seuil méconnaissant les effets des nuisances sur l'être humain.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'abaissement du seuil pour certains territoires seulement me paraît difficile à justifier. Je vous demande donc le retrait de l'amendement, à défaut, j'y serai défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons déjà eu l'occasion d'aborder ce sujet. La desserte des aéroports d'outre-mer, du fait notamment des caractéristiques des pistes, est souvent effectuée par des avions de moins de 20 tonnes. Je partage votre avis, le seuil mérite d'être examiné, mais l'adoption d'une mesure qui n'a pas été étudiée au regard des spécificités de chaque territoire me paraît inadaptée, tant les situations locales sont différentes.

Comme nous en sommes convenus, je vous propose de réunir un groupe de travail associant les services de l'aviation civile et de l'État concernés ainsi que les acteurs locaux afin de déterminer des mesures adaptées à chaque territoire. Je vous invite donc à retirer l'amendement au bénéfice de ce travail à mener localement.

M. le président. La parole est à M. Serge Letchimy.

M. Serge Letchimy. Loin de moi la volonté de vous vexer, monsieur le rapporteur, mais votre réponse témoigne d'une grande méconnaissance de l'organisation des territoires d'outre-mer. La Constitution se nourrit des différences. La recherche d'égalité fondée sur un conformisme de l'esprit et de la loi ne sert pas à grand-chose.

L'article 73 de la Constitution permet d'adapter les lois et règlements. Il prévoit même la possibilité d'habiliter les collectivités à légiférer. Les règles qui s'appliquent localement peuvent donc être spécifiques. C'est souvent la différence qui permet de trouver des solutions originales correspondant aux réalités du territoire. Je refuse l'uniformité de la pensée.

En revanche, madame la ministre, vous avez fait une très bonne proposition que j'accepte. Je souhaite l'ajouter aux douze que nous avons déjà présentées. Je suis prêt à participer à ce groupe de travail qui doit réfléchir aux mesures adéquates en concertation avec les aéroports, les pilotes, les compagnies ainsi que les associations de riverains. Il se peut que le seuil de 15 tonnes ne soit pas approprié, mais il n'est pas acceptable que les familles riveraines n'aient pas accès aujourd'hui aux subventions qui leur permettraient de se protéger du bruit et des effets nocifs du trafic aérien sur l'environnement.

Je retire l'amendement.

(L'amendement n° 2852 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 2969 et 2994, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Aude Luquet, pour les soutenir.

Mme Aude Luquet. Ces amendements, déposés par Max Mathiasin et Justine Bénin, visent à autoriser la régulation, la responsabilisation et la simplification, dans le secteur du transport routier de personnes, pour les véhicules comprenant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, en Guadeloupe, Guyane, Martinique, à La Réunion ainsi qu'à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Il s'agit dans ces territoires d'éviter, comme dans l'Hexagone, la concurrence déloyale des véhicules de transport occasionnel aux taxis et aux VTC en zone urbaine par le biais des plateformes. En effet, les transporteurs exécutant des services occasionnels ne sont pas soumis au régime contraignant des taxis et des VTC, en ce qui concerne tant les exigences requises pour devenir conducteur que les critères imposés aux véhicules.

L'amendement n° 2969 vise donc à appliquer le droit commun dans les territoires ultramarins dans un délai de douze mois, tandis que l'amendement n° 2994, qui est de repli, prévoit un délai de vingt-quatre mois.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je regrette le départ de M. Letchimy car – il faut reconnaître ses erreurs – autant je n'étais pas très au point sur les problèmes d'aéronefs, autant j'ai bien étudié la question soulevée par ces amendements.

Nous devons travailler sérieusement pour résoudre le problème. La solution ne peut pas être uniforme pour tous les territoires ultramarins. Il faut étudier la situation dans chacun d'entre eux afin de définir les règles les plus appropriées.

Je me suis longuement entretenu à la fois avec les syndicats locaux et avec les syndicats qui les représentent au niveau national. Je suggère la création d'une mission d'information parlementaire car ce sujet ne peut pas être traité depuis Paris pour l'ensemble des territoires ultramarins. Dans cette attente, je vous demande le retrait des amendements, sinon j'y serai défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement est tout à fait favorable à une mission parlementaire sur ce sujet pour apporter des réponses adaptées aux spécificités de chaque territoire. Je suggère donc également le retrait.

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. N'étant pas la première signataire, je ne retire pas les amendements. Pour autant, je ferai part à Max Mathiasin et Justine Bénin de l'engagement qui a été pris. Je retiens la nécessité de sortir d'une vision exclusivement hexagonale et d'assurer une équité entre les territoires ultramarins et la métropole.

(Les amendements n° 2969 et 2994, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Lénaïck Adam, pour soutenir l'amendement n° 1021.

M. Lénaïck Adam. La première signataire de l'amendement est Mme Ali. En France métropolitaine et dans les territoires d'outre-mer, le code des ports maritime s'applique, mais la manutention portuaire est régie par le code des transports. Les sociétés de manutention portuaire doivent embaucher exclusivement des ouvriers dockers mensualisés, c'est-à-dire recrutés en contrat à durée indéterminée, et titulaires d'un certificat de qualification professionnelle.

Le territoire de Mayotte n'est pas soumis au droit commun puisque la loi du 8 décembre 2015 tendant à consolider et clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes dite Loi Bonny et son corollaire, la convention collective nationale unifiée ports et manutention, ne s'y appliquent pas. Il en résulte une mise en danger des professionnels de la manutention portuaire qui suscite de fortes inquiétudes et fragilise le port de Longoni dont la situation est déjà difficile.

Depuis la départementalisation en 2011, les lois et règlements de la République s'appliquent à Mayotte – le code des ports maritimes ainsi que le code des transports devraient en faire partie.

L'amendement tend à étendre les dispositions du code des transports aux ouvriers dockers de Mayotte afin que ceux-ci disposent des mêmes droits que leurs collègues métropolitains et ultramarins.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mme la ministre le confirmera sans doute, ce problème juridique est en cours d'analyse, donc en voie de résolution, j'imagine. Je demande donc le retrait de l'amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je connais bien les difficultés du port de Longoni et l'importance de celui-ci pour l'île de Mayotte. Plusieurs missions d'inspection sont en cours, notamment l'une qui est confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable sur la délégation de service public entre le département et son concessionnaire ainsi que sur l'organisation générale de l'exploitation du port.

Plutôt que de calquer une organisation sur le modèle de l'Hexagone, il est préférable d'attendre les conclusions de la mission pour choisir le dispositif le plus adapté au port de Longoni.

Je propose donc le retrait de l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Olivier Becht.

M. Olivier Becht. Je ne suis pas député ultramarin, je suis député d'outre-Vosges mais je m'interroge sur la méthodologie.

Sur les divers amendements qui ont été proposés depuis une vingtaine de minutes maintenant, la réponse est immuable : soit ils sont satisfaits ; soit les sujets sont traités par des groupes de travail qui seront mis en place dans les prochains mois – alors que souvent ceux-ci ont déjà commencé à travailler –, ou ils sont maintenant renvoyés à des missions d'information.

Or, il me semble que l'essence même du travail législatif est de pouvoir acter dans la loi certains principes. Madame la ministre, quelle méthode le Gouvernement entend-il suivre à l'égard de l'outre-mer pour satisfaire ces demandes qui me paraissent légitimes. Si celles-ci ne peuvent pas l'être dans la loi, quand le seront-elles ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous remercie, monsieur le député, de vous exprimer au nom de vos collègues d'outre-mer. Néanmoins, j'ai eu l'occasion d'évoquer ces sujets avec eux lors d'un déjeuner. Nous avons beaucoup travaillé, notamment sur les questions de transport aérien avec M. Letchimy. Nous sommes en train d'en tirer les conséquences.

D'une manière générale, nous partageons l'idée que chaque territoire d'outre-mer a ses spécificités. Je réaffirme avec force ce que j'ai eu l'occasion de dire lors des interventions liminaires sur l'article 8 : il faut sortir d'une vision hexagonale ou centrée sur l'Hexagone ; il faut prendre en considération la spécificité de chacun de ces territoires ; surtout, il faut considérer qu'ils représentent une véritable chance pour notre pays et leur donner toute la capacité de rayonner dans leur bassin régional. Tel a été précisément le sens des conclusions des Assises des outre-mer ; le Président de la République a affirmé ce principe très fortement.

Nous menons ce travail en veillant très attentivement à ne pas calquer les modèles hexagonaux ou imposer un modèle systématique, qui s'appliquerait mal car il ne tiendrait pas compte des spécificités de nos outre-mer. Nous voyons bien que Saint-Pierre-et-Miquelon n'est pas la Guyane, que Mayotte n'est pas la Martinique. Nous devons vraiment faire du sur-mesure...

M. Olivier Becht. Oui !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...et appliquer le principe de différenciation d'ores et déjà inscrit dans la Constitution, que le Gouvernement souhaite renforcer.

M. Olivier Becht. Pourquoi ne pas agir dès maintenant grâce à la loi ?

M. le président. La parole est à M. Lénaïck Adam.

M. Lénaïck Adam. Mme Ali m'a demandé de maintenir son amendement, car il porte sur un point très important pour les Mahorais. Par ailleurs, je ne peux que souscrire aux propos de M. Becht. En Guyane, en Martinique et en Guadeloupe, nous savons ce qu'il en est des rapports d'inspection. Nous avons participé récemment à une réunion au ministère du travail, où l'on disait que la non-application des rapports devait être assez frustrante pour les inspecteurs qui mènent ces missions dans nos territoires... Vous avez évoqué celle du CGEDD – conseil général de l'environnement et du développement durable –, madame la ministre. N'y a-t-il

pas plus de garantie que cela ? Non que je mette en doute la parole du Gouvernement ! Néanmoins, pouvez-vous nous apporter quelques précisions supplémentaires ? Nos territoires font face non pas à une injustice, mais à une certaine fracture et à une iniquité. Les ouvriers mahorais méritent amplement que l'on sécurise leur situation.

M. le président. La parole est à M. Jean François Mbaye.

M. Jean François Mbaye. Je soutiens moi aussi les amendements de nos collègues d'outre-mer. Nous avons estimé tout à l'heure qu'il ne fallait pas opposer les territoires. Or nos collègues sont précisément en train de nous dire que ces territoires veulent être logés à la même enseigne que les autres, pour des raisons d'équité. C'est exactement ce que fait comprendre Mme Ali, avec laquelle j'ai longuement discuté de cet amendement, même si je ne l'ai pas cosigné. En outre, il s'agit de préserver des emplois, comme l'a indiqué M. Adam.

Nous savons très bien que les rapports de mission d'information ou autre n'ont pas d'impact sur la loi. Je suis tout à fait d'accord avec M. Becht : il faut agir dès maintenant, par la loi. (*Mme Aina Kuric applaudit.*)

M. Olivier Becht. Évidemment !

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. M. Adam le sait très bien, je me suis rendu en Guyane, pour traiter un autre sujet, sur lequel nous n'étions d'ailleurs pas d'accord l'un et l'autre. Or nous avons très peu évoqué la question qui nous occupe aujourd'hui. Nous avons réalisé dix-neuf auditions, dont est ressortie, chaque fois, la même préoccupation : trouver les bons moyens pour développer l'économie en Guyane. Or pour développer la Guyane convenablement et durablement, de manière qu'elle puisse enfin exister économiquement, nous nous heurtons à un problème : nombre de normes métropolitaines, qui ont été votées ici même, mes chers collègues, sont inapplicables sur ce territoire.

Mme Elisabeth Borne, ministre. Oui, voilà !

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est pourquoi je suis un fervent défenseur de la différenciation territoriale. Il faut faire le travail dans les territoires eux-mêmes, territoire par territoire. La Guyane n'est pas la Guadeloupe, laquelle n'est pas tout à fait similaire à la Martinique. Il faut vraiment mener une politique de différenciation envers ces territoires. On ne peut pas prendre, ici à Paris, des décisions univoques, qui se révèlent ensuite inapplicables dans ces territoires et rendent quasi impossible tout développement économique. Tel a notamment été le cas pour la Guyane.

M. le président. La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. J'abonde, une fois de plus, dans le sens de M. le rapporteur. Nous nous sommes rendus ensemble en Guyane pour une étude sur la Montagne d'or. Or nous avons consacré à ce sujet un tiers de notre temps...

M. Bruno Millienne, rapporteur. À peine !

M. Bruno Duvergé. ...et discuté, pendant les deux autres tiers, de la situation particulière de la Guyane. Vous savez bien, monsieur Adam, que je connais la Guyane. Vous m'avez fait visiter Saint-Laurent-du-Maroni en long, en large et en travers !

M. Erwan Balanant. On préfère ne pas tout savoir ! (*Sourires.*)

M. Bruno Millienne, rapporteur. Surtout à propos de la partie « travers »...

M. Bruno Duvergé. Nous qui ne sommes pas députés de Guyane sommes revenus de ce déplacement avec la conviction – qui paraît évidente – que nous devons être capables de parler de la Guyane et de vous aider à la développer. Je pense que cela aura davantage de poids, malheureusement, si c'est nous que le disons que si c'est vous qui présentez les choses. Comme l'a dit M. le rapporteur, il y a un vrai travail à réaliser. Le rapport que nous ont remis les services de l'État sur les règles qui ne s'appliquent pas en Guyane fait au moins dix centimètres d'épaisseur...

M. le président. La parole est à M. Lénaïck Adam.

M. Lénaïck Adam. Je suis d'accord avec M. le rapporteur : il y a parfois des textes inapplicables. Il revient d'ailleurs aux députés d'amender la loi pour qu'elle s'adapte à leur territoire et puisse y être appliquée.

Néanmoins, nous qui venons de ces territoires nous trouvons face à deux situations distinctes. Parfois, on décide pour nous depuis Paris, même lorsque nous demandons de ne pas le faire – on nous dit alors que c'est difficile et qu'on ne peut pas vraiment faire comme nous le souhaitons... La situation à laquelle nous sommes confrontés aujourd'hui est totalement différente : nous demandons tout simplement que l'on mette fin à la précarité des salariés, qu'ils bénéficient d'un contrat et qu'ils soient sécurisés dans leur emploi. L'enjeu ne porte pas sur une décision prise à Paris qui ne serait pas applicable à Mayotte. Mme Ali demande précisément que nous légiférions pour que le droit en vigueur s'applique, car il peut s'appliquer en l'espèce. Il ne faut pas confondre les deux situations, ni jouer sur cette confusion. Notre demande est très claire.

(*L'amendement n° 1021 n'est pas adopté.*)(*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Gilles Lurton. Cela mérite de compter !

M. le président. Je vous assure que l'amendement est rejeté. Je vous prie de croire à mon impartialité dans le décompte des voix.

(*L'article 8, amendé, est adopté.*)

Article 8 bis

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Nos collègues ultramarins ont particulièrement bien défendu la nécessité d'adapter aux outre-mer ce texte de loi relatif aux mobilités. Je voudrais saluer ceux qui sont membres du groupe Les Républicains : David Lorion, Jean-Luc Poudroux, Mansour Kamardine, Nathalie Bassire, Nadia Ramassamy et Claire Guion-Firmin. Ils ne sont pas toujours présents dans l'hémicycle, car ils viennent de circonscriptions très éloignées, mais ils ont été très présents dans les amendements.

L'amendement n° 316 de David Lorion ne sera pas défendu, car il a dû repartir à La Réunion. Je tiens néanmoins à signaler le problème des distances que nos concitoyens ultramarins ont à parcourir. Pour vous en donner une

idée, 1 500 kilomètres séparent cette belle île de La Réunion du territoire français le plus proche, Mayotte. Cela entraîne des coûts supplémentaires, qu'il importe – tous nos collègues ultramarins du groupe nous l'ont dit – de prendre en compte dans ce texte pour que les outre-mer puissent bénéficier de services de mobilité de même niveau qu'en métropole. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

(*L'article 8 bis est adopté.*)

Après l'article 8 bis

M. le président. Nous en venons à des amendements portant article additionnel après l'article 8 bis.

La parole est à Mme Maina Sage, pour soutenir l'amendement n° 1033.

Mme Maina Sage. Mme Bénin, députée de Guadeloupe, en est la première signataire. Comme je l'ai dit précédemment, on oublie souvent que la Guadeloupe est composée de plusieurs îles. Je m'y suis rendue dans le cadre d'une mission, et nous n'avons pas pu rejoindre Marie-Galante comme c'était prévu, en raison de problèmes liés aux infrastructures et à la disponibilité des bateaux. C'est un sujet important en Guadeloupe, madame la ministre.

Il s'agit d'un amendement de bon sens, qui ne mange pas de pain : il vise à obliger l'autorité organisatrice de la mobilité régionale à mettre en place une politique de continuité territoriale inter-îles ou inter-rades. Vous me direz peut-être qu'il est satisfait ou que ce point fait l'objet d'une mission, mais il est toujours préférable d'écrire les choses. En réalité, cette politique n'existe pas actuellement, ou n'est pas effective si elle existe. J'en ai moi-même été témoin.

Je défends bien volontiers cet amendement de Mme Bénin. C'est un amendement transpartisan, puisqu'il a été cosigné par de nombreux élus d'outre-mer issus de tous les groupes de l'Assemblée. Nous vous alertons, de nouveau, sur les conditions dans lesquelles ces infrastructures sont réalisées et organisées, ainsi que sur les questions de continuité territoriale dans les outre-mer.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis favorable. C'est un excellent amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous rassure, madame la députée : il n'est pas nécessaire de faire une mission d'inspection...

Mme Maina Sage. Je n'ai pas dit cela !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...pour mesurer à quel point la continuité territoriale inter-îles est importante. J'émet donc un avis favorable.

(*L'amendement n° 1033 est adopté à l'unanimité.*)

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage, pour soutenir l'amendement n° 2848.

Mme Maina Sage. Je vous remercie, mes chers collègues, d'avoir soutenu l'amendement précédent, un amendement de bon sens, comme je l'ai dit.

Je souhaite vous faire part d'un regret, madame la ministre, à propos de ce projet de loi relatif aux mobilités. Il s'agit certes, je le comprends, d'un enjeu majeur pour l'ensemble de la nation, mais, je le dis en toute franchise, les outre-mer ont été très peu consultés.

Il est exact que vous nous avez conviés à une rencontre, et je vous en remercie. Je n'ai pas pu être présente pour ma part, car je n'étais pas à Paris cette semaine-là, mais mes collègues de Polynésie ont pu y participer. Toutefois, c'était le 7 mai dernier. À cette date, le projet de loi était déjà rédigé, et tout le monde en discutait ici depuis six mois. D'où mon regret.

Bien souvent, sur les grands textes de cette nature – celui-ci n'est pas le seul en cause –, les outre-mer arrivent comme la cinquième roue du carrosse.

M. Fabrice Brun. C'est bien dommage !

Mme Maina Sage. On nous promet de nombreux rapports, missions ou études devant déboucher sur des adaptations.

Cet amendement en est l'illustration, madame la ministre. Comme je l'ai indiqué lors de mon intervention liminaire sur l'article 8, il a déjà été déposé l'année dernière lors de l'examen du projet de loi relatif à la formation professionnelle. De nombreux élus d'outre-mer ont alors sollicité des adaptations du texte et, de la même manière que vous aujourd'hui, Mme Pénicaut leur a promis des adaptations par voie d'ordonnance, notamment pour avoir « une vision plus globale », comme j'ai entendu M. le rapporteur le dire à propos du présent projet de loi.

Or il a fallu attendre six mois pour qu'une première réunion se tienne, puis trois mois encore pour qu'une deuxième réunion ait lieu, au cours de laquelle Mme la ministre nous a informés qu'elle envoyait une mission de l'inspection générale des affaires sociales. Celle-ci a débuté ses travaux, mais n'est jamais venue dans les collectivités autonomes du Pacifique.

J'ai d'ailleurs saisi la ministre des outre-mer, avant-hier, en commission, pour lui en faire part. Tous les territoires, à l'exception de ceux du Pacifique, ont reçu la visite de cette mission. Voyez le temps que l'on perd pour adapter un dispositif existant, dont nous sommes d'ores et déjà bénéficiaires.

Nous vous faisons une proposition de bon sens, qui ne vous oblige pas dans le détail, mais qui vous invite à fixer, par décret, les conditions dans lesquelles les salariés pourront bénéficier du principe de continuité territoriale en matière de formation continue.

Cela fait trois ans que les professionnels, en Polynésie, attendent cette adaptation, qui est majeure. Les besoins existent : ils ont été identifiés. Les rapports vous ont été transmis, comme ils l'ont été au gouvernement précédent. Ils ont été communiqués à plusieurs cabinets ministériels. Je vous sollicite pour que vous fassiez preuve de cette écoute tellement attendue.

C'est un amendement de bon sens, qui vise simplement à ce que, d'ici au 1^{er} janvier 2020, un décret adapte ce texte de loi. Celui-ci ouvre des possibilités de mobilité pour la formation professionnelle, sans jamais préciser s'il s'agit de la formation initiale ou continue. C'est le décret d'application qui a vissé la disposition votée par le législateur, en la limitant à la formation initiale.

J'insiste lourdement sur ce sujet, sur lequel je me suis exprimée des dizaines de fois, à l'occasion de questions écrites, de questions orales, par voie d'amendement, par exemple lors de l'examen du projet de loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel, ou du projet de loi relatif à l'égalité réelle outre-mer. Lors de chaque passage à Paris, tous les professionnels établis en Polynésie vous sollicitent...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pas moi, non !

Mme Maina Sage. Pas nécessairement vous, madame la ministre, mais le Gouvernement dans son ensemble et, en particulier, le ministère des outre-mer et le ministère de l'emploi. Soyez la ministre qui fait avancer les choses en ce domaine ! Je vous assure que c'est un sujet abouti. L'amendement va dans le bon sens et, de surcroît, n'entraîne aucun coût...

Mme Élisabeth Borne, ministre et M. Bruno Millienne, rapporteur. Mais si !

Mme Maina Sage. ...puisque l'enveloppe existe déjà. Je vous l'assure : l'offre de continuité territoriale est un dispositif déjà existant, qui peut être mis en œuvre à coût constant. Nous demandons que le bénéficiaire de ce dispositif, qui s'inscrit dans le cadre de la continuité territoriale, soit ouvert à ceux qui ont besoin d'une formation continue dans l'Hexagone. (*M. Bertrand Pancher et M. Fabrice Brun applaudissent.*)

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame Sage, vous êtes une avocate redoutable ! Néanmoins, votre amendement me semble davantage relever du ministère du travail ou du ministère des outre-mer que de celui des transports.

Mme Maina Sage. On me dit toujours de m'adresser ailleurs !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il m'est difficile de vous donner un avis favorable. En effet, vous affirmez que cette disposition n'entraînerait aucun coût. Or, il s'agit d'ouvrir un dispositif dédié aux demandeurs d'emploi à tous les salariés – je m'étonne d'ailleurs que votre amendement ait passé le contrôle de la recevabilité financière. Je veux bien qu'on en discute, qu'on vous appuie auprès du ministère du travail, mais, en l'état, je vous demanderai de retirer l'amendement ; à défaut, l'avis serait défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame la députée, vous tirez par avance les conclusions d'un travail engagé actuellement avec le ministère du travail et entendez les inscrire dans le projet de loi d'orientation des mobilités. Il me paraît un peu difficile d'avancer de cette façon. Je vous demande de retirer votre amendement.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Je crois qu'il faut entendre le cri du cœur de Maina Sage.

M. Bruno Millienne, rapporteur. On l'a entendu !

M. Fabrice Brun. La mobilité peut être non seulement géographique, mais aussi intellectuelle. À cet égard, y a-t-il un meilleur vecteur d'accompagnement du changement que la formation ? Certes, le sujet se trouve quelque peu en périphérie du texte mais, madame la ministre, vous qui êtes un membre éminent du Gouvernement, pourriez-vous

apporter tout votre soutien à cette demande, dans cet hémicycle et au-delà, auprès de vos collègues, notamment au ministère du travail ? Cela serait apprécié non seulement par Mme Sage mais également par l'ensemble de la représentation nationale.

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage.

Mme Maina Sage. Monsieur le rapporteur, vous avez relevé que cet amendement avait franchi l'obstacle de la recevabilité financière, tout comme cela avait été le cas l'an dernier. En effet, le code des transports – c'est bien pour cela, madame la ministre, que j'interviens dans le cadre de ce texte – consacre la mobilité pour la formation professionnelle, point. La loi ne précise pas que ce dispositif est réservé aux demandeurs d'emploi. Or, le décret l'a circonscrit à l'aide à l'insertion par l'emploi. Pourtant, à l'heure actuelle, des salariés bénéficient du dispositif. Le préfet en charge d'un territoire autonome, ou l'Agence de l'outre-mer pour la mobilité – LADOM – pour les DOM évalue la nature du contrat d'apprentissage visé et peut soutenir des demandes de formation de salariés. Alors qu'il existe des besoins très importants dans ces domaines, le décret est allé plus loin dans la précision et a réduit le champ d'application de la loi. Lorsque nous avons voté l'aide à la continuité territoriale, il n'était pas dans l'intention du législateur de la circonscire aux demandeurs d'emploi.

Cet amendement n'a pas été frappé par l'irrecevabilité financière car il s'inscrit dans un cadre législatif – celui de l'article L. 1803-6 du code des transports. Il s'agit donc bien d'un dispositif existant.

Par ailleurs, cette aide est conditionnelle. Tous ceux qui la demandent doivent remplir des critères ; il peut s'agir de critères sociaux ou, par exemple, de l'agrément d'un organisme de formation.

Madame la ministre, par cet amendement, nous n'entendons pas ouvrir la continuité territoriale à tous les salariés. Nous vous proposons de définir, par voie de décret, dans quelles conditions cette mesure pourrait être appliquée : vous aurez toute latitude pour les définir et, le cas échéant, restreindre l'accès de la continuité territoriale aux salariés qui en ont le plus besoin. Un simple cadre vous est proposé.

L'organisme de formation et de gestion en charge de la formation continue des salariés en Polynésie pourrait être l'organisme référent, agréé, avec lequel nous pourrions travailler pour décider ensemble des formations prioritaires susceptibles de bénéficier de ce dispositif. Vous ne courriez donc aucun risque en acceptant cet amendement.

J'adresse un dernier appel à tous mes collègues. La navette va continuer...

Mme Élisabeth Borne, ministre et M. Bruno Millienne, rapporteur. Non, le texte est examiné en procédure accélérée !

Mme Maina Sage. ...et vous pourrez, si vous le voulez, le retoucher.

Il y a effectivement un travail en cours dans les DOM mais, dans les COM – collectivités d'outre-mer –, il est suspendu, comme vous le savez. Je souhaite qu'on puisse avancer, que ce décret soit publié un jour. Tout le monde est d'accord. Vous avez vous-même signifié, madame la ministre, votre accord pour que les textes soient adaptés, pour que nos territoires bénéficient de dispositifs qui prennent en compte l'ancrage régional, la distance. Aujourd'hui, nous vous faisons une proposition pour concrétiser ces principes. Toutes les

études sur le sujet ont été faites. Je vous invite à accepter l'amendement, qui vous confèrera toute latitude, demain, par décret, pour décider, avec vos collègues de l'outre-mer et du travail, des conditions dans lesquelles nous pourrions rendre cette disposition applicable.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame Sage, j'entends parfaitement ce que vous dites, mais reconnaissez avec moi que votre amendement concerne plus le ministère du travail que celui des transports. Ne prenez pas cette image en mauvaise part, mais c'est un peu comme si, trouvant porte close, vous tentiez d'entrer par la fenêtre. J'aurais préféré vous donner un avis favorable, mais je ne me vois pas prendre cette responsabilité en lieu et place du ministère du travail, concerné au premier chef. Je vous invite à traiter cette affaire avec les services de Mme Pénicaud. En ma qualité de rapporteur, je maintiens mon avis défavorable.

Comme il s'agit du dernier amendement sur lequel je me prononce au nom de la commission – nous achevons en effet l'examen du titre I^{er}, consacré à la gouvernance –, je vous remercie, chers collègues, pour le travail que nous avons accompli et pour votre bienveillance. J'assumais en effet pour la première fois les fonctions de rapporteur. J'ai particulièrement apprécié le climat détendu qui a caractérisé nos échanges et l'humour dont ont fait preuve un certain nombre d'entre vous.

Je remercie également Mme la ministre pour son soutien à nos côtés, ainsi que ses services, qui ont été d'une aide précieuse, sans oublier les administrateurs et le service de la séance. Je rends hommage à la patience des huissiers. Ce fut un plaisir d'être rapporteur sur ce titre. Je reste néanmoins dans l'hémicycle jusqu'à la fin de l'examen du projet de loi : vous m'entendrez encore ! *(Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, MODEM, LR et UDI-Agir.)*

Mme Maina Sage. Votons cet amendement tous ensemble !

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n° 2848, mis aux voix par assis et levé, est adopté.) (Applaudissements sur les bancs des groupes LR et UDI-Agir, ainsi que sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)

Article 9

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. L'article 9 symbolise l'entrée de notre système de transport dans l'ère numérique, en définissant le cadre nécessaire à l'ouverture des données de mobilité. Il permettra d'améliorer la connaissance et la maîtrise des solutions de mobilité disponibles. L'ouverture des données de transport disponibles offrira la possibilité aux collectivités publiques, aux opérateurs de transport, aux entreprises de la mobilité d'accéder à une information de meilleure qualité, indispensable pour offrir aux usagers des services fiables, de qualité, qui répondent à leurs besoins.

Néanmoins, cette ouverture doit être encadrée et maîtrisée. C'est pourquoi le groupe La République en marche, en étroite collaboration avec la rapporteure, Bérangère Couillard, a intégré au projet de loi un certain nombre de garde-fous visant à éviter toute dérive. Les compétences et les pouvoirs de sanction de l'ARAFER – Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières – ont ainsi été renforcés,

afin, notamment, de lui permettre de couper le robinet des données de tout acteur qui ne respecterait pas les règles du jeu.

Enfin, je veux souligner une autre avancée significative, acquise en commission : la généralisation de l'ouverture des données de disponibilité des taxis. Cette disposition confèrera des outils numériques à la profession de taxi, qui contribuera à sa modernisation.

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Nous allons aborder un titre important du projet de loi, qui vise à ouvrir les données de mobilité. Cela nous permettra de nous déplacer aussi facilement que possible et améliorera la connaissance des habitudes des usagers, afin d'y répondre avec pertinence ; on pourra ainsi se rendre d'un point A à un point B au moyen d'applications dédiées à ces parcours. Les déplacements seront facilités par la billettique intégrée et le développement de la multimodalité. Les Français, les usagers attendent de meilleurs transports en zone urbaine et des transports tout court en milieu rural. Comme l'a dit Jean-Marc Zulesi, le projet de loi définit un cadre juridique de nature à nous rassurer quant à l'utilisation des données. Il s'agit d'une réponse adaptée à nos attentes.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Le titre II du projet de loi va révolutionner notre mobilité. Le texte suit la société dans ce domaine – je ne vous en fais pas le reproche, cela se produit souvent –, les plus jeunes étant particulièrement agiles dans l'utilisation des données numériques, qui seront demain au cœur des mobilités. Elles permettront l'intermodalité, et nous pourrions aller d'un point A à un point B en utilisant plusieurs moyens de transport, assurés par des sociétés différentes, mais en n'achetant qu'un seul billet, payé sous forme dématérialisée.

Nous serons à vos côtés pour développer l'utilisation de ces nouvelles données, car elle répond à une attente de la société. Néanmoins, deux écueils se font jour. Tout d'abord, il faudra veiller à ne pas accentuer les fractures territoriales, ces nouvelles technologies ne devant pas être réservées aux centres-villes et aux métropoles ; en effet, il existe, dans les territoires ruraux et peu denses, des zones blanches téléphoniques et numériques, dont il faudra se préoccuper. En outre, les organisateurs de la mobilité devront utiliser et conserver une partie des données, et éviter qu'elles ne partent vers les GAFAs, ces grandes entreprises internationales – Google, Apple, Facebook et Amazon – qui gèreraient alors la mobilité au tarif qu'elles souhaitent.

La France doit être en pointe dans ce domaine, afin que les collectivités locales puissent utiliser ces données, dans un souci d'efficacité.

M. Jean-Yves Bony. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avec le titre II du projet de loi, la France est à la pointe, car nous ne nous contentons pas de transposer le règlement européen, nous l'adaptions et le dépassons. Nous sommes dans le même temps pleinement conscients de plusieurs enjeux.

Le premier a trait à la protection des données personnelles, sur laquelle il faut se montrer intransigeant. Aucune disposition du texte ne crée de difficulté dans ce domaine.

Ensuite, nous devons veiller, comme vous l'avez souligné, monsieur Sermier, à ne pas bouleverser les chaînes de valeur au détriment de nos opérateurs et de nos start-up.

Enfin, il convient de s'assurer, préoccupation au cœur de la démarche que je porte, notamment avec M. Zulesi qui a présidé les ateliers de l'innovation, que ces innovations profitent à l'ensemble des territoires. Nous y avons pris garde lors de l'élaboration du projet de loi, et nous en débattons au cours l'examen du titre II.

M. le président. Nous en venons à l'examen des amendements.

La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n° 2666.

Mme Caroline Fiat. Nous souhaitons la suppression de la mise à disposition des données dynamiques.

Le rapport d'information de Benoît Huré sur la transposition du droit européen dans le projet de loi d'orientation des mobilités note que le volet sur l'ouverture des données va au-delà des exigences du règlement délégué de 2017. En effet, ce règlement européen n'impose que l'ouverture des données théoriques, et non celles en temps réel.

Étendre l'obligation d'ouverture des données aux données dynamiques pourrait créer une charge très importante pour les autorités organisatrices, ces données risquant ensuite d'être captées par les GAFAM – Google, Apple, Facebook, Amazon et Microsoft –, qui pourront en disposer gratuitement ou presque pour développer des applications payantes.

Nous pensons que les garde-fous prévus par le texte, qui visent à savoir faire payer les utilisateurs de données seulement au-delà d'un certain seuil de requêtes, sont illusoire. Le cas de la plateforme mise en place par la RATP constitue un cas d'école : l'entreprise avait décidé de faire payer l'accès à sa plateforme au-delà d'un certain nombre de connexions. Or les sociétés qui exploitent les données fournies ont, jusqu'à présent, mis en place les contre-feux pour rester en deçà de ce seuil, grâce notamment à un changement d'adresse IP. Au final, la RATP a dépensé 1 million d'euros pour créer sa plateforme, dont l'exploitation lui coûte 150 000 euros supplémentaires par an, et qui n'a toujours pas reçu le moindre financement de la part des utilisateurs de ces données.

M. le président. La parole est à Mme Bérandère Couillard, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

Mme Bérandère Couillard, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous avons changé de rapporteur pour l'examen du titre II, et je suis ravie de vous rejoindre.

L'ouverture des données dynamiques n'est effectivement qu'une option ouverte par le règlement européen délégué de 2017. Le Gouvernement a fait le choix d'ouvrir les données dynamiques, car ces informations sont essentielles pour les utilisateurs quotidiens des transports.

Je soutiens pleinement l'ouverture de ces données dynamiques, qui créera des services d'information pour nos concitoyens ; ceux-ci, qui seront le plus précis possible, faciliteront la mobilité des usagers et augmenteront in fine le recours aux transports collectifs et à des formes de mobilité plus propres.

Quant aux craintes que vous avez émises, le texte prévoit des garde-fous. J'émet donc un avis défavorable à l'adoption de votre amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. En effet, nous avons choisi d'ouvrir également les données en temps réel, car cela correspond à une attente des voyageurs. Vous nous avez invités hier à encourager l'utilisation des transports publics et des moyens alternatifs à la voiture, c'est exactement ce que nous faisons en ouvrant les données en temps réel !

Vous signalez des situations d'abus que je connais bien, mais le projet de loi donne à l'ARAFER un rôle qui lui permettra de traiter ces abus, lesquels ne doivent pas perdurer.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Madame la ministre, vous nous avez dit tout à l'heure de ne pas insérer de dispositions irréalisables dans la loi, mais je vous retourne le précepte : les garde-fous prévus sont insuffisants voire illusoire, si bien que les mesures de protection paraissent irréalisables et ne doivent pas encombrer le texte.

Nous aimerions, je vous le concède, accéder à toutes ces plateformes, mais les garde-fous doivent être efficaces. Ce n'est pas le cas dans la rédaction actuelle du texte.

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Bérandère Couillard, rapporteure. L'ARAFER pourra prononcer des sanctions, notamment de coupure, si elle le juge opportun. Lors de son audition par la commission, nous avons discuté avec la présidente de la RATP des seuils de connexions à partir desquels l'entreprise rendait payant l'accès à sa plateforme, et nous avons inséré un autre garde-fou dans le texte, déclenché par la prise d'un décret et attaché, au-delà des seuils, à la fréquence. Voilà pourquoi, mon avis sur votre amendement est vraiment défavorable.

(L'amendement n° 2666 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1264 de Mme Bérandère Couillard, rapporteure, est rédactionnel.

(L'amendement n° 1264, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 3372 et 3414, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3372.

Mme Valérie Lacroute. Il vise à s'assurer de la mise en œuvre d'une réciprocité dans l'ouverture des données. Depuis 2015, Île-de-France Mobilités ouvre ses données à un large panel d'acteurs importants. Cette réciprocité poursuit un double objectif, à savoir une meilleure connaissance des mobilités permettant la fourniture d'un service multimodal complet aux voyageurs, et un accès aux données de tous les utilisateurs. Les collectivités territoriales finançant en grande partie les transports, elles doivent avoir la garantie d'utiliser à l'avenir un service multimodal complet pour les voyageurs. Voilà pourquoi elles doivent bénéficier des données des opérateurs de covoiturage. C'est important,

car de grandes entreprises, que nous ne citerons pas, ont déjà accès à de nombreuses données, sans mettre à disposition les leurs.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3414.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, je vous disais il y a quelques minutes qu'il importait que les données soient ouvertes et non réservées aux GAFAs – qu'il faut nommer ! L'amendement que vient de défendre Valérie Lacroute va exactement dans ce sens.

Mon amendement, qui est de repli, ne fait pas référence aux opérateurs de covoiturage, la réciprocité étant peut-être plus difficile à déployer pour eux, et ne réserve la réciprocité qu'à ceux de véhicules de tourisme avec chauffeur, les VTC.

Île-de-France Mobilités ouvrant ses données depuis 2015, on ne comprendrait pas que ni les opérateurs de VTC ni ceux de covoiturage ne soient obligés de transmettre les leurs. Si la mise en œuvre technique s'avérait complexe pour le covoiturage, vous devriez nous le dire pour que nous y travaillions.

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

Mme Béangère Couillard, rapporteure. L'amendement n° 3414 vise à étendre l'ouverture des données aux opérateurs de VTC, et l'amendement n° 3372 aux VTC et aux plateformes de covoiturage.

S'agissant des données de covoiturage, je partage votre intention. Il est essentiel de faciliter le recours au covoiturage, qui est une solution de transport pertinente, notamment dans les territoires faiblement desservis par les transports en commun. C'est d'ailleurs l'objet de mon amendement n° 3121, que nous examinerons plus tard et qui prévoit que les autorités organisatrices qui en font la demande bénéficient d'un accès au service de mise en relation permettant d'effectuer des recherches sur un déplacement en covoiturage. Je tenais à cette disposition.

S'agissant des VTC, je ne pense pas que l'ouverture générale de leurs données soit nécessaire, car elles sont d'une nature différente de celle prévue par le règlement européen. En effet, contrairement à la disponibilité d'un vélo, l'information relative à la réservation d'un VTC ne peut être obtenue qu'en procédant à une requête pour un déplacement précis, à une date et un horaire précis. Il ne s'agit donc pas d'ouverture de données de disponibilité, mais de réservation. Je vous demande donc de retirer vos amendements au profit du n° 3121 deuxième rectification, qui sera appelé ultérieurement, et qui satisfait votre demande concernant les données des opérateurs de covoiturage.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Pour le covoiturage, je renvoie en effet à l'amendement de Mme la rapporteure, qui satisfera votre attente, en tenant compte de la spécificité des plateformes de covoiturage, qui n'ont pas d'actifs, contrairement aux autres services de transport.

Placer la disposition que vous proposez dans cette partie du texte ne serait pas compatible avec la législation sur les VTC, puisque nous traitons de la localisation des véhicules disponibles. Or, vous le savez, les VTC n'attendent pas sur la voie publique et doivent faire l'objet d'une réservation préalable.

Je demande le retrait des deux amendements ; à défaut, j'émettrais un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Je suis forcément déçu, madame la ministre, car vous nous avez dit il y a quelques minutes que vous souhaitiez placer la France à la pointe de l'utilisation des données pour la mobilité, mais vous refusez le premier amendement en ce sens, au motif que les VTC n'attendent pas leurs clients sur la voie publique.

Il y a un intérêt à avoir une donnée et il y a un intérêt à avoir un ensemble de données. Il est utile de bien connaître le trafic des VTC, leur affluence et les usages des consommateurs et des voyageurs. Notre amendement conforterait un système de mobilité par données, et vous épargnez les VTC bien inutilement.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Elisabeth Borne, ministre. Monsieur Sermier, les flux que vous évoquez relèvent de dispositions distinctes de celles dont nous débattons, relatives notamment aux données des véhicules connectés. Il s'agit d'une préoccupation importante, qui sera satisfaite dans le cadre d'un autre article.

M. Jean-Marc Zulesi. Tout à fait !

(Les amendements n° 3372 et 3414, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.) (Protestations sur les bancs du groupe LR.)

M. le président. Cela ne fait aucun doute, chers collègues. Certains députés votent en faisant un petit geste, que je vois très bien de ma place.

Les amendements n° 1257 et 1258 de Mme Béangère Couillard, rapporteure, sont rédactionnels.

(Les amendements n° 1257 et 1258, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3415.

M. Jean-Marie Sermier. Il vise à faire en sorte que les autorités organisatrices de la mobilité aient accès aux données des dispositifs mobiles collectées par les opérateurs de mobilité et d'information. Il s'agit d'ouvrir davantage encore l'accès aux données, en vue de faire des autorités organisatrices de la mobilité le point de passage obligé en la matière.

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

M. Fabien Di Filippo. Cet amendement très jacobin devrait vous plaire, madame la rapporteure !

Mme Béangère Couillard, rapporteure. Monsieur Sermier, je prends note de votre volonté de faire remonter aux autorités organisatrices de la mobilité les données relatives au trafic – routier en particulier.

Toutefois, l'amendement est satisfait par les dispositions de l'article 13, habilitant le Gouvernement à légiférer par ordonnances, et prévoyant notamment d'ouvrir aux autorités organisatrices de la mobilité les données agrégées relatives aux déplacements, issues des services numériques d'assistance au déplacement.

Par ailleurs, il convient de préciser que les conditions d'ouverture de l'accès aux données ne sont pas identiques à l'article 9 et à l'article 13. Les données de localisation auxquelles vous souhaitez ouvrir l'accès sont des données personnelles, qu'il convient absolument de fournir de façon agrégée, comme le prévoit l'article 13.

Je suggère donc le retrait de l'amendement, qui n'apporte pas de telles garanties, s'agissant de données personnelles, et émettrais à défaut un avis défavorable.

(L'amendement n° 3415, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1259 de Mme Béragère Couillard, rapporteure, est rédactionnel.

(L'amendement n° 1259, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Béragère Couillard, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 2952.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Il vise à assurer l'efficacité de la mesure – prévue à l'alinéa 18 de l'article 7 – assurant l'accessibilité, pour les personnes handicapées, de certains points de recharge publics pour véhicules électriques.

Il est nécessaire d'ajouter les données relatives à l'accessibilité de ces places à la liste des données relatives aux points de recharge qui doivent être ouvertes. Cette information est indispensable pour permettre aux personnes handicapées, ou à mobilité réduite, de connaître la disponibilité des places qui leur sont accessibles.

(L'amendement n° 2952, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 2804 qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 3528 rectifié.

La parole est à M. Damien Adam, pour soutenir l'amendement.

M. Damien Adam. Il vise à compléter la liste des données qui doivent être rendues publiques, en y incluant des informations sur les éventuelles restrictions d'accès aux bornes de recharge électrique, motivées par le gabarit des véhicules, notamment leur hauteur et leur longueur.

Concrètement, un tel ajout permettrait de mieux informer les usagers de véhicules utilitaires électriques sur l'accessibilité réelle des bornes pour leur véhicule. À l'heure actuelle, ils rencontrent parfois des difficultés pour accéder à certaines bornes, en raison de la configuration de celles-ci.

M. le président. La parole est à Mme Béragère Couillard, rapporteure, pour soutenir le sous-amendement n° 3528 rectifié et donner l'avis de la commission sur l'amendement.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Il s'agit d'un sous-amendement rédactionnel. Sous réserve de son adoption, j'émet un avis favorable à l'amendement.

(Le sous-amendement n° 3528 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'amendement n° 2804, sous-amendé, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Béragère Couillard, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 3121 deuxième rectification.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Il vise à ouvrir l'accès aux données de covoiturage – monsieur Sermier, vous serez ravi! – aux autorités organisatrices de la mobilité. Le covoiturage constitue une solution pertinente pour les territoires trop peu – voire pas du tout – desservis par les transports en commun.

Le projet de loi, ainsi que plusieurs de mes amendements, font tout pour l'encourager. Le présent amendement permettra aux autorités organisatrices de la mobilité d'avoir accès aux trajets proposés par les plateformes de covoiturage, afin qu'elles diffusent l'information par le biais de leurs systèmes d'information multimodale.

À l'article 11, je défendrai un amendement visant à permettre aux autorités organisatrices de la mobilité versant une allocation destinée à favoriser le covoiturage de proposer la réservation de trajet en covoiturage par le biais de leurs plateformes. Une telle mesure me semble essentielle pour développer massivement le covoiturage de courte distance, notamment dans le cadre des trajets entre domicile et travail.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Excellent!

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis tout à fait favorable. Il me semble important de donner de la visibilité aux services de covoiturage, qui constituent une très bonne solution dans les zones peu denses, souvent très mal desservies par les transports en commun.

(L'amendement n° 3121 deuxième rectification est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Jennifer De Temmerman, pour soutenir l'amendement n° 1654.

Mme Jennifer De Temmerman. Il vise à inscrire dans la loi le principe selon lequel les entreprises ferroviaires doivent mettre à la disposition des opérateurs tiers les données permettant la distribution et la commercialisation de billets de train.

Il s'agit de garantir un accès équitable au marché de la distribution de billets de train, ce qui constitue l'un des déterminants fondamentaux du succès de l'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire de voyageurs et du développement de ce mode de transport durable.

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

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Chère collègue, je comprends la logique de votre amendement, que nous avons examiné en commission. Toutefois, il porte davantage sur les systèmes de réservation dans le secteur ferroviaire que sur l'ouverture des données à proprement parler. Ainsi, la notion de « données permettant la distribution et la commercialisation des titres de transports » demeure ambiguë faute d'être définie.

Par ailleurs, le nouveau pacte ferroviaire et l'ordonnance du 12 décembre 2018 qui en découle ont permis d'atteindre un équilibre satisfaisant en la matière. Je suggère le retrait de l'amendement et émettrais à défaut un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Maintenez-vous l'amendement, madame De Temmerman ?

Mme Jennifer De Temmerman. Oui, monsieur le président, car je n'en suis pas le premier signataire.

(L'amendement n° 1654 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n° 1002, 1159 et 1176.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 1002.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement, dont notre collègue Martial Saddier est le premier signataire, vise à supprimer les deux dernières phrases de l'alinéa 14, qui est assez complexe. Celui-ci traite des modalités de coordination des diverses collectivités territoriales chargées de la mobilité, réunies au sein des agences de mobilité. Il permet notamment d'organiser leurs échanges. Or il nous semble que ceux-ci sont d'ores et déjà prévus par plusieurs textes de loi.

Il s'agit donc d'un amendement de simplification, visant à éviter une redondance inutile à l'alinéa 14.

M. Gilles Lurton. Très bien !

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1159.

M. François-Michel Lambert. Défendu.

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 1176.

Mme Emmanuelle Ménard. Défendu.

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

Mme Bérange Couillard, rapporteure. Avis défavorable. Monsieur Sermier, votre argumentaire ne me semble pas pertinent. Il est nécessaire de préciser dans la loi que la région n'endosse pas la mission dévolue aux métropoles sur leur territoire, afin d'éviter les doublons.

Par ailleurs, il me semble pertinent, comme l'ont proposé les sénateurs – et comme le prévoit le titre I du présent projet de loi – d'étendre la mission de la métropole à l'échelle de son bassin de mobilité.

(Les amendements identiques n° 1002, 1159 et 1176, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n° 1337, 3408 et 3419, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour les soutenir.

M. Jean-Marie Sermier. Notre collègue Pierre Vatin a déposé l'amendement n° 1337 en vue d'assurer et de valoriser la confidentialité des données. Les amendements n° 3408 et 3419 visent à assurer la confidentialité et la sécurité des données lors de leur fourniture à chaque opérateur.

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

Mme Bérange Couillard, rapporteure. Ces amendements visent à inscrire dans la loi un principe de confidentialité des données fournies par les usagers. Or l'article 9 vise à assurer l'ouverture de ces données, par le biais du point d'accès national. Cela ne signifie pas que l'accès à ces données sera ouvert sans condition, car des accords de licence pourront encadrer leur réutilisation.

Toutefois, il ne s'agit pas de données confidentielles. À ce titre, elles ne nécessitent pas de protection particulière. Dès lors, l'inscription dans la loi d'un tel principe de confidentialité serait contraire au règlement général sur la protection des données. Avis défavorable.

(Les amendements n° 1337, 3408 et 3419, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 353.

M. Gilles Lurton. Notre collègue Jérôme Nury en est le premier signataire. Il vise à associer le département, à sa demande, aux missions exercées sur son territoire en matière d'information sur les déplacements multimodaux.

La région est compétente pour assurer la couverture numérique des transports et fournit une vue d'ensemble des déplacements sur son territoire. Le département doit pouvoir, s'il le souhaite, participer à cette mission, et assurer une étude d'autant plus précise des services d'information sur les déplacements multimodaux à l'échelle de son territoire.

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

Mme Bérange Couillard, rapporteure. Le département, en tant que détenteur de données routières, sera associé à la démarche d'ouverture des données. La disposition proposée ne me semble donc pas nécessaire. Demande de retrait ou avis défavorable.

(L'amendement n° 353, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1260 de Mme Bérange Couillard, rapporteure, est rédactionnel.

(L'amendement n° 1260, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités.

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures.)

*Le Directeur du service du compte rendu de
la séance de l'Assemblée nationale*

SERGE EZDRA