

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mercredi 20 mars 2019

(72^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. DAVID ASSOULINE

Secrétaires :

Mme Annie Guillemot, M. Michel Raison.

1. **Procès-verbal** (p. 3257)
2. **Candidatures à des commissions mixtes paritaires** (p. 3257)
3. **Orientation des mobilités.** – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 3257)

Article 1^{er} A (*nouveau*) et rapport annexé (*suite*) (p. 3257)

Amendement n° 121 de Mme Éliane Assassi. – Adoption.

Amendement n° 206 rectifié de M. Bruno Gilles. – Rejet.

Amendement n° 122 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 338 rectifié *nonies* de M. Franck Montaugé. – Adoption.

Amendements identiques n° 525 rectifié de M. Jean-Pierre Grand, 654 de Mme Viviane Artigal et 766 rectifié de M. Raymond Vall. – Rejet des trois amendements.

Amendement n° 870 rectifié *bis* de Mme Angèle Prévaille. – Rejet.

Amendement n° 771 rectifié de M. Éric Kerrouche. – Rejet.

Amendement n° 375 rectifié *ter* de M. Michel Savin. – Adoption.

Amendement n° 769 rectifié de M. Éric Kerrouche. – Rejet.

Amendement n° 459 rectifié de M. Jean-Marc Gabouty. – Retrait.

Amendement n° 706 rectifié de Mme Dominique Vérien. – Retrait.

Amendements identiques n° 2 rectifié *quinquies* de M. Jean-François Longeot et 915 rectifié *bis* de M. Jérôme Durain. – Adoption des deux amendements.

Amendement n° 780 de Mme Nicole Bonnefoy. – Retrait.

Amendement n° 851 de M. Alain Duran. – Rejet.

Amendement n° 992 rectifié de M. Mathieu Darnaud. – Retrait.

Amendement n° 294 rectifié de Mme Patricia Morhet-Richaud. – Retrait.

Amendement n° 989 rectifié de M. Claude Bérit-Débat. – Retrait.

Amendement n° 772 rectifié *quater* de M. Éric Kerrouche. – Adoption.

Adoption de l'ensemble de l'article 1^{er} A et du rapport annexé, modifié.

Suspension et reprise de la séance (p. 3285)

Articles additionnels après l'article 1^{er} A (p. 3285)

Amendement n° 865 rectifié *bis* de Mme Angèle Prévaille. – Rejet.

Amendement n° 108 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 391 rectifié *ter* de Mme Martine Berthet. – Retrait.

Amendement n° 246 rectifié *ter* de M. Michel Canevet. – Rejet.

Amendements identiques n° 495 rectifié *bis* de M. Ronan Dantec et 866 rectifié *ter* de Mme Angèle Prévaille. – Retrait des deux amendements.

Article 1^{er} B (*nouveau*) (p. 3290)

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

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

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 1^{er} B (p. 3291)

Amendement n° 129 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 126 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 127 de Mme Éliane Assassi et sous-amendement n° 1033 de M. Claude Bérit-Débat. – Rejet du sous-amendement et de l'amendement.

Amendement n° 125 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 130 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 71 rectifié *quater* de M. François Grosdidier. – Retrait.

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

Article 1^{er} C (*nouveau*) (p. 3300)

Mme Laurence Cohen

Amendement n° 578 rectifié de M. Michel Dagbert. – Retrait.

Amendement n° 671 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendements identiques n° 313 rectifié *bis* de M. Patrice Joly et 472 rectifié de Mme Françoise Laborde. – Retrait des deux amendements.

Amendement n° 752 rectifié de M. Jean-Marc Boyer. – Rectification.

Amendement n° 752 rectifié *bis* de M. Jean-Marc Boyer. – Adoption.

Suspension et reprise de la séance (p. 3304)

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-MARC GABOUTY

4. Conférence des présidents (p. 3304)

Conclusions de la conférence des présidents (p. 3304)

5. Orientation des mobilités. – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 3309)

Article 1^{er} C (*suite*) (p. 3309)

Amendement n° 579 rectifié *bis* de M. Michel Dagbert. – Adoption.

Amendement n° 899 de M. Yves Bouloux. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Article 1^{er} D (*nouveau*) (p. 3310)

Amendement n° 271 rectifié *ter* de Mme Martine Berthet. – Rejet.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 1^{er} D (p. 3310)

Amendement n° 132 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendements identiques n° 323 rectifié *ter* de M. Patrice Joly, 464 rectifié *bis* de Mme Françoise Laborde et 645 rectifié *ter* de M. Cyril Pellevat. – Adoption des trois amendements insérant un article additionnel.

Amendement n° 690 rectifié *bis* de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 131 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendements identiques n° 713 de M. Cyril Pellevat, 886 rectifié *bis* de M. Jean-Pierre Corbisez et 994 rectifié *bis* de Mme Pascale Bories. – Retrait des trois amendements.

Articles additionnels avant l'article 1^{er} (p. 3315)

Amendement n° 107 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 175 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Article 1^{er} (p. 3317)

M. Guillaume Gontard

M. Stéphane Piednoir

M. Olivier Jacquin

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

Amendement n° 901 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendements identiques n° 350 de Mme Éliane Assassi et 680 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Retrait des deux amendements.

Amendement n° 732 rectifié *bis* de M. Victorin Lurel. – Retrait.

Amendements identiques n° 213 rectifié *bis* de M. Daniel Gremillet, 461 rectifié *bis* de Mme Françoise Laborde, 639 rectifié *bis* de M. Jean-Marc Boyer, 642 rectifié *ter* de M. Cyril Pellevat et 735 rectifié *ter* de M. Victorin Lurel. – Adoption des cinq amendements.

Amendements identiques n° 324 rectifié *bis* de M. Patrice Joly, 460 rectifié de Mme Françoise Laborde et 641 rectifié de M. Cyril Pellevat. – Devenus sans objet.

Amendement n° 462 rectifié de Mme Françoise Laborde. – Rejet.

Amendement n° 547 rectifié de M. Jean-Yves Roux. – Retrait.

Amendement n° 733 rectifié *ter* de M. Victorin Lurel. – Retrait.

Amendement n° 1 rectifié *quater* de M. Guillaume Chevrollier. – Adoption.

Amendement n° 832 rectifié *quinquies* de M. Martin Lévrier. – Non soutenu.

Amendement n° 133 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 577 rectifié de M. Claude Bérit-Débat. – Retrait.

Amendement n° 255 rectifié de M. Michel Canevet. – Retrait.

Amendement n° 451 rectifié *bis* de M. Jean-Claude Requier. – Adoption.

Amendement n° 241 rectifié *quater* de Mme Michèle Vullien. – Retrait.

Amendements identiques n° 257 rectifié *bis* de M. Daniel Gremillet, 463 rectifié *bis* de Mme Françoise Laborde et 644 rectifié *bis* de M. Cyril Pellevat. – Adoption des trois amendements.

Amendement n° 400 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien. – Retrait.

Amendement n° 401 de Mme Michèle Vullien. – Rejet.

Amendement n° 398 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien. – Rejet.

Amendement n° 924 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 1008 rectifié *bis* de M. Jean-François Husson. – Adoption.

Amendement n° 627 rectifié *bis* de M. Claude Bérít-Débat. – Rejet.

Amendement n° 507 rectifié *bis* de M. Patrick Chaize. – Adoption.

Amendement n° 340 rectifié *bis* de M. Jean-Pierre Vial. – Retrait.

Amendement n° 1027 de la commission. – Adoption.

Amendement n° 789 de M. Frédéric Marchand. – Retrait.

Amendement n° 135 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 136 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 134 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 804 de M. Frédéric Marchand. – Retrait.

Amendement n° 404 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien. – Retrait.

Amendement n° 581 rectifié *bis* de M. Claude Bérít-Débat. – Retrait.

Amendement n° 60 rectifié *bis* de M. Roger Karoutchi. – Adoption.

Amendements identiques n° 349 rectifié *bis* de M. Roger Karoutchi, 383 rectifié *bis* de Mme Sophie Primas et 694 rectifié *quater* de M. Hervé Marseille. – Adoption des trois amendements.

Amendement n° 814 rectifié *bis* de M. Julien Bargeton. – Devenu sans objet.

Amendement n° 693 rectifié *ter* de M. Hervé Marseille. – Devenu sans objet.

Amendement n° 1015 rectifié *bis* de M. Rémi Féraud. – Devenu sans objet.

Amendement n° 452 rectifié *bis* de M. Jean-Claude Requier. – Adoption.

Amendement n° 691 rectifié *bis* de M. Hervé Marseille. – Rejet.

Amendement n° 443 rectifié *bis* de M. Olivier Léonhardt. – Adoption.

Amendement n° 510 de Mme Dominique Vérien. – Adoption.

Amendement n° 705 rectifié de Mme Dominique Vérien. – Devenu sans objet.

Amendements identiques n° 22 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot, 79 rectifié *ter* de M. Michel Vaspert et 224 rectifié *ter* de M. Jean-François Rapin. – Adoption des trois amendements.

Amendement n° 278 rectifié de M. Jean-Pierre Decool. – Devenu sans objet.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 1^{er} (p. 3350)

Amendements identiques n° 386 rectifié *bis* de Mme Michèle Vullien et 630 rectifié de M. Claude Bérít-Débat. – Rejet, par scrutin public n° 67, des deux amendements.

Amendement n° 141 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 679 rectifié *ter* de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 42 rectifié de M. François Bonhomme. – Retrait.

Article 1^{er} *bis* (nouveau) (p. 3355)

Amendement n° 1030 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Renvoi de la suite de la discussion.

6. Adoption des conclusions de la conférence des présidents (p. 3356)

7. Ordre du jour (p. 3356)

Nomination de membres de commissions mixtes paritaires (p. 3356)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTENCE DE M. DAVID ASSOULINE

vice-président

Secrétaires :
Mme Annie Guillemot,
M. Michel Raison.

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quatorze heures trente.)

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

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

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

2

CANDIDATURES À DES COMMISSIONS MIXTES PARITAIRES

M. le président. J'informe le Sénat que des candidatures pour siéger au sein des commissions mixtes paritaires chargées de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi portant création d'une Agence nationale de la cohésion des territoires et de la proposition de loi organique relative à la nomination du directeur général de l'Agence nationale de la cohésion des territoires et modifiant la loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution ont été publiées.

Ces candidatures seront ratifiées si la présidence n'a pas reçu d'opposition dans le délai d'une heure prévu par notre règlement.

3

ORIENTATION DES MOBILITÉS

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

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

La procédure accélérée a été engagée sur ce texte.

Dans la discussion du texte de la commission, nous reprenons, au sein du titre I^{er}, l'examen du rapport annexé à l'article 1^{er} A.

TITRE I^{ER} A

PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS : OBJECTIFS, MOYENS ET CONTRÔLE *(Division et intitulé nouveaux)*

Article 1^{er} A *(nouveau)* *(suite)*

- ① Le rapport déterminant la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports pour la période 2019-2037, annexé à la présente loi, est approuvé.
- ② Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs :
- ③ 1° Réduire les inégalités territoriales en renforçant l'accessibilité des zones rurales enclavées, des villes moyennes, des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations et aux pays limitrophes ainsi que, au sein des agglomérations, des quartiers prioritaires de la politique de la ville, en tenant compte des spécificités ultramarines tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
- ④ 2° Améliorer la qualité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, renforcer les offres de déplacements du quotidien, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux et les pôles urbains ;
- ⑤ 3° Accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun à faibles émissions ou les modes actifs comme le vélo ou la marche à pied, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ;
- ⑥ 4° Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, et accélérer le report modal.
- ⑦ À cette fin, cinq programmes d'investissement prioritaires sont mis en place :
- ⑧ a) L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;
- ⑨ b) La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;

- ⑩ c) Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales par des aménagements existants ;
- ⑪ d) Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé et de la compétitivité ;
- ⑫ e) Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports et des grands itinéraires internationaux ferroviaires et fluviaux.
- ⑬ La stratégie d'investissements dans les systèmes de transports contribue par ailleurs à l'achèvement du maillage du territoire par des grands itinéraires ferroviaires, routiers, cyclables et fluviaux, nationaux et internationaux, articulés de façon cohérente avec les systèmes de dessertes locales.

rapport annexé (suite)

- ① Le présent rapport annexé au volet de programmation de la loi d'orientation sur les mobilités précise, pour la période 2018 à 2037, la stratégie de mise en œuvre des orientations de la politique d'investissement de l'État en matière de transports et de mobilité définies à l'article 1^{er} A de la présente loi.
- ② Cette programmation traduit de manière opérationnelle les orientations stratégiques décrites par la loi et qui résultent des concertations initiées lors des Assises de la

⑦

	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses totales	2 683	2 982	2 687	2 580	2 780

- ⑧
- ⑨ Les dépenses prévues au titre de 2023 s'inscrivent dans une perspective d'une enveloppe quinquennale de 14,3 milliards d'euros environ sur la période 2023-2027.
- ⑩ Le deuxième choix est celui de la sincérité. Cette programmation est financée, elle repose sur un équilibre entre les ressources disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années.
- ⑪ Elle suppose la sanctuarisation des ressources affectées à l'AFITF, dont le budget ne doit pas dépendre de ressources fluctuantes et imprévisibles comme le produit des amendes radars.
- ⑫ Elle suppose l'affectation intégrale à l'AFITF du produit de l'augmentation de 2 centimes d'euro par litre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole pour les véhicules légers et de 4 centimes pour les poids lourds, prévue par la loi du 29 décembre 2014 de finances pour 2015 pour financer les infrastructures de transports.
- ⑬ Elle suppose l'affectation à l'AFITF d'une ressource complémentaire pour atteindre les objectifs de la présente programmation.

mobilité qui se sont tenues à l'automne 2017, des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures présentés en février 2018 et des consultations qui ont eu lieu au printemps 2018.

③ I. – La programmation des investissements

④ Cette programmation traduit des choix et des priorités.

⑤ Le premier choix est d'augmenter de manière très importante l'investissement de l'État dans ses systèmes de transport. La présente programmation prévoit une augmentation de 40 % des investissements de l'État dans ses transports entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023. C'est une nécessité pour maintenir la qualité des infrastructures de notre pays reconnue dans les classements internationaux, pour garantir la sécurité et la performance des déplacements des Français, pour assurer la transition écologique des mobilités, pour renforcer la performance de l'économie française, la cohésion du territoire national et son intégration dans les flux européens et mondiaux.

⑥ Par conséquent, les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) au titre de la programmation pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports sur la période 2019 – 2023 sont fixées suivant la chronique ci-dessous, exprimée en crédits de paiement et en millions d'euros courants :

⑭ Le troisième choix est de construire cette programmation à partir d'une vision à long terme de la mobilité en France, traduite en 4 ambitions prenant en compte l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité :

⑮ – améliorer les offres de déplacements du quotidien, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois et aux services publics et non publics, désaturer les villes et leurs accès, améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;

⑯ – accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes propres ou collectifs (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo), en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, autopartage...) et en facilitant les déplacements intermodaux ;

⑰ – contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

- 18 – renforcer l'efficacité des transports de marchandises, pour renforcer la compétitivité de nos territoires et de nos ports, et accélérer le report modal.
- 19 Le quatrième choix est de traduire ces ambitions en 5 programmes prioritaires évalués, chiffrés et durables :
- 20 – entretenir et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;
- 21 – désaturer les grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;
- 22 – accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux ;
- 23 – développer l'usage des mobilités propres et partagées au quotidien ;
- 24 – renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises.
- 25 **II. – Les programmes d'investissement prioritaires**
- 26 *Priorité n° 1 – Entretien et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants.*
- 27 L'entretien des réseaux existants est la première des priorités pour la décennie à venir. C'est d'abord une question de sécurité, mais aussi de performance des infrastructures dans la durée. Les audits réalisés pour le ministère chargé des transports sur l'état des réseaux routiers, fluviaux et ferroviaires ont confirmé les retards accumulés en matière d'entretien des infrastructures et la nécessité d'en accroître les volumes. Au-delà, il est indispensable d'engager une modernisation de ces réseaux, afin de mieux répondre aux besoins émergents, de rendre plus efficace leur exploitation ou d'en accroître la sécurité et la qualité. Il s'agit donc tout à la fois de rattraper un retard accumulé que de préparer l'avenir.
- 28 Sur le réseau routier national non concédé, les crédits étaient ces dernières années essentiellement utilisés sur des opérations curatives pour assurer la sécurité des circulations, sans enrayer une dégradation progressive de l'état du patrimoine.
- 29 Pour mettre fin à cette tendance, l'audit externe commandé par le Gouvernement a permis d'aider l'État à définir et à optimiser sa stratégie d'entretien pour garantir le meilleur état du réseau routier national non concédé dans les 5, 10 et 20 ans à venir.
- 30 Ces dix dernières années, l'État a consacré en moyenne 670 M€/an aux dépenses d'entretien d'exploitation et de modernisation de ce réseau. Ces montants étaient fluctuants d'une année sur l'autre et surtout insuffisants pour enrayer une dégradation de l'ensemble du réseau.
- 31 En matière d'ouvrages d'art et de ponts, un effort particulier sera déployé pour renforcer la connaissance de ce patrimoine, mutualiser les informations entre personnes publiques et améliorer l'anticipation, aux plans financier et comptable, des enjeux de maintenance de ces infrastructures. En partenariat avec les collectivités territoriales, premiers gestionnaires de ce patrimoine, et dans le cadre d'une programmation pluriannuelle, l'État accompagnera l'inventaire, la surveillance, l'entretien et, le cas échéant, la réparation de ces ouvrages, qui sont des actifs clés pour l'attractivité française et présentent aujourd'hui des risques de sécurité mal connus. À cet égard, une méthodologie adaptée au réseau d'ouvrages

d'art et de ponts des collectivités territoriales et de leurs groupements devra être définie et une réflexion globale devra être engagée sur les modalités du soutien financier et technique de l'État aux territoires pour la gestion de ces infrastructures.

- 32 Les crédits d'entretien, d'exploitation et de modernisation seront progressivement augmentés sur la décennie pour atteindre 850 M€/an d'ici 2022 puis 930 M€/an sur la période suivante (AFITF et programme budgétaire de l'État). Dès 2018, première année du quinquennat, ces crédits avaient déjà été augmentés de +100 M€, à hauteur de 800 M€. Cela représente +31 % de moyens sur la décennie 2018-2027 par rapport à la décennie précédente, et +25 % sur le seul quinquennat 2018-2022. Hors entretien courant, les opérations de régénération sont en particulier en progression de +70 % sur la décennie.
- 33 La sécurité et la viabilité du réseau constituent l'enjeu principal avec l'amélioration des aménagements de sécurité, notamment dans les tunnels routiers. La finalisation du programme de mise aux normes est un objectif prioritaire.
- 34 Enfin, au-delà du maintien du patrimoine, il existe aussi un enjeu majeur de modernisation et d'optimisation de l'usage du réseau par la mise en œuvre de mesures de régulation du trafic, de partage de la voirie dans les grandes zones urbaines et d'information des usagers. Des projets se développeront visant à introduire les systèmes de transport intelligents liés à l'infrastructure et utilisés pour la gestion du trafic et accueillir les véhicules autonomes avec le déploiement de technologies d'échange d'informations entre véhicules et infrastructure ou de véhicule à véhicule via l'infrastructure.
- 35 Concernant le réseau fluvial, l'audit externe sur l'état du réseau géré par Voies navigables de France (VNF), réalisé à la demande de l'État, a mis en évidence l'insuffisance des investissements consentis ces dernières années en matière de voies navigables, qui se traduit par une fragilisation du réseau, avec, à terme, un risque sur les missions mêmes de VNF, tant en matière de navigation que de gestion hydraulique.
- 36 L'État augmentera progressivement les crédits de l'AFITF consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d'ouvrages) des voies navigables pour atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 et 130 M€/an entre 2023 et 2027 permettant, en complément des capacités d'investissement propres de VNF et des cofinancements des collectivités, de viser un niveau de régénération et de modernisation global d'environ 190 M€/an à cet horizon.
- 37 En matière ferroviaire, comme cela a été annoncé par le Gouvernement lors de la présentation de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, et comme le permet la reprise progressive par l'État de 35 Md€ de la dette du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau investira massivement en faveur du renouvellement du réseau structurant afin d'assurer sa remise à niveau après des décennies de sous-investissement. Ce sont 3,6 Md€ annuels qui seront investis sur le réseau existant.
- 38 En complément, l'État apportera toute sa part aux opérations de modernisation du réseau, aux opérations de sécurité, de lutte contre le bruit et de mise en conformité de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

ainsi que sa participation, via les opérations inscrites dans les contrats de Plan État-région (CPER), à la régénération des lignes structurantes ou de maillage régional ferroviaire. La sécurité des passages à niveau sera renforcée. Les crédits de l'AFITF seront augmentés pour atteindre 40 millions d'euros par an pour les passages à niveau prioritaires.

- 39 L'AFITF continuera à soutenir financièrement les actions de renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET) dans le respect des engagements pris vis-à-vis des régions et des usagers.
- 40 *Priorité n° 2 – Remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains*
- 41 La France est justement reconnue pour l'excellence de ses trains à grande vitesse, produits de 40 années d'investissement de la Nation dans le TGV. À l'inverse, la performance et l'usage du transport ferroviaire dans les déplacements quotidiens demeurent trop faibles en France, alors même que la congestion dans les métropoles et la demande d'alternatives aux déplacements individuels augmentent. Aujourd'hui, la priorité à l'amélioration des déplacements du quotidien passe par un renforcement et un développement des transports ferroviaires dans les grands pôles urbains, dans les liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains.
- 42 Après la construction progressive du réseau et de l'offre TGV depuis 4 décennies, il est désormais nécessaire d'orienter les investissements de développement dans le transport ferroviaire en priorité vers les déplacements du quotidien et, pour cela, vers la création de capacités supplémentaires dans les principaux nœuds ferroviaires. Il faut faire dans nos grandes métropoles l'équivalent de ce que la construction du réseau express régional a permis en Île-de-France, en transformant des lignes radiales en des liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées.
- 43 Il s'agit d'un changement de paradigme, en grande partie anticipé par certaines régions et métropoles qui se dotent d'une vision ferroviaire à moyen terme. L'objectif doit être ambitieux : doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour des grands pôles urbains.
- 44 Il faut donc à la fois construire un projet commun à l'ensemble des acteurs concernés, et notamment aux autorités organisatrices régionales, aux autorités organisatrices de la mobilité locales et à SNCF Réseau, et enclencher rapidement des premières opérations dans les principales métropoles.
- 45 Ces opérations viseront par exemple, selon les cas, à créer de nouvelles voies en gare, élargir certains quais et en augmenter le nombre, simplifier la gestion de l'infrastructure et moderniser les systèmes de gestion des circulations et de signalisation sur les axes et les nœuds à plus fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures.
- 46 Les opérations prioritaires à engager dans les cinq premières années concernent, outre l'Île-de-France, la plupart des grands pôles urbains et métropolitains dont les gares et leurs accès ferroviaires restent trop exigus et encombrés.

47 L'Île-de-France, dont le rayonnement international est un atout majeur pour la France, connaît des niveaux de congestion et de dégradation des conditions d'usage des transports collectifs. Le Grand Paris Express sera réalisé dans son intégralité entre 2024 et 2030, avec un calendrier de mises en service, plus étalé, mais crédible et réaliste. Par ailleurs, la modernisation, le développement et le maillage du réseau ferré seront poursuivis. Cela concerne notamment les accès des gares concentrant déjà de nombreux usages (RER, *ter*, TET, TGV, Transilien) et qui doivent être en capacité d'accueillir les circulations supplémentaires liées aux nouveaux projets.

48 En complément de ces projets spécifiques, des ruptures technologiques dans l'exploitation ferroviaire doivent être engagées au plus vite, pour accroître tant le débit des lignes ferroviaires que leur fiabilité : nouvelle signalisation (ERTMS), gestion des circulations, conduite automatisée... Avant le 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau présentera à l'approbation du Gouvernement un plan d'ensemble explicitant les objectifs poursuivis (en particulier les gains de capacité des zones les plus circulées, de fiabilité des circulations, de qualité des infrastructures modernisées, de productivité de l'exploitation), les zones du réseau concernées par ce plan, les délais et les principales étapes de réalisation.

49 Au global ce plan de traitement des nœuds urbains saturés représente un montant prévisionnel d'engagement global de 2,6 Md€ dans les dix années à venir (hors Île-de-France), associant État, collectivités locales ou SNCF. L'État prévoit d'y contribuer à hauteur de 1,3 Md€.

50 *Priorité n° 3 – Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux*

51 Dans de nombreux territoires, de la qualité d'une route nationale, tout comme d'ailleurs de celle d'une route départementale, dépend l'accessibilité d'une ville ou d'une région et, partant, son attractivité pour les acteurs économiques ou les conditions de l'accès aux pôles d'activité ou aux services publics. Or, parmi ces territoires, nombreux sont également ceux qui attendent, parfois depuis plusieurs décennies, une amélioration de la qualité de ces routes nationales nécessaires à leur désenclavement, avec des travaux étalés sur plusieurs générations de contrats de plan État-région et dont l'achèvement apparaît lointain.

52 Si le trafic reste modéré, le Gouvernement considère ces routes comme essentielles pour l'aménagement du territoire. Il est devenu nécessaire et urgent d'agir : l'État prévoit donc de porter un programme concernant une vingtaine d'itinéraires routiers au sein des contrats de plan État-région, pour un montant total de 1 Md€ sur 10 ans, destinés à améliorer la qualité de la desserte par le réseau routier national de villes moyennes et de territoires ruraux notamment en termes de sécurité et de niveau de service.

53 Il s'agit d'opérations très concrètes sur les itinéraires existants pour la qualité de vie dans les territoires concernés : déviations courtes, aménagements de traversées d'agglomérations, de créniaux de dépassement, de rectifications de virages ou des aménagements de carrefours. Sur ces itinéraires en effet, plutôt que reporter de

manière répétée une mise complète à 2x2 voies, il est souvent préférable de privilégier de tels aménagements ponctuels mais dont la mise en œuvre peut être rapide.

- 54 Cette priorité ne sera pas réalisée au détriment de l'avancement des autres projets contractualisés dans les CPER, notamment sur les axes les plus structurants et les plus chargés en matière de trafic, qui se poursuivront et qui, en complément des projets routiers spécifiques tels que décrits dans la partie II du présent rapport, contribueront à une desserte efficace des territoires.
- 55 Ce programme de désenclavement routier s'inscrit dans une politique plus large de renforcement de la cohésion des territoires, à travers le ferroviaire (grandes lignes TET, lignes de desserte fine des territoires) ou l'aérien (LAT), en métropole et dans les territoires d'outre-mer.
- 56 Les investissements pour l'outre-mer sont intégrés à la fois dans le cadre des contrats de Plan État-régions ou de contrats spécifiques établis avec les collectivités (notamment les contrats de convergence). Débattus dans le cadre des assises de l'outre-mer, ils portent en priorité sur les aménagements des réseaux routiers nationaux structurants et les ports.
- 57 *Priorité n° 4 – Développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie.*
- 58 La mobilité du quotidien connaît aujourd'hui de très nombreuses mutations sous l'effet de la prise de conscience collective des effets du changement climatique et de l'intérêt de recourir à une mobilité plus collective ou plus décarbonée et active, sous l'effet du développement des comportements collaboratifs que rend possible la digitalisation de la société, des innovations technologiques et l'essor de nouveaux engins de déplacement. Dans le même temps, les effets bénéfiques en termes de santé publique des modes actifs sont désormais reconnus.
- 59 En zone dense, l'État privilégiera, notamment sur son propre réseau, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion (gestion dynamique du trafic, voies réservées, etc.) et accompagnera les collectivités dans leurs projets (péages urbains ou positifs, actions de promotion du covoiturage).
- 60 À cet effet, l'État prévoit plusieurs appels à projets qui, avec les appels à projets dont la mise en œuvre est en cours, permettront d'atteindre environ 1,1 milliard d'euros engagés d'ici 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Trois thématiques sont identifiées, auxquelles seront affectées les enveloppes suivantes :
- 61 – 600 M€ pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun, avec une priorité pour la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
- 62 – 50 M€ pour accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés ;
- 63 – 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.

64 Par ailleurs, l'adaptation des infrastructures de transport aux besoins de nouvelles technologies, au-delà des expérimentations et des opérations pilotes, est un enjeu essentiel pour la performance future des réseaux et l'attractivité de la France.

65 En complément les transports continueront à s'inscrire dans les programmes d'investissement dédiés à l'innovation pour accompagner les développements industriels tels que les véhicules autonomes ainsi que les carburants et énergies alternatifs.

66 *Priorité n° 5 – Renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises*

67 Le Gouvernement porte une ambition forte en matière de rééquilibrage modal dans les transports de marchandises, mais aussi pour conforter nos places portuaires dans la concurrence mondiale.

68 Avec cette programmation, les investissements doivent ainsi permettre de soutenir le développement de nos ports et élargir leur hinterland par des connexions ferroviaires et fluviales performantes et par ailleurs de renforcer l'efficacité des offres ferroviaires et fluviales sur les axes stratégiques. L'État investira ainsi 1 Md€ dans les 5 ans, et 2,3 Md€ sur la décennie.

69 L'État soutient ainsi les programmes d'investissements des grands ports maritimes, particulièrement au travers de son engagement dans les contrats de plan État-région ou les contrats de convergence dans les territoires ultramarins et renforce son soutien au développement des solutions de transport intermodal diversifiées, notamment par le feroutage, pour répondre aux différents besoins des chargeurs et à l'objectif de transports plus durables.

70 Ces investissements sont complétés par la poursuite des travaux en matière de réduction du bruit ferroviaire (infrastructure et matériel), mais aussi de mise à niveau des réseaux capillaires fret et des voies de services.

71 En complément de ces investissements, l'État confirme par ailleurs la poursuite de son soutien aux opérateurs de transport combiné pour compenser les coûts de manutention lors des ruptures de charges.

72 **III. – L'achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux**

73 La présente programmation des investissements prévoit d'augmenter de 40 % les dépenses d'investissement sur cette période, et de consacrer de manière prioritaire les ressources aux 5 programmes précédents.

74 Tout en tenant compte de ces cinq priorités, l'État ne renonce pas pour autant aux projets de grandes liaisons ferroviaires interurbaines (amélioration d'itinéraires existants, lignes ou sections nouvelles, matériel roulant, etc.) et aux projets de compléments ponctuels du maillage autoroutier (en particulier pour des enjeux de sécurité routière, de désenclavement et de congestion).

75 Pour répondre à ces projets dans le cadre d'une programmation sincère, l'État s'inscrit dans l'approche nouvelle proposée par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans le rapport qu'il a remis en février 2018. Dans ses recommandations, le COI préconise une réalisation phasée des projets commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

- 76 Parmi les trois scénarios présentés par le COI, l'État privilégie pour les grands projets le scénario 2, dont la liste et la programmation des opérations sont fixées par le tableau 6 du rapport du COI du 1^{er} février 2018, en cohérence avec les priorités de la présente loi. Les besoins de ce scénario au cours des dix prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles, dans le respect des cinq priorités énoncées précédemment.
- 77 Ces ressources permettent, à terme, de prévoir la mise en œuvre, selon un calendrier adapté, des projets prévus par le scénario 3 puis de réévaluer, dans le cadre du COI, les projets pour lesquels aucun financement n'a été prévu sur la période 2019-2037.
- 78 C'est donc sur les bases de ce scénario 2 que la réalisation des infrastructures se fera et que le budget de l'AFITF sera construit au cours des prochaines années.

M. le président. L'amendement n° 121, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 67, première phrase

Remplacer les mots :

sur les axes stratégiques

par les mots :

sur le territoire

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Cet amendement vise simplement à affirmer que l'enjeu du développement du fret ferroviaire et fluvial dépasse les seuls axes stratégiques, notamment les seules autoroutes ferroviaires.

Il nous semble en effet tout aussi indispensable de protéger et d'investir dans les lignes capillaires, qui sont essentielles pour un aménagement harmonieux et équilibré du territoire. Elles permettent de développer les circuits courts et de renforcer la compétitivité des entreprises sur les territoires.

L'enjeu écologique n'est pas mineur. Je le rappelle, 90 % du trafic de transport de marchandises transite par la route. Le secteur des transports représente 30 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre, dont 95 % sont imputables à la route. Faut-il continuer en ce sens ?

C'est donc bien l'ensemble de nos territoires qui ont besoin d'une meilleure desserte pour le transport de marchandises par voie ferrée ou fluviale.

À ce titre, les sommes prévues nous semblent largement insuffisantes. Un milliard d'euros en cinq ans, c'est seulement 200 millions d'euros par an. Lorsque l'on connaît les enjeux et surtout le potentiel de développement de ces modes de transport, c'est absolument déraisonnable.

Des efforts importants doivent être faits par les pouvoirs publics pour organiser la présence non pas sur les seuls axes stratégiques, mais bien sur l'ensemble du territoire de dessertes ferrée et fluviale pour le transport de marchandises, afin de respecter les engagements pris lors de l'accord de Paris et d'engager la lutte contre les fractures territoriales.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Dans une logique d'aménagement du territoire, le développement du fret ferroviaire en dehors des axes stratégiques peut sembler pertinent. La commission émet donc un avis favorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Le développement du transport ferroviaire est évidemment un objectif très important, notamment pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. Il passe par plusieurs types d'investissements.

Le premier vise à remettre notre réseau ferré en état. Cela ne figure pas dans la programmation des infrastructures, puisqu'il s'agit d'investissements de SNCF Réseau. Mais, je le rappelle, grâce au nouveau pacte ferroviaire, nous avons décidé d'investir 3,6 milliards d'euros par an pour remettre en état le réseau.

Ce volet du rapport porte effectivement sur les grands axes de desserte de notre pays, qui doivent faire l'objet d'investissements spécifiques. Ce n'est évidemment pas du tout contradictoire avec la remise en état de notre réseau ferré ou la politique que nous menons par ailleurs pour remettre en état les voies de service et les lignes capillaires fret.

Je pense que le programme perdrait en lisibilité si cet amendement était adopté. L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

M. le président. La parole est à M. Pierre Ouzoulias, pour explication de vote.

M. Pierre Ouzoulias. Madame la ministre, notre interrogation concerne l'utilisation que vous faites de l'adjectif « stratégiques ». Contrairement à vous, nous considérons que la stratégie de l'État doit concerner la totalité des territoires, et non les seuls « corridors », comme vous les appelez.

J'ai bien entendu l'avis favorable émis par M. le rapporteur sur notre amendement. Je pense que l'ensemble du Sénat est sensible à la nécessité de bien desservir tous les territoires, et non les seuls corridors. C'est un enjeu essentiel pour l'attractivité de nos territoires.

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

M. Jean Louis Masson. On ne peut pas être contre un tel amendement, mais il est difficile d'être pour ! (*Rires.*) Il me paraît pour le moins démagogique, alors que nous n'avons pas suffisamment d'argent pour financer ce qui est prioritaire et stratégique, de dire que l'on va faire plaisir à tout le monde et rétablir les petites lignes ! Nous savons très bien qu'une telle mesure ne s'appliquera pas si elle est votée : nous n'avons pas les sous !

Faisons déjà ce qui est stratégique avec l'argent qui est disponible ! À la limite, si l'on tient à ajouter les mots : « sur le territoire », insistons sur la nécessité de faire un choix, et mentionnons les mots : « et tout particulièrement sur les axes stratégiques ».

Gérer, c'est faire des choix ; ce n'est pas chercher à plaire à tout le monde en ne faisant finalement plus rien du tout ! Or les choix prioritaires, ce sont les axes stratégiques !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 121.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 206 rectifié, présenté par MM. Gilles et Vaspard, Mme Lassarade, M. Lefèvre, Mmes Gruny, Deromedi et Lanfranchi Dorgal, MM. D. Laurent et Savary, Mmes Deseyne et Morhet-Richaud, MM. Vial, Priou, Bascher et Genest, Mmes Dumas, Puissat et Lopez, M. Savin, Mmes Deroche, Bories et A. M. Bertrand, M. del Picchia, Mme Garriaud-Maylam, MM. Leleux et Cuypers, Mme Berthet et MM. Buffet, Laménie, Babary, Poniatowski et Gremillet, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 68

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Concernant spécifiquement la section transfrontalière Lyon-Turin, l'État veillera à ce que sa réalisation ne crée pas de déséquilibre ni de distorsion de concurrence sur le territoire français, au détriment du quart sud-est et des installations portuaires de notre littoral méditerranéen. Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise sud-est est donc nécessaire afin de ne pas favoriser les ports italiens au détriment de la région Sud et de l'arc ouest-méditerranéen.

La parole est à M. Bruno Gilles.

M. Bruno Gilles. La réalisation de la ligne ferroviaire transalpine Lyon-Turin, qui verrait le jour à horizon 2030, serait bien entendu un atout incontestable pour le développement des échanges entre l'Italie et les pays situés à l'est de Turin et le nord de la France. Mais le sud de la France et les pays de l'arc méditerranéen pourraient être très pénalisés.

Ce tunnel transfrontalier nécessitera des voies d'accès françaises, mais aussi des voies pour fluidifier le nœud ferroviaire lyonnais et desservir les deux portes d'entrée maritimes françaises, au nord et au sud, et ainsi permettre un accès fluide à l'*hinterland*.

À ce jour, seul le barreau nord du contournement de Lyon dispose d'un tracé définitif et d'une déclaration d'utilité publique. La réalisation du barreau sud est, dès lors, très incertaine. Nous ne pouvons pas l'admettre tant cela mettrait en péril l'activité de la place portuaire de Marseille-Fos, qui se verrait notamment privée des flux en provenance d'Asie.

L'absence ou le retardement du barreau sud-est aurait des conséquences désastreuses pour l'ensemble des territoires situés au sud de Lyon, qui ne seraient plus directement desservis à terme. Cette perte de trafic pour le port de Marseille-Fos s'effectuerait au profit des ports italiens, notamment Trieste. À l'heure où la Chine s'apprête à signer des accords importants avec l'Italie dans le cadre des nouvelles routes de la soie, il faut veiller à ne pas aggraver les difficultés à venir.

Afin que cet axe Lyon-Turin ne fragilise pas la compétitivité des régions du sud et qu'un équilibre entre le nord et le sud de la France subsiste, il est indispensable que le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise soit total et que les barreaux nord et sud soient réalisés concomitamment.

Le texte dont nous débattons ces jours-ci doit intégrer de tels engagements. C'est l'objet de l'amendement n° 206 rectifié, que nous sommes très nombreux à défendre sur ces traverses.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je comprends évidemment le sens de cet amendement et je partage les inquiétudes de mon collègue.

Compte tenu du contexte autour du projet Lyon-Turin – nous l'avons évoqué hier –, je propose le retrait de cet amendement au profit de l'amendement n° 391 rectifié *ter*, qui sera examiné ultérieurement ; il s'agit d'une demande de rapport.

Je demande à Mme la ministre, qui nous a déjà apporté des explications sur le sujet, de nous indiquer l'état des négociations, ainsi que les dispositions prévues pour assurer le contournement de Lyon. Je pense qu'il s'agit d'un objectif partagé.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je veux d'abord confirmer que l'élargissement de l'*hinterland* du port de Marseille est évidemment un enjeu stratégique. Si la desserte ferroviaire jusqu'à Lyon est aujourd'hui satisfaisante, nous n'avons effectivement pas la possibilité de relier les flux vers l'Italie.

De même, nous pourrions avoir une vraie mobilisation de la voie fluviale pour améliorer la desserte de l'*hinterland* du port de Marseille. Malheureusement, aujourd'hui des progrès demeurent à accomplir, notamment sur la place réservée aux barges fluviales dans ce port. Nous ne tirons parti ni de la desserte fluviale ni, suffisamment, de la desserte ferroviaire. Il s'agit donc bien d'un enjeu majeur.

Nous avons engagé avec les collectivités territoriales une réflexion sur la priorisation des accès à la liaison Lyon-Turin. Nous serons amenés à évoquer les accès vers le sud de la France dans ce cadre.

Je rappelle également qu'un débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais se tiendra du 11 avril au 15 juillet. Ce sera l'occasion de revenir sur la question du contournement de l'agglomération lyonnaise pour ce qui concerne le fret.

À l'instar de M. le rapporteur, je sollicite le retrait de cet amendement au profit de celui qui vise à demander un rapport.

M. le président. La parole est à Mme Sylvie Goy-Chavent, pour explication de vote.

Mme Sylvie Goy-Chavent. Madame la ministre, je profite de l'examen de cet amendement pour vous alerter sur le contournement ferroviaire nord de l'agglomération lyonnaise, qui passe par le département de l'Ain.

Bien entendu, personne ne revient sur l'utilité de la liaison Lyon-Turin ; le désenclavement des territoires est évidemment une priorité pour leur développement.

Cependant, puisque vous avez rappelé qu'une consultation aurait lieu entre le 11 avril et le 15 juillet, j'attire vraiment votre attention sur le courroux des populations et des élus du département de l'Ain, en particulier quant au secteur de la Côte tière, à l'égard non pas de l'idée d'un contournement ferroviaire, mais du tracé qui a été adopté et entériné par les services du ministère des transports. Il y a vraiment une grosse difficulté.

Les habitants et les élus de l'Ain resteront extrêmement vigilants et ne laisseront pas faire n'importe quoi. Notre département n'a pas à être la poubelle des *desiderata* des Lyonnais. Nous serons très fermes !

M. le président. Monsieur Gilles, l'amendement n° 206 rectifié est-il maintenu ?

M. Bruno Gilles. Je ne souhaite pas le retirer, même si je lirai évidemment les conclusions du rapport qui vient d'être évoqué.

Ce qui est entériné aujourd'hui, c'est seulement le contournement par le biais de la ligne ferroviaire Lyon-Turin à l'horizon 2030. Il s'agit donc uniquement de la réalisation du barreau nord.

Il me semble difficilement acceptable d'attendre un rapport pour dire qu'il faut un contournement par l'est, en plus du barreau nord, pour ne pas dénaturer la possibilité d'évolution du port de Marseille-Fos! Je maintiens donc mon amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 206 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 122, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 69

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ce soutien passe de manière prioritaire par la relance de l'offre dite de wagon isolé.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. On nous dit dans ce texte que le Gouvernement souhaite renforcer l'efficacité et le report modal pour ce qui concerne le transport de marchandises, qu'il porte une ambition forte en la matière et qu'il veut conforter nos places portuaires dans la concurrence mondiale. Mais, encore une fois, aucune mention n'est faite du transport de fret par wagon isolé.

Pourtant, quasiment abandonné par la SNCF, le wagon isolé jouait et peut encore jouer un rôle fondamental dans l'animation du réseau fret sur l'ensemble du territoire. C'est pour cela que, depuis de nombreuses années, les sénateurs du groupe CRCE ont lutté contre un tel abandon, puis pour la relance de l'activité. Il s'agit non pas d'une lubie ou d'un entêtement dogmatique, mais bien d'un impératif économique et environnemental.

Ainsi, en France, selon des chiffres du service de l'observation et des statistiques du ministère de l'environnement, l'activité wagon isolé totalisait en 2015 entre 200 000 et 250 000 mouvements de wagons chargés ou vides après avoir atteint un million de mouvements dans les années quatre-vingt-dix. À ce jour, plus de 300 gares de fret et sept grands sites de triage à la gravité ont été fermés. Ce désengagement de la SNCF a entraîné une grave dégradation du maillage ferroviaire, déjà largement amorcée, et a laissé des territoires entiers et de nombreuses PME sans solution.

Pourtant, les autoroutes ferroviaires n'ont de sens que si l'on relance parallèlement le wagon isolé.

Certes, le wagon isolé représente un effort logistique supérieur à un train entier; il nécessite plus de personnels et de moyens. Mais, d'un point de vue écologique et d'aménagement du territoire, il s'agit d'un outil indispensable pour freiner l'essor constant des camions sur le réseau routier. Cela dépasse la rationalité économique.

C'est pourquoi la relance du fret passe aussi, à notre sens, par la relance du wagon isolé, qui est à même de répondre aux exigences et à l'explosion du commerce en ligne. Cela suppose un investissement massif dans l'appareil de production – je pense aux infrastructures, aux chantiers de fret, aux triages, aux wagons, aux locomotives... – et la mise en place de moyens humains tant en qualité qu'en quantité. Ces solutions sont à rebours des choix opérés et des politiques menées ces dernières années!

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'offre sur le fret a évolué plutôt vers une offre multi-lots multi-clients. Le soutien ne doit pas exclusivement accorder la priorité à cette offre; il doit viser les solutions les plus compétitives pour le fret ferroviaire. La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il me paraît important de soutenir le développement du fret ferroviaire. Mais je ne pense pas qu'il appartienne à la loi de prescrire à la place des opérateurs de fret la bonne manière de le faire.

Vous le savez, nous soutenons fortement le transport combiné. Nous avons maintenu une aide et annoncé sa pérennité sur le quinquennat, à hauteur de 27 millions d'euros. Il faut, me semble-t-il, laisser les opérateurs de fret gérer au mieux leur activité et trouver les bonnes solutions opérationnelles. L'objectif est clair: redresser le fret ferroviaire et lui redonner la place qu'il doit avoir au moment où nous souhaitons tous lutter contre le changement climatique.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Jean Louis Masson. Cet amendement est tout aussi démagogique que celui dont nous étions saisis précédemment! (*Mme Éliane Assassi s'exclame.*) Son auteur reconnaît lui-même que les wagons isolés nécessitent beaucoup plus de personnels et d'organisation. Le trou de la SNCF est déjà énorme: si nous voulons le creuser encore plus et faire mourir l'entreprise, continuons comme ça!

Ce n'est pas sérieux! Certes, on peut aussi chercher à faire plaisir à tout le monde.

Mme Éliane Assassi. Il s'agit surtout de « faire plaisir » au climat!

M. Jean Louis Masson. Pourquoi pas, dans ce cas, des moitiés ou des quarts de wagon isolé?

À mon sens, la vraie solution pour développer le fret ferroviaire, c'est le ferroutage. Tous nos voisins – je pense notamment au Luxembourg, dont l'action en la matière est remarquable – ont fait des efforts considérables à cet égard. En France, tous les gouvernements qui se sont succédés ont été complètement nuls. Les ministres viennent et disent que c'est une très bonne idée, mais ils ne font rien!

Une vraie solution, c'est une solution qui ne doit pas coûter trop cher. Sinon, on peut aussi promettre d'utiliser des montgolfières pour transporter les biens... Arrêtons de raconter n'importe quoi. Il faut des mesures économiquement raisonnables. J'en vois deux: le développement du ferroutage et la création d'une incitation économique de type écotaxe sur les poids lourds.

J'ai beaucoup regretté que Mme Ségolène Royal ait retiré le projet d'écotaxe. Certes, il ne faut pas tout lui mettre sur le dos. Elle l'a fait sous la pression de partis d'opposition qui étaient pourtant à l'origine de cette taxe, mais qui, par démagogie, l'ont ensuite combattue parce que la majorité politique avait changé. Nous payons aujourd'hui les pots cassés.

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

M. Guillaume Gontard. Les deux solutions ne s'opposent pas du tout. Le ferroutage peut effectivement être une réponse. Mais le wagon isolé est un vrai sujet. Par exemple, sur la plateforme de Jarrie, nous sommes descendus à 30 % de wagons, contre 80 % autrefois.

Mme la ministre déclare que ce n'est pas une loi qui va résoudre les choses. Je pense que l'État a tout de même son mot à dire pour fixer des orientations et permettre un financement !

Notre collègue dit qu'il faudra des personnels. C'est vrai. Mais il en faudra aussi pour le ferroutage. L'avantage en l'occurrence est qu'il s'agit de personnels non délocalisables ; ils devront forcément rester dans notre pays. Cela mérite tout de même d'y réfléchir...

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 122.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 338 rectifié *nonies*, présenté par MM. Montaugé, Bérut-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Cabanel et Antiste, Mme Artigalas, M. Daudigny, Mme Espagnac, M. Fichet, Mmes Harribey et Jasmin, MM. Jeansannetas, Lalande, Mazuir, Tourenne, Vallini, Vaugrenard, Kerrouche, Devinaz, Marie et Botrel, Mme Grelet-Certenais, MM. Kanner, Courteau et Féraud, Mmes Guillemot et Lubin, M. Lurel, Mme Monier, MM. Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Rapport annexé, après l'alinéa 72

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Dans le cadre de cette programmation et des contrats de plan État-Région qui en résultent, les calendriers prévisionnels des phases d'étude et de réalisation des ouvrages retenus sont communiqués aux collectivités locales concernées.

La parole est à M. Franck Montaugé.

M. Franck Montaugé. Voilà un amendement qui ne coûte pas cher ; cela fera plaisir à mon collègue ! *(Sourires.)*

Nous proposons, dans le cadre de la programmation des crédits figurant dans le rapport annexé et des contrats de plan qui les déclinent, de permettre aux collectivités locales de connaître les calendriers prévisionnels de réalisation de chaque ouvrage retenu.

Pour les élus locaux, cette mesure permettrait d'anticiper les effets des ouvrages programmés dans la gestion de leur territoire, s'agissant tant des finances que du développement socio-économique ou de l'environnement.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le choix qui a été retenu – la commission l'a d'ailleurs partagé, ainsi que j'ai eu l'occasion de le souligner – est de n'inscrire les calendriers prévisionnels des opérations ni dans le projet de loi ni dans le rapport annexé.

Ces calendriers figurent dans l'exposé des motifs. Le Conseil d'orientation des infrastructures, le COI, précisait lui-même qu'il convenait de garder de la souplesse pour des investissements par nature potentiellement mouvants et soumis à un grand nombre d'aléas.

Il paraît évident que toutes ces opérations doivent être menées en concertation avec les collectivités concernées. La commission émet donc un avis favorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement me paraît satisfait, puisque l'exposé des motifs précise bien les principales phases des opérations retenues dans le cadre de la programmation. J'en sollicite donc le retrait.

M. le président. Monsieur Montaugé, l'amendement n° 338 rectifié *nonies* est-il maintenu ?

M. Franck Montaugé. Je maintiens mon amendement, compte tenu de l'expérience que je partage, je crois, avec beaucoup de collègues, toutes tendances politiques confondues. Quiconque a eu la responsabilité d'un exécutif local sait bien qu'il y a une incertitude sur ce qui sera effectivement réalisé dans le cadre des contrats de plan État-région, même quand les annonces sont claires ! Il y a parfois des reports d'un contrat sur l'autre.

On gagnerait véritablement en cohérence, en vision et en stabilité pour les collectivités territoriales en ayant la possibilité de disposer de tels documents.

Je souligne au demeurant que nous parlons bien de calendriers « prévisionnels ». Il s'agit non pas d'obliger à ce que tout soit respecté au mois le mois, mais de donner de la prévisibilité à l'action territoriale.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 338 rectifié *nonies*.

(L'amendement est adopté.)

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

Les trois premiers sont identiques.

L'amendement n° 525 rectifié est présenté par M. Grand, Mmes Bruguière et Bories et M. Bonhomme.

L'amendement n° 654 est présenté par Mme Artigalas.

L'amendement n° 766 rectifié est présenté par MM. Vall et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde et MM. Gold, A. Bertrand, Collin, Castelli, Gabouty, Menonville et Requier.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Rapport annexé, après l'alinéa 73

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

En particulier, l'État reconnaît l'enjeu de la réalisation des lignes ferroviaires rapides Grand Projet du Sud-Ouest et Montpellier-Perpignan, deux projets nécessaires au développement en France, parce qu'ils répondent aux enjeux de l'aménagement du territoire et de la finalisation du réseau à grande vitesse en métropole et deux

projets soutenables financièrement parce qu'ils seront supportés par les territoires qui les ont inscrits dans leurs perspectives financières. Par ailleurs, ce projet est crucial aussi pour relier la péninsule ibérique au reste de l'Europe.

La parole est à M. Jean-Pierre Grand, pour présenter l'amendement n° 525 rectifié.

M. Jean-Pierre Grand. Forte de ces 6 millions d'habitants, l'Occitanie est un territoire plus vaste que la Belgique et la Suisse réunies. Les problématiques de mobilité y sont majeures. Je reparlerai de Montpellier la semaine prochaine.

Le Grand projet du Sud-Ouest et la ligne ferroviaire Montpellier-Béziers-Perpignan sont des programmes structurants pour le développement de notre territoire. Ils permettront d'interconnecter les grandes métropoles du Sud-Ouest européen, mais aussi, et surtout de renforcer les modalités du quotidien pour les territoires périurbains comme pour le réseau des villes moyennes, qui, par le développement des TER, verront une offre de mobilité accrue.

Élu de la métropole de Montpellier, je suis, vous le comprendrez, tout particulièrement attaché à la poursuite de la ligne à grande vitesse, la LGV, vers Perpignan passant par Béziers. Il s'agit là du prolongement logique du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier, qui est en train de s'achever, pour un coût de 1,8 milliard d'euros.

Au-delà de la région Occitanie, cette ligne répond aux enjeux de développement et d'aménagement de la France et de l'Europe, en permettant une interconnexion des lignes à grande vitesse françaises et espagnoles.

Je suis en parfaite harmonie avec tous mes collègues de l'ancien Languedoc-Roussillon ; je pense en particulier à Mmes Bruguière, Bories et Micouleau, ainsi qu'à MM. Bonhomme et Courteau.

Je propose de compléter le chapitre sur l'achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux du rapport annexé en soulignant l'intérêt de ces deux projets ferroviaires. Mon amendement vise simplement à préciser dans le texte qu'il s'agit de projets majeurs. Je ne vois pas qui pourrait s'opposer à cette mesure frappée au coin du bon sens.

M. le président. La parole est à Mme Viviane Artigalas, pour présenter l'amendement n° 654.

Mme Viviane Artigalas. Mon amendement est identique à celui qui vient d'être défendu. Le sujet est très important.

Ainsi que l'a indiqué mon collègue, l'État doit reconnaître l'enjeu de la réalisation du Grand projet du Sud-Ouest et de la ligne ferroviaire rapide Montpellier-Perpignan. Ces deux projets sont extrêmement structurants pour notre territoire. Ils doivent être réalisés le plus rapidement possible. Nous voulons qu'ils soient gravés dans le marbre ; c'est pourquoi nous proposons de les faire figurer dans la loi.

L'Occitanie, qui va des Pyrénées à la Méditerranée, mérite ces projets. Notre économie en dépend ; je pense en particulier au secteur du tourisme. Les collectivités territoriales, en particulier la région Occitanie, font un effort financier très important. Il faut que l'État nous soutienne et, je le répète, que ces projets aboutissent le plus rapidement possible.

M. le président. La parole est à M. Raymond Vall, pour présenter l'amendement n° 766 rectifié.

M. Raymond Vall. Je plaiderai à mon tour en faveur du Grand projet du Sud-Ouest et de la ligne Montpellier-Perpignan qui constituent un enjeu essentiel non seulement pour la France, mais aussi pour l'Europe, puisqu'il s'agit de relier la péninsule ibérique au reste du continent.

Mais je souhaite surtout insister sur un fait nouveau. Le Parlement européen a voté à l'unanimité le 22 novembre dernier l'intégration de la section Bordeaux-Toulouse au corridor Atlantique du réseau prioritaire européen de transport. Cela rend cette section éligible au mécanisme pour l'interconnexion en Europe, le MIE 2, qui est doté de près de 30 milliards d'euros pour la période 2021-2027.

Il en est de même pour la section Toulouse-Narbonne, qui doit être rattachée au corridor méditerranéen.

Ces décisions de principe doivent maintenant être concrétisées par une base légale, au travers de la définition d'une structure de portage, qui pourrait prendre la forme d'une société de projet, comme cela est précisé dans l'exposé des motifs du projet de loi.

J'insiste, car nous ne pouvons plus attendre : le Parlement européen a envoyé un signal très fort qui crédibilise ces projets, en particulier le Grand projet du Sud-Ouest, le GPSO, en ouvrant la possibilité de financements importants. Les collectivités territoriales sont prêtes à faire tous les efforts. Elles s'y sont déjà attelées, puisqu'elles ont financé en partie la ligne Bordeaux-Paris. Elles commencent donc à réfléchir, mais elles ont besoin d'un outil, à savoir d'une société de projet.

En accordant cette possibilité, vous apportez les garanties et le soutien nécessaires à l'Europe et aux collectivités territoriales. J'ajoute que cet amendement est cohérent avec l'action du Gouvernement, qui a récemment demandé à la commissaire européenne que ces projets soient soutenus par les fonds européens.

M. le président. L'amendement n° 870 rectifié *bis*, présenté par Mme Prévile, M. Raynal, Mmes G. Jourda et Artigalas et MM. Courteau, Duran, Sutour, Cabanel, Montaugé et Carcenac, est ainsi libellé :

Rapport annexé, après l'alinéa 73

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

En particulier, l'État reconnaît l'importance de la réalisation des lignes ferroviaires rapides Grand Projet du Sud-Ouest et Montpellier-Perpignan. Ces deux projets répondent aux enjeux de l'aménagement du territoire et de la finalisation du réseau à grande vitesse sur l'ensemble du territoire national. Ces deux projets sont soutenables financièrement parce qu'ils seront supportés par les collectivités territoriales qui les ont inscrits dans leurs perspectives financières. Par ailleurs, ces deux projets sont structurels à l'échelon européen, notamment dans nos échanges avec l'Espagne.

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. Le Grand projet du Sud-Ouest ainsi que la ligne ferroviaire Montpellier-Perpignan sont des programmes structurants de développement du territoire. Ces deux projets de ligne à grande vitesse, ou LGV, en Occitanie doivent s'inscrire dans des calendriers réalistes et dynamiques. À cette fin, la reconnaissance par l'État de l'importance de ces nouvelles lignes ferroviaires permettra de concrétiser ces projets que les habitants d'Occitanie attendent.

Pour ne parler que du chaînon manquant Montpellier-Perpignan sur le plus grand des axes européens de lignes à grande vitesse, sa réalisation est attendue depuis trente ans ! Je ne jette pas la pierre à ce gouvernement, car je reconnais que, par le passé, nous avons été « promenés » ! Le projet a été maintes fois reporté. Aujourd'hui, madame la ministre, nous avons l'occasion d'en finir avec les tergiversations et les attentes. C'est tout l'objet de notre amendement.

M. le président. L'amendement n° 771 rectifié, présenté par M. Kerrouche, Mme Lubin, MM. Bérit-Débat, Vaugrenard, Temal, Lalande et Montaugé, Mme Harribey, MM. Lurel et Tourenne, Mme G. Jourda, MM. Daudigny et P. Joly et Mmes Artigalas et Prévile, est ainsi libellé :

Rapport annexé, après l'alinéa 73

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'État confirme tout particulièrement son engagement dans la réalisation des liaisons ferroviaires transfrontalières, dans le respect des orientations du réseau transeuropéen de transports. À ce titre, la réalisation du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest, par les lignes à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse et entre Bordeaux et Dax, revêt un intérêt prioritaire pour renforcer la connectivité des régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie à la péninsule ibérique. Une démarche coordonnée entre les États et collectivités intéressées doit permettre de définir un phasage pertinent de ces infrastructures, en sollicitant un cofinancement européen au titre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, afin d'intégrer au mieux ce projet dans la trajectoire d'investissement tracée par la présente loi.

La parole est à M. Éric Kerrouche.

M. Éric Kerrouche. J'évoquerai un autre aspect du GPSO, qui concerne le tronçon Bordeaux-Dax et au-delà. Après dix ans d'études et de procédures, après la réaffirmation de son caractère européen, après les nombreux engagements de l'État, après l'avis du Conseil d'État du 11 avril 2018, il est important que ce projet puisse enfin être réalisé.

L'achèvement des grands itinéraires visé à la présente partie du rapport annexé doit prendre en compte les orientations du réseau de transport européen, afin de maximiser les possibilités de cofinancement européen au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Cet amendement vise à rappeler ce principe, au regard des conditions d'application du mécanisme précité.

À ce titre, le GPSO, structurant pour accompagner le développement démographique et économique du sud-ouest de la France, revêt un intérêt tout particulier à l'échelle européenne. En effet, la réalisation de ces infrastructures pourrait permettre le quasi-doublement du trafic ferroviaire des voyageurs entre la France et l'Espagne, qui passera de 4,6 à 8,8 millions de voyageurs par an. Le potentiel est donc important.

La pertinence du GPSO a également été démontrée par le Conseil d'État en avril 2018 : il a considéré que « l'aménagement des lignes ferroviaires existantes entre Bordeaux et Dax et entre Bordeaux et Toulouse ne présente pas en effet des avantages comparables aux lignes projetées ».

Conformément aux conditions d'application du mécanisme d'interconnexion pour l'Europe, une part de financement de 20 % est attendue de l'Union européenne pour les deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-

Dax. Ce taux de financement pourrait être porté, au moins en partie, à 40 % pour la section Dax-Espagne si son caractère européen et transfrontalier était avéré.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces amendements visent tous à reprendre en partie le paragraphe consacré à ces projets dans l'exposé des motifs. Ces demandes de calendrier sont satisfaites par la référence au tableau du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, le COI, que nous avons introduite sur l'initiative de notre collègue Rémy Pointereau en commission hier soir. Aucun projet ne sera abandonné. Il reviendra ensuite à la ministre – ce sera aussi le rôle du COI et de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'Afitf – de veiller à ce que tous soient mis en œuvre.

En tout état de cause, nous avons décidé en commission de ne pas intégrer dans le rapport annexé ces listes de projets, sinon il faudrait aussi y faire figurer les suivantes et les précédentes qui ont été examinées hier, au détriment des projets d'ores et déjà inscrits.

Par souci de cohérence, je demande le retrait de ces amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme vient de le souligner M. le rapporteur, l'importance de ces projets est bien rappelée dans l'exposé des motifs, qui mentionne à la fois le GPSO et le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Roland Courteau l'a dit, de nombreuses promesses ont été faites et des calendriers irréalistes ont été annoncés, sans se préoccuper des financements. La programmation que nous vous proposons s'appuie sur les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures. Ils prévoient une réalisation phasée pour les deux projets, en commençant par la partie qui bénéficiera au plus grand nombre, à savoir par la désaturation des nœuds ferroviaires. Les travaux devraient démarrer d'ici à la fin du quinquennat. Il convient, à mon sens, de faire des annonces réalistes tenant compte des ressources mises à disposition.

Par ailleurs, l'exposé des motifs mentionne qu'un travail se poursuit avec les régions et les métropoles, afin de voir si des ressources dédiées peuvent nous permettre d'anticiper sur les calendriers proposés par le Conseil d'orientation des infrastructures.

La Commission européenne, je le confirme, a reconnu que l'itinéraire Bordeaux-Toulouse-Narbonne – j'ai moi-même beaucoup insisté auprès d'elle – figurait bien parmi les grands itinéraires européens.

Enfin, s'agissant de la ligne Bordeaux-Dax, des travaux d'amélioration à hauteur de 500 millions d'euros sont prévus, avec pour objectif prioritaire de développer le fret ferroviaire. Tous ceux qui habitent ces territoires voient remonter d'Espagne des files de camions. Il importe donc de moderniser la ligne ferroviaire pour développer notamment le feroutage.

Pour toutes ces raisons, le Gouvernement demande le retrait de ces amendements. À défaut, il émettra un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Roland Courteau, pour explication de vote.

M. Roland Courteau. Je l'ai rappelé hier, au cours d'une intervention sur l'article, le Conseil de l'Union européenne vient de confirmer que « l'Europe veut s'assurer que son programme phare, concernant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe » continuera de financer les projets clés, notamment dans les domaines des transports, de l'énergie et du numérique, au-delà de 2020.

Le journal régional *L'Indépendant* le souligne : « Le prochain cadre financier pluriannuel couvrira la période 2021-2027. »

Par ailleurs, en décembre, le Parlement européen a adopté son rapport proposant d'ajouter le chaînon manquant Montpellier-Perpignan, mais aussi les liaisons Bordeaux-Toulouse et Toulouse-Narbonne. Cette inscription dans les lignes prioritaires suffira-t-elle à relancer le projet ferroviaire en Occitanie ?

Comme le faisait remarquer un journaliste, il faut encore que la France juge également ces dossiers prioritaires, puisque le territoire, les collectivités, la région Occitanie sont prêts à faire les efforts nécessaires, lesquels recueillent une très large adhésion.

Nos amendements identiques visent donc à apporter une brique de plus à la construction de ces projets, mais c'est une brique indispensable pour que des financements européens puissent être débloqués. Ne laissons pas passer cette possibilité, faute de quoi tout serait remis aux calendes grecques, ce qui serait désastreux !

Je le répète, l'enjeu est local, régional, national, européen. Nous parlons là de véritables leviers économiques pour l'eurorégion, qu'il s'agisse du chaînon manquant Montpellier-Perpignan ou des liaisons Bordeaux-Toulouse et Toulouse-Narbonne. J'insiste, il importe d'ouvrir les portes de la plus grande région de France sur l'Europe et sur l'Espagne.

Ce dossier est soutenu par la présidente de la région Occitanie, les collectivités, les entreprises et par tous les sénateurs de la région, voire au-delà, quelle que soit leur sensibilité politique. Notre devise, madame la ministre, en ce domaine et sur ces deux dossiers, est : « un pour tous et tous pour un » ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

M. le président. Nous ne faisons que commencer notre tour de France...

La parole est à M. Jean Sol, pour explication de vote.

M. Jean Sol. Au-delà des aspects structurants en matière de développement économique et de préservation de l'écologie, les Pyrénées-Orientales sont à plus de cinq heures de Paris en ligne à grande vitesse, ou LGV, contre moins de quatre heures pour Madrid : cela va donc plus vite du côté espagnol...

Les habitants des Pyrénées-Orientales sont las d'attendre et se sentent délaissés, voire laissés pour compte !

Sauf erreur de ma part, l'État a confirmé la nécessité de cette LGV reconnue d'utilité publique par le Premier ministre. Comme l'a rappelé à l'instant mon collègue Roland Courteau, le tracé de cette ligne semble sanctuarisé jusqu'à Perpignan. Les études et le foncier représentent 20 millions d'euros, qui pourraient être financés à hauteur de 50 % par l'État et les collectivités territoriales. La présidente de la région, Carole Delga, est prête à débloquent par ailleurs 5 millions d'euros.

C'est une question de considération, d'équité, d'égalité et de justice pour notre département, mais aussi pour la région Occitanie. À quelle date pourrions-nous escompter cette nouvelle ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan ?

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Grand, pour explication de vote.

M. Jean-Pierre Grand. J'ai entendu les arguments de M. le rapporteur. Nous voulons réaffirmer noir sur blanc que ce projet présente un intérêt majeur, car ce n'est pas n'importe quel projet !

La liaison Lyon-Turin est en chantier : il ne devrait donc pas y avoir de souci, alors qu'un autre projet ne verra jamais le jour, tout le monde l'a compris. Or nous ne voulons pas que notre projet échoue ! Voilà pourquoi nous souhaitons l'inscrire dans le marbre de la loi, sinon à quoi bon avoir ce débat ?

Nous voulons envoyer un message à 6 millions de nos concitoyens pour leur dire que les parlementaires défendent ce projet et qu'ils sont arrivés à le faire adopter dans cet hémicycle, qui est par définition celui des collectivités locales. Il s'agit de réactualiser une volonté politique. Personne sur ces travées ne peut refuser de voter en faveur de ces trois amendements identiques !

Madame la ministre, Mme la présidente de région a proposé des financements innovants. Le débat technique est ouvert, il faudra une expertise, mais la volonté est là. Comme l'a dit le président Chirac, « là où il y a une volonté, il y a un chemin » ! (*Protestations sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

Mme Éliane Assasi. C'est Lénine !

M. Jean-Pierre Grand. Ce chemin, c'est celui du Parlement !

Aujourd'hui, il y a un malaise en Languedoc-Roussillon où les parlementaires ont le sentiment de ne pas être entendus à Paris faute de grandes voix. Madame la ministre, je vous en conjure, acceptez l'insertion de cet alinéa. Ce n'est pas insurmontable ! Très franchement, à quoi servirait sinon le Parlement ?

M. Martial Bourquin. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Raymond Vall, pour explication de vote.

M. Raymond Vall. Madame la ministre, nous connaissons votre passé et votre sens du concret. Nous ne vous demandons pas d'argent, nous voulons simplement envoyer un signal qui correspond à votre demande.

Toute décision générale comporte une exception. Ici, c'est la décision récente de l'Union européenne, que vous avez sollicitée. Comment ne pas être cohérent par rapport à votre demande ? La mise en place d'un outil permettant de réfléchir jusqu'à 2030 est nécessaire !

Ce projet libérera de nombreux sillons pour le fret et pour les TER. Notre territoire, comme l'a rappelé mon collègue, a le sentiment d'être le plus abandonné, car il ne dispose pratiquement plus de lignes de fret et les lignes de TER sont quasiment réduites à néant. Cette nouvelle ligne constitue donc pour nous un espoir.

Madame la ministre, nous ne pouvons pas comprendre que vous ne confirmiez pas l'intérêt de votre gouvernement et de notre pays, alors que l'Europe adopte la position qui est la nôtre ! (*Applaudissements sur les travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Thérèse Bruguière, pour explication de vote.

Mme Marie-Thérèse Bruguière. On pourrait appeler cette LGV l'Arlésienne, même si nous ne sommes pas dans les Bouches-du-Rhône ! Nous l'attendons depuis si longtemps ! La nouvelle gare de Montpellier voit passer quatre trains par jour et celle de Manduel n'est pas terminée. Nous espérons aujourd'hui que les Montpelliérains pourront utiliser bientôt le TGV.

Ces deux projets structurants pour l'Occitanie et Perpignan sont indispensables. Nous les attendons depuis trente ans, soit depuis 1990 ! Bien sûr, madame la ministre, vous n'y êtes pour rien, puisque votre gouvernement n'est pas en cause.

On nous a rattachés à l'Occitanie. Or l'Occitanie ne nous apporte aujourd'hui quasiment rien : nous avons perdu la préfecture et plusieurs sociétés sont parties à Toulouse, bref nous avons beaucoup perdu !

J'en choquerai quelques-uns, mais tant pis : si Georges Frêche était là – vous savez qu'il n'était pas de mon bord politique –, nous aurions notre gare et notre ligne de TGV ! Nous ne serions pas aujourd'hui en train de nous battre et la région Languedoc-Roussillon existerait toujours ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, du groupe Union Centriste et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

M. le président. La parole est à Mme Angèle Prévile, pour explication de vote.

Mme Angèle Prévile. En tant que sénatrice d'Occitanie, je plaiderai également, compte tenu du contexte budgétaire favorable, pour la réalisation de ces LGV. Il est impossible de laisser la région Occitanie à la traîne en la matière. C'est une question d'équilibre, pour deux raisons principales.

Tout d'abord parce que nous souhaitons mettre en place une alternative à l'aérien, le rail étant plus vertueux. Nous voulons des projets solides permettant de lutter contre le changement climatique et de diminuer la production des gaz à effet de serre.

Ensuite parce que nous souhaitons développer l'attractivité de la région Occitanie. Cette dernière fait certes preuve d'un beau dynamisme, mais elle risque de subir comme un handicap à l'avenir le fait de n'être pas reliée à Paris par une ligne rapide. N'oublions pas que notre métropole est aujourd'hui celle qui est la plus éloignée de la capitale s'il s'agit de la rallier en train.

M. Roland Courteau. C'est vrai !

M. le président. La parole est à Mme Pascale Bories, pour explication de vote.

Mme Pascale Bories. J'insisterai également sur l'urgence à finaliser le projet Paris-Montpellier-Barcelone-Madrid. N'oublions pas que ce tronçon a été jugé comme hautement prioritaire en 1994. N'oublions pas non plus que, de Montélimar jusqu'à la frontière espagnole, les autoroutes sont chaque année saturées aux beaux jours.

Mais il ne s'agit pas simplement de Montpellier. C'est un projet qui est indispensable pour de nombreux départements au-delà même de l'Occitanie. Je le rappelle, 13 000 camions traversent le col du Perthus. Sans parler de la saturation des lignes aériennes : 9 000 voyageurs se rendent tous les jours à Barcelone depuis Paris.

Madame la ministre, ce chaînon manquant sera sans doute la plus rentable des infrastructures ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Jean-Marc Boyer. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Franck Montaugé, pour explication de vote.

M. Franck Montaugé. Tous les arguments plaident en faveur de la réalisation de ces infrastructures essentielles pour le développement des territoires concernés, en particulier en lien avec l'Espagne.

Je me rangerai aux arguments développés par mon collègue Grand. Il est essentiel sur ce sujet d'importance de dépasser les simples considérations politiques, voire politiciennes. Le Sud-Ouest est concerné au premier chef par ce grand programme. Les Occitans et les Catalans ne comprendraient pas qu'au plus haut niveau de l'État on laisse passer encore dix ou vingt ans avant de les doter d'une ligne à grande vitesse, à l'instar des autres grandes métropoles françaises. Dépassons les contingences politiciennes et prenons une décision d'intérêt général, pour la région, mais aussi pour le pays et pour l'Europe !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il existe un malentendu. Le GPSO comme la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, la LNMP, figurent bien dans la programmation des infrastructures qui vous est proposée, mesdames, messieurs les sénateurs. Ces projets n'en ont pas été écartés et sont clairement mentionnés dans l'exposé des motifs. Ils font même partie des rares projets pour lesquels il est proposé de continuer de travailler avec les collectivités concernées, afin d'accélérer le calendrier par rapport à ce que prévoit le scénario 2 du COI.

Ces projets, dont le Gouvernement mesure toute l'importance, sont inscrits dans ce scénario 2. La programmation qui vous est proposée prévoit même d'en accélérer la réalisation.

Ma demande de retrait ne signifie absolument pas que ces projets ne sont pas pris en compte. M. le rapporteur l'a rappelé, la commission a décidé d'annexer les projets décrits dans l'exposé des motifs, conformément au scénario 2 du COI. Si l'on intègre la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ou la ligne GPSO non plus dans le tableau annexé, mais dans le texte, comme vous le proposez, il faudrait alors faire de même pour la ligne nouvelle Provence-Alpes-Côte d'Azur, pour la ligne nouvelle Paris-Normandie et pour la liaison Roissy-Picardie, auxquels les sénateurs des régions concernées sont aussi très attachés !

L'ensemble de ces projets est intégré dans la programmation selon le calendrier proposé dans le scénario 2 du Conseil d'orientation des infrastructures. Voilà pourquoi j'ai demandé le retrait de ces amendements.

M. Jean-Pierre Grand. C'est le Parlement qui compte, pas le Conseil d'orientation des infrastructures !

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. J'ai écouté avec beaucoup d'attention et d'intérêt le plaidoyer talentueux et passionné de mes collègues du Sud-Ouest. J'ai néanmoins un peu de mal à comprendre leur souhait de voir inscrire dans le rapport annexé des projets mentionnés très clairement dans

l'exposé des motifs du texte. Je vous renvoie à la page numéro trente-deux de ce document : « Les enveloppes les plus importantes iront tout d'abord aux grands projets ferroviaires, et notamment aux lignes nouvelles. » Le premier projet cité est le Grand projet du Sud-Ouest : « Les travaux seront lancés dans la période 2018-2022. » Que voulez-vous de plus, mes chers collègues ?

Si le Sénat allait dans votre sens et insérerait cet alinéa peu précis au demeurant, ce serait incohérent eu égard aux autres projets qui, eux, seront uniquement mentionnés dans l'exposé des motifs !

Nous avons évoqué la nuit dernière la ligne Paris-Orléans-Toulouse. Rémy Pointereau avait déposé des amendements qu'il a acceptés de retirer après explications. *Idem* pour la ligne nouvelle Paris-Normandie, la LNP, c'est un élu normand qui vous le dit !

Pourquoi vouloir mentionner les projets à la fois dans l'exposé des motifs et dans le rapport annexé, d'autant que l'exposé des motifs est on ne peut plus clair ? Par ailleurs, l'échéance proposée – 2018-2022 – est très proche !

Au vu des engagements pris par Mme la ministre, je vous invite, comme M. le rapporteur, à retirer ces amendements.

M. Jean-Pierre Grand. Nous ne sommes pas des perdreaux de l'année, nous préférons que le Parlement vote !

M. Raymond Vall. Monsieur le président, puis-je expliquer la raison pour laquelle je maintiens mon amendement ?

M. le président. Vous avez déjà pris la parole pour explication de vote, mon cher collègue. Je dois respecter le règlement.

M. Raymond Vall. Il s'agit non pas de revenir sur l'amendement, mais de demander la mise en place d'une société de projet... (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. Je ne peux pas vous donner de nouveau la parole !

Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 525 rectifié, 654 et 766 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 870 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 771 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Très bien ! C'est tout à l'honneur du Sénat de ne pas voter n'importe quoi...

M. le président. L'amendement n^o 375 rectifié *ter*, présenté par M. Savin, Mmes Morhet-Richaud et Di Folco, MM. Chaize, Daubresse, Charon et Bascher, Mme Lassarade, MM. Paccaud, Lefèvre, Pellevat et Buffet, Mmes Deromedi et Vullien, MM. Laugier, Guerriau et Kern, Mme Garriaud-Maylam, MM. Vaspart et Longuet, Mme Deroche, MM. A. Marc, Moga et L. Hervé, Mme Imbert, MM. Marseille, Genest et Savary, Mmes Lamure et Grunty et MM. Laménie, Bouchet, Wattebled, Forissier, Vial, B. Fournier, Gremillet et Gilles, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 73

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'État confirme son engagement dans la réalisation de la liaison ferroviaire internationale fret et voyageurs Lyon-Turin, maillon central du corridor méditerranéen du Réseau transeuropéen de transport. Dans le respect des accords et traités internationaux (Convention Alpine de 1991, traités franco-italiens de 2001, 2012 et 2015), la liaison est considérée dans son ensemble, c'est-à-dire le tunnel transfrontalier livrable en 2030 et les voies d'accès à l'ouvrage. Les voies d'accès françaises de cette liaison contribuent non seulement à l'amélioration des déplacements internationaux mais répondent aussi aux grands objectifs de la stratégie d'investissement tracée par la présente loi (transition énergétique, mobilité du quotidien, développement du fret ferroviaire, etc.). En lien avec les acteurs locaux et en coordination avec l'Italie, une démarche visant à définir un phasage pertinent de ces accès mais aussi à solliciter un cofinancement européen au titre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe permettra d'intégrer au mieux ce projet dans la trajectoire d'investissement tracée par la présente loi.

La parole est à M. Michel Savin.

M. Michel Savin. Nous avons quelques inquiétudes concernant le déroulement du chantier de la liaison ferroviaire européenne Lyon-Turin.

Maillon manquant du corridor méditerranéen du réseau transeuropéen de transport, le RTE-T, cette liaison est composée du tunnel transfrontalier sous les Alpes et de ses voies d'accès côtés français et italien, qui forment un tout cohérent. Dans l'esprit des accords internationaux, la réalisation de ces accès était la contrepartie d'une contribution financière plus élevée de l'Italie au tunnel de base.

S'agissant des voies d'accès au tunnel, le rapport du COI a proposé de repousser les aménagements aux calendes grecques.

Je tiens à préciser que les dispositions de l'amendement que nous examinons respectent la trajectoire budgétaire du présent projet de loi. Elles comportent également la possibilité d'utiliser au mieux les crédits de 700 millions d'euros prévus dans le rapport précité pour la modernisation de la ligne historique Dijon-Modane, en les affectant prioritairement à la réalisation du projet initial des voies d'accès qui avaient été déclarées en 2013 d'utilité publique et urgentes.

Vous le savez, madame la ministre, il y a une nouveauté depuis la publication du rapport du COI : l'Europe a fait savoir qu'elle était disposée à cofinancer les voies d'accès à hauteur de 40 à 50 %, compte tenu de la participation financière massive des collectivités locales. Ces 700 millions d'euros seraient donc bien mieux utilisés s'ils étaient consacrés au projet initial des voies d'accès.

Surtout, et j'y insiste, cet amendement a pour objet de rassurer nos partenaires italiens et de l'Union européenne dans un contexte très délicat. En ne l'adoptant pas, la France prêterait le flanc aux critiques des populistes italiens, car elle n'accomplirait pas sa part du marché sur la liaison Lyon-Turin, qui a été conçue comme un tout cohérent comprenant le tunnel de base et les voies d'accès.

Enfin, ce projet international présente un intérêt territorial en contribuant à la mobilité du quotidien des citoyens *via* l'amélioration des dessertes ferroviaires entre Lyon et les métropoles du Sud alpin, Grenoble, Chambéry et Annecy.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. J'ai eu l'occasion d'évoquer la liaison Lyon-Turin en donnant l'avis de la commission sur l'amendement de Bruno Gilles, et ma réponse sera à peu près la même.

Ce projet, qui figure dans le rapport annexé, est une priorité absolue, Mme la ministre l'a rappelé. Je propose donc que cet amendement soit retiré au profit de l'amendement n° 391 rectifié *ter*, cosigné par plusieurs collègues, lequel sera présenté ultérieurement et prévoit le dépôt d'un rapport. Ce sera le seul cas de dérogation à la règle selon laquelle le Sénat ne demande pas l'établissement d'un tel document ; il est justifié par l'importance du sujet sur le plan tant politique qu'économique et environnemental.

Mme la ministre nous confirmera le caractère absolument prioritaire de ce projet. Je rappelle également que le président Gérard Larcher se rendra sur le chantier de la liaison Lyon-Turin lundi prochain – j'aurai l'honneur de l'accompagner avec un certain nombre de collègues –, afin de réaffirmer le soutien de l'ensemble des partenaires et des institutions à ce projet.

Je le répète, puisque ce projet figure dans le rapport annexé et que tous les enjeux seront décrits précisément dans le rapport qui sera établi à cet égard, je demande le retrait de l'amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La Commission européenne est totalement rassurée sur les intentions de la France quant à ce projet, et j'ai eu l'occasion d'en parler à plusieurs reprises avec la commissaire chargée du dossier et la coordinatrice du corridor. L'engagement de notre pays est très clair pour ce qui concerne la section internationale et, par cohérence, la réalisation des voies d'accès.

Les collectivités sont également rassurées. Je me suis rendue sur place pour visiter le chantier et l'ensemble des acteurs concernés et moi-même avons établi un programme de travail, afin de définir le phasage des voies d'accès côté français.

Quant aux Italiens, si une partie de la coalition italienne est peut-être rassurée par notre détermination à réaliser ce projet, l'autre est plutôt exaspérée !

Quoi qu'il en soit, je veux réaffirmer la volonté de la France de mener à bien ce projet. Je demande donc, à l'instar de M. le rapporteur, le retrait de cet amendement au profit de celui qui vise à demander l'établissement d'un rapport, que nous examinerons ultérieurement.

M. le président. La parole est à M. Michel Savin, pour explication de vote.

M. Michel Savin. J'entends les explications du rapporteur et de la ministre. Les crédits sont inscrits, mais reste le choix de leur affectation, soit à la modernisation de la ligne Dijon-Modane, soit à la réalisation des voies d'accès.

Il nous faut affirmer, selon moi, que la France est favorable en priorité à la réalisation des voies d'accès. En effet, quoi que vous en disiez, les collectivités sont inquiètes, car aucune mention à cet égard ne figure où que ce soit. Un rapport prévoyait de reporter la construction des voies d'accès aux calendes grecques ; cela nous conduit à nous interroger !

L'intérêt de l'ensemble des collectivités du territoire rhônalpin est que les accès soient prévus, afin que toutes les grandes agglomérations soient connectées à cette grande

voie. L'engagement de la France est certes affirmé dans les discours, mais nous souhaitons qu'il soit gravé dans le marbre de ce projet de loi. Ainsi n'y aura-t-il plus à tergiverser entre la réalisation des voies d'accès et la modernisation de la ligne Dijon-Modane.

M. le président. La parole est à Mme Sylvie Goy-Chavent, pour explication de vote.

Mme Sylvie Goy-Chavent. Madame la ministre, je veux redire à l'occasion de la discussion du présent amendement notre scepticisme quant au tracé de la partie nord du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, le CFAL.

Bien sûr, nous approuvons le projet de liaison Lyon-Turin, et j'entends ce qu'a dit Michel Savin à propos des problèmes qu'il rencontre sur ce dossier.

Pour notre part, nous sommes opposés non pas au projet du CFAL nord, mais à son tracé, qui est mauvais et non structurant pour le territoire. Nous en avons proposé un autre, le tracé B, qui permettrait de relier le parc industriel de la plaine de l'Ain, le PIPA.

Le tracé A choisi par le ministère présente le désavantage de traverser la Côtière, qui fait partie des territoires les plus peuplés du département de l'Ain, en y dessinant une courbe. Il faut comprendre les populations ! Ce tracé n'est pas en cohérence avec le territoire. Je vous conjure, madame la ministre, de revoir la copie.

J'ai compris que tous mes collègues voulaient absolument des trains. Je vous propose donc de réaliser d'abord le CFAL sud, et d'oublier pour le moment le CFAL nord.

M. le président. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour explication de vote.

Mme Michèle Vullien. Je veux dire toute ma solidarité à Michel Savin. Il est indispensable pour la région lyonnaise de savoir ce que sera la réalité de ce projet, même si son terme est assez lointain, et que les grandes agglomérations connaissent les infrastructures dont elles pourront disposer dans les années qui viennent.

M. le président. La parole est à M. Didier Rambaud, pour explication de vote.

M. Didier Rambaud. Mon intervention s'inscrit dans la continuité de celle de Michel Savin. Il faut bien reconnaître que ce dossier pose problème.

Le projet de liaison Lyon-Turin comprend, d'une part, le tunnel transfrontalier, pour lequel les choses sont claires et qui a été entériné par un traité international franco-italien, et, d'autre part, les voies d'accès françaises à ce tunnel.

Le rapport du COI a jeté un trouble en prévoyant que l'accès français se ferait par l'axe Dijon-Modane, lequel est quelque peu excentré et structurellement inadapté au fret massif.

La demande de retrait de l'amendement au profit d'un autre tendant à demander un rapport me convient, car cela permettrait de mettre à plat le problème des voies d'accès françaises au tunnel.

M. le président. La parole est à M. Michel Forissier, pour explication de vote.

M. Michel Forissier. Je souhaite, à mon tour, dire quelques mots sur ce dossier qui me préoccupe depuis la convention alpine, signée en 1991.

En tant qu'élus de la métropole lyonnaise et du département du Rhône, puis comme responsables d'une partie des dossiers dudit département, nous avons porté avec une détermination sans faille ce projet.

La dimension internationale, notamment européenne, de ce dossier est évidente pour tous ceux qui le connaissent. Mais il convient d'envoyer un signal, afin d'éviter que nos partenaires ne se désengagent.

Si je commençais à vous raconter l'histoire de ce dossier, nous y serions encore dans un mois ou un mois et demi... Aussi, j'insiste pour que soit pris en compte cet amendement dont la portée est à la fois symbolique et essentielle pour l'avenir.

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

M. Guillaume Gontard. Selon Didier Rambaud, la partie du projet de liaison Lyon-Turin consacrée au tunnel serait réglée et financée. Je ne dirais pas cela, car je pense que la question du financement et de l'acceptation de ce chantier n'est pas encore résolue.

Surtout, il y a une véritable incohérence. Le rapport du COI prévoit l'achèvement des accès en 2038. Cela pose un problème! (*M. Michel Savin opine.*)

On va déverser des milliards d'euros pour financer un tunnel, alors que cette ligne sera dépourvue d'accès et de ce fait inutilisée. Encore une fois, c'est problématique...

Je rappelle qu'une ligne existe d'ores et déjà. On nous dit que ce projet permettra de régler les problèmes de pollution posés par le fret. Or nous sommes pour l'instant incapables de faire transiter des camions par ferroutage sur la ligne existante! Il faudrait inverser les choses en commençant par travailler sur cette question, avant d'augmenter *crescendo* les investissements, lesquels ne sont pas des moindres...

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. J'ai évoqué à plusieurs reprises l'amendement n° 391 rectifié *ter* déposé par Martine Berthet, que je vous proposerai d'adopter ultérieurement, mes chers collègues.

Au risque d'en déflorer le sujet, je précise qu'il tend à insérer un article additionnel ainsi rédigé: « Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'état d'avancement du projet d'aménagement des voies d'accès de l'axe ferroviaire de liaison européenne Lyon-Turin entre Lyon et la section transfrontalière du tunnel. Ce rapport devra comprendre le phasage des travaux et leur financement précisément définis, dans la perspective de la mise en service de ce tunnel prévue en 2030. » Cela va beaucoup plus loin que ce que prévoit le rapport du COI puisque, selon les termes de cette proposition, le rapport devra définir le financement et le phasage des travaux avant la mise en service, autour de Lyon, des voies d'accès au tunnel.

Si nous avons pu examiner cet amendement plus tôt, notre débat aurait peut-être été mieux orienté et nous aurions évité ces discussions.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Grand, pour explication de vote.

M. Jean-Pierre Grand. J'avais un peu anticipé ce débat lorsque j'expliquais précédemment qu'il y avait deux poids deux mesures.

Nous sommes tout à fait heureux d'apprendre, madame la ministre, qu'il y aura un rapport. C'est encore mieux que ce que nous demandions! Nous voulions simplement que l'on écrive en plus gros le « oui » de la République.

Ce que demande notre collègue Michel Savin est frappé au coin du bon sens. Nous voulons la même chose, monsieur le rapporteur. Rien de plus, rien de moins! Car nous aussi, nous voulons savoir où nous allons et parler de financement.

Pour faire suite aux propos sur les financements innovants de la présidente de région, nous avons nous aussi besoin de lisibilité sur ce dossier. Pourquoi ne pourrions-nous pas en bénéficier? Au nom de quelle égalité républicaine? Parce que nous n'avons pas de ministre? Parce que nous avons 15 ou 20 % de chômeurs? Ce n'est pas acceptable!

Je vous en supplie, madame la ministre, essayez de rectifier le tir! Vous, vous pouvez le faire, monsieur le rapporteur, puisque vous avez tous les pouvoirs, ou, en tout cas, vous les prenez!

Je propose de sous-amender l'amendement de Michel Savin en prévoyant de la même façon, pour la ligne Montpellier-Perpignan, la présentation d'un rapport sur l'avancement et sur le financement du projet. Ce sera équitable!

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. On a voté!

M. Jean-Pierre Grand. Sinon, je le redis, à quoi servons-nous?

M. le président. Mon cher collègue, on ne peut pas sous-amender de cette façon...

M. Jean-Pierre Grand. Ils n'ont qu'à faire comme ils peuvent, mais il faut le faire!

M. le président. Personne n'a tous les pouvoirs et il y a des règles!

La parole est à Mme Martine Berthet, pour explication de vote.

Mme Martine Berthet. Je me réjouis de l'avis favorable qui sera donné à mon amendement n° 391 rectifié *ter*. Je précise que l'amendement de Michel Savin le complète, dans la mesure où il précise deux points qui sont importants pour nos territoires rhônalpins: tout d'abord, la ligne historique Dijon-Turin traverse deux grosses communes de Savoie, Aix-les-Bains et Chambéry, avec des conséquences en termes de dangerosité du fait de l'importance du fret; ensuite, cette ligne longe le plus grand lac naturel de France, le lac du Bourget.

Les élus des quatre départements concernés ne sont donc pas favorables à ce projet et préfèrent celui qui prévoit une ligne Lyon-Turin passant sous le massif de la Chartreuse, qui est en cohérence avec l'axe Valence-Grenoble-Chambéry-Annecy-Genève.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 375 rectifié *ter*.

(*L'amendement est adopté.*) – (*Exclamations sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

M. le président. L'amendement n° 769 rectifié, présenté par M. Kerrouche, Mme Lubin, MM. Bérit-Débat, Vaugrenard, Temal, Lalande et Montaugé, Mme Harribey, MM. Lurel et Tourenne, Mme G. Jourda, MM. Daudigny et P. Joly et Mmes Artigalas et Préville, est ainsi libellé:

Rapport annexé

I. – Alinéa 75, première phrase

Remplacer le chiffre :

2

par le chiffre :

3

II. – Alinéa 76

Après le mot :

adapté

insérer les mots :

qui pourra faire l'objet d'actualisation

III. – Alinéa 77

Remplacer le chiffre :

2

par le chiffre :

3

La parole est à M. Claude Bérít-Débat.

M. Claude Bérít-Débat. L'importance du Grand projet du Sud-Ouest, le GPSO, a été démontrée. Les membres de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable ont compris qu'il avait bien été inscrit dans le rapport du COI. Je défendrai cependant cet amendement, qui est dans le droit fil de celui qu'a présenté antérieurement Éric Kerrouche, par solidarité entre élus socialistes et aquitains.

Mon collègue souhaite que l'on retienne en priorité le scénario 3 et fait valoir pour cela un certain nombre d'arguments landais, relatifs aux lignes ferroviaires entre Bordeaux et Dax, lesquelles font l'objet d'une programmation imprécise dans le tableau 6 du rapport précité. Or le Conseil d'État, dans sa décision du 11 avril 2018, a reconnu « l'intérêt public que présente ce projet pour l'aménagement du territoire », en considérant notamment que « l'aménagement des lignes ferroviaires existantes entre Bordeaux et Dax [...] ne présente pas en effet des avantages comparables aux lignes projetées. »

Cette option de programmation tend dès lors à renoncer à la construction d'une grande voie de communication européenne, alors même que celle-ci fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique publiée au *Journal officiel* le 5 juin 2016 pour quinze ans, soit bien avant l'échéance de 2037 prévue dans le cadre de la programmation d'investissement. C'est pourquoi le calendrier de programmation doit pouvoir faire l'objet d'une actualisation, afin qu'il ne soit pas fait d'impasse landaise dans le désenclavement ferroviaire de la France.

La présidente de la région Occitanie est prête à mobiliser des moyens pour réaliser des opérations similaires, dont une liaison Bordeaux-Toulouse, et le président Alain Rousset est, lui aussi, fortement engagé dans ce projet.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous l'avons dit à plusieurs reprises, c'est le scénario 2 qui a été retenu par le Gouvernement.

L'alinéa 76 du rapport annexé qui a été introduit en commission satisfait en partie cet amendement dans la mesure où, à terme, l'objectif de la programmation est de pouvoir s'inscrire dans le calendrier prévu par le scénario 3.

L'avis de la commission est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement n'est pas banal, puisqu'il prévoit de retenir le scénario 3 plutôt que le scénario 2.

Je ne souhaite pas que l'on s'engage sur un scénario sans avoir les ressources afférentes. Or la programmation retenue est celle qui est prévue à l'article 1^{er} A du projet de loi. Il faut une cohérence entre ce que l'on annonce et ce que l'on sait pouvoir financer.

L'avis du Gouvernement est défavorable.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Cet amendement est intéressant puisqu'il sort de la simple énumération de lignes et d'intérêts en termes d'aménagement, légitimement défendus par les élus des territoires.

En insistant sur l'impact climatique des infrastructures, les auteurs de cet amendement ouvrent un débat sur lequel il faudra revenir plus tard. Il s'agit de se demander quels sont les investissements ayant le plus d'incidence en termes de réduction de CO₂. Des calculs ont été faits pour la ligne Bordeaux-Toulouse. Selon les chiffres de Réseau ferré de France, RFF, l'investissement de 10 milliards d'euros permet d'économiser 10 millions de tonnes de CO₂.

La tonne de CO₂ ainsi économisée représente à peu près 1 000 euros sur cinquante ans. C'est extrêmement cher ! Une approche climatique implique donc d'abord le recours au ferroutage et aux voies navigables, avant la réalisation d'une ligne TGV. Et je n'entre pas dans le débat sur l'impact en termes de biodiversité...

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 769 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 459 rectifié, présenté par MM. Gabouty, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Léonhardt, Arnell et Corbisez, Mme Guillotin et MM. Collin, Castelli, Guérini, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après l'année :

2018

insérer les mots :

et qui, à compter de cette date, fera l'objet d'une mise à jour triennale

La parole est à M. Jean-Marc Gabouty.

M. Jean-Marc Gabouty. Le Gouvernement ayant retiré les amendements qu'il avait initialement déposés, je suppose qu'il accepte que la programmation d'opérations élaborée par le COI en 2018 figure bien dans ce projet de loi, avec malgré tout un caractère indicatif : s'il s'agit d'un engagement du Gouvernement, cette liste n'a pas force de loi en matière d'exécution.

Le véritable problème de fond est le financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'Afitf.

Le scénario 1 correspond à un budget de l'Afitf égal à 2,4 milliards d'euros par an. Le budget actuel de l'Agence, qui s'élève à 2,5 milliards, est notoirement insuffisant pour financer les scénarios 2 et 3, ou un scénario 4 plus ambitieux impliquant un budget de plus de 4 milliards d'euros par an.

Rappelons que 3 ou 4 milliards d'euros par an, cela ne représente que 1 % du budget de l'État. Même si celui-ci n'est pas en très bonne situation, l'effort d'équipement du territoire en termes d'infrastructures fluviales, routières, autoroutières et ferroviaires, c'est 1 % de notre budget ! Si l'on considère ce qu'ont fait les régions, les départements ou les collectivités en matière d'équipements, on constate qu'il y a un problème d'échelle de valeurs dans l'approche de ce sujet.

Cela étant, le présent amendement vise à préciser que cette programmation est révisable. On ne peut pas graver dans le marbre en 2019 une programmation qui resterait figée jusqu'en 2037. Rien n'est dit dans le projet sur cette possibilité de révision, qui est simplement évoquée.

Je propose que soit effectuée une révision triennale, car il y aura forcément des évolutions, des projets accélérés, d'autres retardés, d'autres encore qui seront annulés ou intégrés. En fonction des financements, le cadre pourrait être élargi.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement tout à fait pertinent est satisfait par l'article 1^{er} C, puisque nous avons introduit une disposition prévoyant une évaluation annuelle et d'éventuels ajustements en fonction des réalisations, et surtout une révision quinquennale de la trajectoire de financement.

J'en demande donc le retrait ; à défaut, l'avis de la commission sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis !

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Gabouty, pour explication de vote.

M. Jean-Marc Gabouty. J'ai compris que l'amendement était satisfait dans le principe, mais une révision quinquennale, ce n'est pas rapide... Je sais bien que dans ma région, les trains vont moins vite qu'il y a cinquante ans, mais une période de cinq ans me paraît trop longue.

Si nous voulons garder de la souplesse, nous ne pouvons pas laisser dans la programmation des projets qui seront abandonnés ou retardés pour diverses raisons. Cela me paraît lourd.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je précise que c'est la trajectoire de financement qui sera révisée tous les cinq ans. L'évaluation annuelle permettra d'ajuster et d'orienter en fonction des disponibilités de financement, de l'avancement de telle opération ou du renoncement à tel projet. La lecture sera donc bien annuelle.

Une révision de la trajectoire en fonction des ressources, dont nous souhaitons qu'elles soient beaucoup plus importantes que celles qui sont prévues, permettra de lancer de nouveaux projets, mais pas de reporter les choses indéfiniment. Il s'agit véritablement d'un ajustement permanent.

M. Jean-Marc Gabouty. Dans ces conditions, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 459 rectifié est retiré.

L'amendement n° 706 rectifié, présenté par Mme Vérien, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 75

Après la date :

2018,

insérer les mots :

auquel est rajoutée la réalisation de la déviation sud d'Auxerre,

La parole est à Mme Dominique Vérien.

Mme Dominique Vérien. Puisque nous faisons un tour de France, je vous emmène dans l'Yonne, un département peu peuplé, mais très traversé. Cet amendement vise à intégrer le contournement sud d'Auxerre dans la programmation des travaux à venir.

Ce contournement attendu depuis quarante ans est en projet depuis 2002. Or rien ne s'est fait. Depuis ces quarante années, le nombre de voitures et de camions s'est accru, entraînant une pollution de l'air supérieure aux normes européennes. Chaque jour, près de 9 000 voitures et 1 000 camions passent dans une rue bordée d'habitations.

Les habitants n'en peuvent plus ! Pourtant, tout est prêt. Le tracé est adopté depuis 2009, l'utilité publique est acquise depuis 2012 et la clé de répartition des financements entre les financeurs est définie.

Nous attendons donc un engagement de votre part, madame la ministre.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous pourrions ajouter un grand nombre de projets sur l'ensemble du territoire. Compte tenu de la position de la commission, qui est aussi la mienne, à propos des autres amendements de ce type que nous avons eu l'occasion d'examiner depuis hier soir, je vous demande, ma chère collègue, de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable. Néanmoins, il est important que puissent être exprimés, à ce stade, l'ensemble des besoins et des attentes de nos concitoyens sur tous les territoires.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme la volonté du Gouvernement de réaliser le contournement sud d'Auxerre dans le cadre des contrats de plan État-région.

L'ensemble des projets de contrats de plan n'ont pas vocation à figurer dans le rapport annexé de la future loi au titre de la programmation des infrastructures.

M. le président. Madame Vérien, l'amendement n° 706 rectifié est-il maintenu ?

Mme Dominique Vérien. J'entends bien vos propos, madame la ministre. Tous les dix ans, on nous dit que le contournement sera fait dans les dix prochaines années ; tous les ans, on nous dit que ce sera l'année suivante... Je compte sur votre parole pour tenir vos engagements.

Je retire mon amendement

M. le président. L'amendement n° 706 rectifié est retiré.

Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 2 rectifié *quinquies* est présenté par MM. Longeot et Gremillet, Mmes Troendlé, Chauvin et Sollogoub, MM. Raison, Perrin, Kern, Bockel et Reichardt, Mmes Loisir, Férat et Guillotin, MM. Buffét, Détraigne, Danesi, Pierre, Houpert et Moga, Mme Billon, MM. Le Nay, Joyandet, Kennel, Patriat et Canevet, Mmes Tetuanui et Keller, MM. Médevielle et Cigolotti et Mmes Gatel et Schillinger.

L'amendement n° 915 rectifié *bis* est présenté par MM. Durain, M. Bourquin, J. Bigot, P. Joly, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après la date :

2018,

insérer les mots :

auquel est rajouté l'achèvement de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône par la réalisation de sa deuxième phase,

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 2 rectifié *quinquies*.

M. Jean-François Longeot. Cet amendement vise à inclure l'achèvement de la branche est de la LGV Rhin-Rhône, c'est-à-dire la réalisation de sa seconde phase, dans le projet de loi.

Alors que la première phase de ce projet a abouti avec succès en 2011, la seconde a été, quant à elle, maintes fois reportée. On parle maintenant d'un achèvement en 2038. Ce projet présente pourtant un double enjeu de mobilité.

D'abord, un enjeu de mobilité nationale : il s'agit de la première ligne à grande vitesse de province à province et d'un projet contribuant à la décarbonisation des transports sur un axe caractérisé par des déplacements massifs par la route.

Ensuite, un enjeu européen : ce projet s'inscrit dans le plan de travail du corridor mer du Nord-Méditerranée et s'avère essentiel pour l'interconnexion ferroviaire en Europe.

D'intérêt général, cette ligne à grande vitesse, une fois achevée, couvrira pas moins de 10 % du trafic TGV national et desservira 32 destinations, dont 8 à l'étranger.

À l'heure actuelle, les usagers dénoncent une desserte incomplète et surtout incohérente. Économiquement, le projet est rentable et utile pour la collectivité, mais sa pleine rentabilité ne sera atteinte qu'avec la réalisation de la seconde phase. Financièrement, des pistes d'optimisation ont été identifiées en 2016, permettant de réduire le coût global des travaux de la section de plus de 160 millions d'euros pour un coût désormais établi à moins de 700 millions d'euros. La part de l'État ne représenterait que 200 millions d'euros, les collectivités se disant prêtes à assumer une part beaucoup plus importante.

Madame la ministre, après la suppression des trains de nuit, le report aux calendes grecques d'un projet essentiel à la desserte nationale comme européenne ainsi qu'à l'attractivité de nos territoires serait une grave erreur. C'est pourquoi

je vous propose d'inclure l'achèvement de cette ligne dans le projet de loi et de poursuivre le dialogue avec les collectivités concernées pour avancer.

M. le président. La parole est à M. Jacques Bigot, pour présenter l'amendement n° 915 rectifié *bis*.

M. Jacques Bigot. Ce projet est très différent de l'ensemble de ceux dont nous discutons depuis hier, lesquels concernent le territoire hexagonal, ce qui n'enlève d'ailleurs rien à leur qualité. En l'espèce, madame la ministre, l'enjeu est européen, et ce à la veille des élections européennes. Alors que le Président de la République, qui vous a nommée dans votre ministère, vient de parler de l'importance de l'Europe, le développement de cette ligne européenne est fondamental.

Les lignes européennes ne passent pas toutes par Paris. L'axe Francfort-Barcelone transite par la vallée du Rhin et celle du Rhône. C'est dans ce sens que les collectivités locales se sont engagées, par un protocole que j'ai signé en tant que président de la communauté urbaine en 2012, à payer 50 % de la seconde phase. L'État doit en acquitter une partie et l'Europe peut faire de même compte tenu de l'enjeu.

S'arrêter à la première phase, alors que 82 millions d'euros ont déjà été dépensés pour les études de la seconde phase, est une aberration économique, une aberration européenne et une aberration au regard des engagements pris dans le cadre du plan Climat.

Si nous voulons, au sein de l'Europe, que les voyageurs continuent à prendre l'avion, ce qui consomme du kérosène, lequel n'est d'ailleurs pas taxé comme le carburant, et qu'ils polluent, il faut poursuivre dans cette direction.

Si nous voulons garder en Alsace ces couloirs à camions, qui ont conduit les deux départements à fusionner et à demander à l'État la possibilité de limiter le nombre de camions dans la vallée du Rhin, il faut continuer sur cette voie.

Or nous n'arriverons pas à changer les choses sans développer les alternatives à ces modes de transport.

Ces alternatives, qui concernent le transport des marchandises comme celui des voyageurs, consistent, grâce au Rhin qui va jusqu'à Bâle, à faire la jonction par la voie ferroviaire avec le Rhône et le sud. Cette liaison est la plus importante à l'échelon européen dans le dossier que nous abordons. Elle est exclue parce que le COI, comme cela est rappelé dans le rapport, ne vise aucun projet qui ne soit pas hexagonal. Or nous devons penser européen, et c'est la raison pour laquelle je vous demande, mes chers collègues, de soutenir cet amendement. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain. – Mme Patricia Schillinger applaudit également.*)

M. Martial Bourquin. Excellent !

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission mesure les enjeux pour le territoire concerné. Ces deux amendements ont déjà été rejetés en commission. Ils tendent à inscrire dans le rapport annexé la réalisation de la branche est.

L'énumération des projets montre bien les limites de l'exercice. Vous l'avez dit, monsieur Bigot, c'est non pas au législateur, mais au COI, dont nous avons conforté le rôle – je rappelle qu'il comprend des parlementaires, dont des sénateurs –, d'évaluer les différents projets et calendriers de travaux. La loi ne saurait figer ces éléments pour des raisons que j'évoque depuis hier.

Je demande donc à leurs auteurs de bien vouloir retirer ces amendements, qui sont cependant justifiés. Je laisse Mme la ministre répondre sur les enjeux pour l'État.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je regrette que le sénateur Jean-Pierre Grand, qui plaidait fortement pour le GPSO, ne soit plus là pour entendre certains défendre avec autant de force que lui d'autres projets... Cela montre les limites d'un exercice qui consisterait à faire figurer certains projets dans le rapport annexé plutôt que dans la liste que votre commission a décidé d'annexer au projet de loi.

En ce qui concerne l'incidence sur le fret, je veux préciser, pour la clarté de nos débats, que la LGV Rhin-Rhône a beaucoup d'avantages, à commencer par celui que vous avez rappelé, monsieur Bigot : c'est une ligne à grande vitesse qui a notamment vocation à relier des territoires sans passer par Paris – force est de constater aujourd'hui que son rôle est en réalité la desserte avec Paris. Mais il est clair que la LGV Rhin-Rhône n'est pas du tout une ligne de fret, les pentes ne le permettant absolument pas.

Puisque vous avez évoqué le bilan carbone – cela rejoint les propos de Ronan Dantec –, il faudrait que nous évoquions ensemble celui d'une ligne à grande vitesse. On compare souvent le bilan carbone des TGV à celui des avions, il faudrait aussi intégrer celui des lignes à grande vitesse. Je peux vous assurer qu'il est assez considérable, sans parler de l'effet sur la biodiversité. Une LGV peut donc avoir non seulement un coût, mais aussi un impact carbone et sur la biodiversité qu'il ne faut pas négliger.

Cela étant dit, l'étude qui a été menée par le COI conclut à la nécessité d'optimiser l'offre sur la ligne existante avant d'envisager la réalisation du prolongement de la branche est de la LGV Rhin-Rhône. Le projet n'est pas abandonné, mais à un moment où l'on doit faire des choix entre les dossiers, la possibilité d'optimiser l'offre sur la ligne existante justifie que le prolongement de cette branche ne soit pas retenu pour la période de dix ans de la programmation qui vous est proposée.

Je demande donc le retrait de ces amendements ; à défaut, l'avis du Gouvernement sera défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Chauvin, pour explication de vote.

Mme Marie-Christine Chauvin. J'ai cosigné l'amendement de mon collègue Jean-François Longeot, car il faut que cette partie est de la France soit bien couverte par le réseau ferroviaire. Toutes les explications et motivations ont été données, et je les partage.

Néanmoins, il est également extrêmement important que cela ne se fasse pas au détriment de l'existant. Je pense à la ligne Lyria, qui relie Paris à Lausanne, en passant par Dijon et les gares jurassiennes de Dole et de Mouchard. Je tiens à rappeler qu'il est primordial que nous conservions les dessertes actuelles, avec la fréquence actuelle et les horaires actuels.

M. le président. La parole est à M. Martial Bourquin, pour explication de vote.

M. Martial Bourquin. Après l'excellente démonstration de mon collègue Jacques Bigot, je suis étonné par l'argumentaire de Mme la ministre. Ainsi, une ligne TGV serait plus vorace en énergie que le transport aérien. *(Mme la ministre opine.)*

Il faudra nous apporter des précisions, car nous en avons besoin. Rendez-vous compte : nous sommes en train de discuter de cette question sans disposer de ces éléments ! C'est plutôt gênant...

Quoi qu'il en soit, la ligne existe, elle est quasiment réalisée, sauf deux tronçons que nous avons précédemment évoqués. À tout le moins, cela fait désordre. Terminer le projet, comme il est proposé, en sachant que les études sont faites et qu'il n'y a plus qu'à la réaliser, pourrait donner à cette ligne TGV une attractivité supplémentaire.

Je reviens sur l'argument qui a été avancé précédemment, sur la jonction avec la Suisse. Même si elle dessert Paris, il s'agit d'une ligne Rhin-Rhône : elle peut aussi desservir Marseille, Aix-en-Provence, le nord de la France. Elle présente donc un intérêt extraordinaire.

Un tiers des TGV qui roulent sur cette ligne sont suisses et desservent notre territoire. J'estime qu'il serait pour le moins intéressant que ce dossier soit examiné. Nous aurions une ligne TGV entière. Pour l'instant – j'insiste sur ce point –, avez-vous, madame la ministre, que cela fait désordre...

À l'époque où la ligne a été faite, on nous avait dit que sa réalisation était lissée dans le temps, mais qu'elle serait achevée dans quelques années. Près de dix ans plus tard, ce n'est toujours pas le cas !

Votre argumentaire me paraît insatisfaisant. Nous ne retirerons pas notre amendement parce qu'il est absolument nécessaire et soutenu par la grande région, qui est prête à financer en partie cette ligne TGV. Nos amis suisses sont également d'accord pour participer à son financement, car ils veulent qu'elle soit réalisée. D'importants financements croisés sont donc envisageables. Il faut savoir prendre ses responsabilités : c'est ce que doit faire le Gouvernement sur ce dossier.

M. Jean-François Husson. Vous dites cela d'un air martial ! *(Sourires.)*

M. le président. La parole est à M. Michel Raison, pour explication de vote.

M. Michel Raison. Madame la ministre, je comprends la difficulté de votre mission au vu de l'ensemble des projets, qu'ils soient routiers ou ferroviaires. J'adhère au raisonnement que vous aviez tenu il y a quelques mois de ne plus ouvrir de nouveaux dossiers pour pouvoir enfin tenir la parole de l'État sur les engagements déjà pris. C'est le cas de la branche est du TGV Rhin-Rhône. Faites bien attention à cette parole de l'État qui est en permanence remise en cause... Comme vient de le dire mon collègue Martial Bourquin, la seconde phase est prévue.

Quant au bilan carbone, il a bon dos ! Ceux qui n'empruntent pas ce train vont prendre leur voiture et pas forcément l'avion. Si la branche est était terminée, le train actuel ferait bien davantage le « plein », ce qui améliorerait son bilan carbone. Aussi, je vous en prie, n'utilisez pas cet argument, car il n'est pas démontrable techniquement et scientifiquement. Tenez surtout la parole de l'État !

Si j'ai cosigné cet amendement, ce n'est pas uniquement parce que je vis dans cette région. Des parlementaires m'auraient expliqué que cette branche n'était pas terminée, je n'aurais même pas compris qu'elle ne le fût point !

J'encourage donc mes collègues à voter en faveur de cet amendement. *(Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.)*

M. le président. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Je soutiens cet amendement pour deux raisons.

La première a déjà été évoquée – je ne m'étendrai donc pas sur cet aspect des choses : c'est la dimension européenne très structurante de ce projet.

J'en viens à la seconde. N'oublions pas – vous en savez d'ailleurs quelque chose, madame la ministre, et je voudrais vous en rendre hommage – que nous venons de sauver une ligne dont la situation était très précaire grâce à des investissements que les régions Grand Est et Bourgogne-Franche-Comté viennent de décider. Cela apporte de la cohérence à cette toile d'araignée française que constitue l'aménagement du territoire.

Il s'agit donc d'un aspect qui ne se limite pas à la Franche-Comté. À la dimension locale s'ajoute une dimension européenne.

Je le répète, je soutiens cet amendement parce qu'il a du sens, tant pour nos territoires qu'en termes de place de la France dans cette organisation territoriale, notamment pour les lignes à grande vitesse. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

M. Jean-François Husson. Très juste !

M. le président. La parole est à M. Jacques Bigot, pour explication de vote.

M. Jacques Bigot. Je remercie M. le rapporteur d'avoir indiqué que ces amendements étaient justifiés. Il n'y a donc pas de raison que l'avis de la commission soit défavorable.

L'alinéa 75 du rapport annexé, dont nous demandons qu'il soit complété, précise : « Les besoins de ce scénario au cours des dix prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles, dans le respect des cinq priorités énoncées ». Les moyens demandés, comme l'a rappelé Jean-François Longeot, ne sont pas énormes pour l'État : en effet, 50 % seront financés par les collectivités locales, une part non négligeable viendra de l'Europe, et l'État devra apporter le complément.

L'État bloque aujourd'hui, alors qu'on lui demande ce complément. Madame la ministre, la réalité, c'est qu'en termes d'exploitation du réseau, cette LGV sert aujourd'hui à desservir Luxembourg, Metz, Strasbourg, Colmar, Mulhouse, avant de descendre, non pas vers Paris, mais vers le Sud : Montpellier, Marseille et Barcelone. Elle part de Francfort, même si, effectivement, les voyageurs de cette ville qui veulent se rendre à Paris ne passent pas par cette ligne. Elle permet aux Suisses de descendre dans le Sud et d'aller à Paris. Cette ligne permet la complémentarité ; c'est une ligne intelligente et européenne.

Nous avons besoin depuis Paris, comme vous l'avez souligné, de penser à l'Europe. C'est parce qu'il faut penser à l'Europe que je vous demande, mes chers collègues, comme d'autres l'ont déjà fait, de voter en faveur de cet amendement. (*Mme Victoire Jassin applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. Claude Kern, pour explication de vote.

M. Claude Kern. Pratiquement tout a été dit. Je ne peux que souscrire aux propos qui ont été tenus. Il faut vraiment penser Europe, comme vient de l'indiquer Jacques Bigot. La ligne Rhin-Rhône est une ligne européenne, et nous n'avons

pas le droit de passer à côté. Son financement est prévu, les études ont été réalisées : je ne vois pas pourquoi, du jour au lendemain, on stoppe ce projet pour le renvoyer aux calendes grecques.

Je soutiens donc ces amendements.

M. le président. La parole est à Mme Patricia Schillinger, pour explication de vote.

Mme Patricia Schillinger. François Patriat et moi-même avons cosigné l'amendement n° 2 rectifié *quinquies*, que nous soutenons fortement.

Mes collègues ont exposé tous les arguments. Je sais que vous êtes contrainte, madame la ministre, par un budget serré, mais ce projet date déjà d'il y a dix ans – dix ans de travail des élus, dix ans de travail avec des associations, dix ans pendant lesquels les usagers ont été demandeurs.

Vous nous demandez de reporter encore ce projet de dix ans. Mais, à ce moment-là, tous les projets ou études seront caducs et il faudra recommencer pendant dix années encore... Je ne l'accepte pas ! Mon groupe votera ces amendements.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il ne s'agit aucunement pour la commission de remettre en cause l'opportunité et l'intérêt pour les populations et les élus des territoires concernés d'un seul de ces projets.

Tous les projets qui figurent dans les différents amendements que nous avons étudiés hier, dans ceux que nous examinons en ce moment et dans ceux que nous verrons ensuite, auxquels j'ajouterai ceux qui n'ont pas été déposés par de nombreux collègues pour leur propre région, sont déterminants en termes d'aménagement du territoire et sont importants.

M. Martial Bourquin. Le présent projet est déjà commencé !

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'équation que nous avons à résoudre est la suivante : avec un budget déterminé, au titre de l'Afitf, de 2,4 milliards d'euros, avec le scénario retenu par le COI, au sein duquel siègent – je le rappelle – un certain nombre de collègues parlementaires, sénateurs et députés, il faut élaborer une programmation cohérente qui puisse être respectée, afin d'éviter que nos concitoyens ne voient, une nouvelle fois, les nombreux projets votés par le Parlement n'être toujours pas financés dix, quinze ou trente ans plus tard.

Je souhaite que l'Afitf soit dotée le plus rapidement possible des moyens nécessaires et suffisants – c'est ce que nous avons tenté de faire dans ce texte – pour financer l'ensemble de ces projets. Il faudrait 1 milliard d'euros supplémentaire chaque année pour y parvenir. Aujourd'hui, ce milliard n'existe pas, les ressources ne sont pas suffisantes.

C'est une question de choix politique ; il appartiendra au Gouvernement, dans le cadre du projet de loi de finances, de donner éventuellement une orientation en ce sens, de trouver les ressources pour permettre à l'ensemble de ces projets d'être réalisés dans les meilleurs délais.

Ma position en tant que rapporteur n'est pas forcément très confortable, parce que je dois donner des avis défavorables à tous ces projets pour être cohérent avec, à la fois, la position de la commission et les orientations stratégiques que nous avons définies.

Vous êtes évidemment libres, mes chers collègues ; nous pouvons encore approuver d'autres projets. Nous en avons rejeté un certain nombre hier et aujourd'hui – dommage pour ceux qui n'ont pas pu bénéficier d'un vote favorable.

Mais cet inventaire à la Prévert fera l'objet d'arbitrages dans le cadre du COI, et les orientations seront sans doute les mêmes que celles qui ont été préconisées hier.

Cela dit, à titre personnel et en tant que rapporteur, je n'ai aucune velléité de ne pas faire aboutir tel ou tel projet. Je souhaiterais, dans l'absolu, qu'ils soient tous réalisés.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je remercie Michel Raison d'avoir souligné la difficulté de l'exercice auquel nous nous livrons. Les lignes à grande vitesse qui ont été promises partout en France représentent 36 milliards d'euros. Les débats que nous avons cet après-midi le montrent, chacun considère que sa ligne est prioritaire.

Ce qui vous est proposé, mesdames, messieurs les sénateurs, c'est de sortir des promesses par lesquelles on laisse croire à chacun que son projet sera réalisé demain pour adopter une programmation raisonnée qui résulte du travail du COI, lequel a réfléchi à différents scénarios de ressources. Celui sur lequel il vous est proposé de vous prononcer suppose de dégager 500 millions d'euros supplémentaires à partir de 2020. Et il faudra travailler sur ces ressources supplémentaires en prenant en compte les conclusions du grand débat.

Vis-à-vis de nos concitoyens et de nos territoires, il faut garder cette sincérité, en prévoyant une programmation de projets sur lesquels on peut réellement s'engager. Si nous devons avoir davantage de ressources, je n'ai pas de doute sur le fait que nous saurions les utiliser intelligemment, que ce soit pour accélérer les travaux sur les petites lignes ferroviaires dont on a parlé, pour accélérer la régénération du réseau routier, pour « désaturer » plus vite les grands nœuds ferroviaires, pour achever plus rapidement les grands itinéraires de désenclavement.

Mais je vous alerte sur le fait que si nous devons remettre des listes de projets incompatibles avec les enveloppes dont nous discutons, nous perdrons tout l'intérêt de l'exercice de programmation qui vous est proposé dans le projet de loi. Je le confirme, je demande le retrait de ces amendements ; à défaut, l'avis du Gouvernement sera défavorable.

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

M. Jean-François Longeot. Madame la ministre, vous avez pu constater que, sur l'ensemble des travées de cette assemblée, tout le monde était favorable à ces amendements, ce dont je me réjouis.

On peut très bien s'en tenir à ce que décide le COI, parce qu'il faut bien qu'il y ait des personnes qui décident. Mais pourquoi n'accepterions-nous pas que les territoires et le Parlement examinent les projets et les mettent en place ?

M. Michel Canevet. Bien sûr !

M. Martial Bourquin. Le Sénat sert à cela !

M. Jean-François Longeot. La première tranche de la ligne en cause n'est aujourd'hui pas rentable. Pour quelle raison ? Parce qu'il manque la deuxième tranche, qui permettra d'atteindre la rentabilité.

De plus, toutes les études sont réalisées. Il faut tenir compte de l'engagement de l'ensemble des collectivités sur ce dossier. Je me suis d'ailleurs entretenu avec la présidente de la région Bourgogne-Franche-Comté qui est prête à mettre un peu plus d'argent pour terminer ce projet. Nous devons décider aujourd'hui.

Puisque les deux amendements sont identiques, je propose que tout le monde s'y rallie, afin que nous puissions montrer la volonté de notre assemblée et celle des territoires de développer cette deuxième branche, laquelle est, monsieur le rapporteur, non pas un aménagement régional, mais un véritable aménagement européen.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Je voterai ces amendements, car je considère qu'en l'état actuel du texte la masse des investissements prévus pour l'ensemble du secteur ferroviaire n'est pas suffisante.

Par ailleurs, nous n'avons pas réellement réglé le problème de la dette de la SNCF ; nous n'avons pas de plan ambitieux d'investissements articulant le soutien aux LGV et aux petites lignes, qui doivent, elles aussi, recevoir des investissements.

Dans la période actuelle, la France a besoin d'un plan de relance. On me rétorque que la croissance est au-dessus de la moyenne européenne. Mais cette croissance est très faible et elle n'est pas de nature à résorber le chômage de manière significative dans notre pays. Je le redis, nous avons besoin d'un plan de relance, qui doit avoir deux piliers.

Le premier pilier, c'est le pouvoir d'achat, qui n'est pas le sujet de notre débat d'aujourd'hui.

Le second, ce sont des politiques d'investissement, parce que l'investissement public soutient aussi des secteurs industriels décisifs en France.

Il faut donc accompagner, par ces deux politiques, une politique globale de relance. La question des transports en commun est vitale pour la réduction des émissions de CO₂. On ne peut pas isoler chaque mode de transport pour savoir combien il permet d'économiser d'émissions de CO₂, parce qu'il s'agit de pratiques : soit on prend les transports en commun, soit on continue de privilégier la route ou d'autres modes. Il faut donc un maillage de transports en commun complémentaires.

Cela étant, notre pays a besoin de nouer un nouveau partenariat entre l'État et les collectivités locales. Annuellement, une grande conférence sur le rail devrait être organisée, pendant laquelle toutes les collectivités locales pourraient débattre du cofinancement de certains secteurs, pour définir la part de l'État et celle des régions, voire, dans des cas plus limités, celle des collectivités plus restreintes.

Cette question est vue par le petit bout de la lorgnette.

Que va-t-il en résulter ? On va dire non à telle ou telle ligne, ce qui va complètement démoraliser un certain nombre de territoires qui auront le sentiment que leurs besoins de développement, notamment en termes d'infrastructures nécessaires, ne sont pas pris en compte.

Pour ma part, je voterai ces deux amendements identiques, mais je ne voterai pas ce projet de loi. (*Exclamations amusées sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Roger Karoutchi. C'est dit !

M. le président. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. Le train ne sifflera pas trois fois...

Depuis le début de nos discussions, madame la ministre, je me dis deux choses.

Vous écoutez et répondez à l'ensemble de nos collègues, de tout territoire et de toute sensibilité, qui vous ont présenté leurs projets. Pour ma part, vous avez pu constater que je n'ai défendu aucun projet plus territorial qu'il ne le faudrait.

Toutefois, madame la ministre, vous ne pouvez pas vous contenter de reprendre ces projets, de souligner leur intérêt, et de les mettre tous à plat. Votre devoir est de hiérarchiser, de faire des choix.

M. Laurent Duplomb. Bien sûr! Il faut du courage!

M. Pascal Savoldelli. Quand on gère une collectivité – commune, département ou région –, on est obligé de faire des choix en termes de budget. J'ai vécu cette situation en tant qu' élu départemental. Et ce n'est pas facile. Cela amène parfois à faire face à une majorité et à une opposition, mais parfois aussi à réunir l'unanimité.

Ne nous opposons pas de territoire à territoire. Je suis un banlieusard de Paris, je ne veux pas m'opposer ici à d'autres élus ruraux ou semi-urbains sur les problèmes de desserte qu'ils peuvent rencontrer. Madame la ministre il faut que vous donniez un avis tranché.

Ensuite, vous nous avez expliqué que l'enveloppe pour l'ensemble de ces projets était limitée. Pourquoi alors au début de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités nous avez-vous dit que les financements ne figuraient pas dans le texte, car il fallait attendre les résultats du grand débat national?

M. Laurent Duplomb. C'est vrai!

M. Pascal Savoldelli. Le problème, c'est que vous nous demandez d'abord de ne pas aborder la question des moyens et des financements pour nous dire ensuite, au moment de nous déterminer, que tout se fera à enveloppe limitée!

Je le dis de manière très apaisée: c'est à nous tous, élus locaux, élus nationaux, Gouvernement, qu'il revient de redorer l'image de la politique. Nos questions méritent donc des réponses, madame la ministre. *(Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste. – Mme Michèle Vullien et M. Sébastien Meurant applaudissent également.)*

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 2 rectifié *quinquies* et 915 rectifié *bis*.

Nous pourrions ainsi changer de région... *(Sourires.)*

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 780, présenté par Mme Bonnefoy, est ainsi libellé:

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après l'année:

2018

insérer les mots:

auquel sont ajoutés les travaux de mise à deux fois deux voies et de sécurisation de la traversée des agglomérations sur les deux portions de route en travaux de la RN 141, ainsi que le réaménagement de la ligne ferroviaire Angoulême-Limoges.

La parole est à Mme Nicole Bonnefoy.

Mme Nicole Bonnefoy. Nous changeons effectivement de région... *(Sourires.)*

Madame la ministre, je sais que vous connaissez bien mon département, la Charente, en région Nouvelle-Aquitaine. Vous savez donc que les travaux de la mise à 2x2 voies de la route nationale 141 ne sont pas terminés, même s'ils avancent, et qu'une dernière section doit encore être programmée dans un futur contrat de plan État-région.

Vous savez également que la ligne ferroviaire Limoges-Angoulême, dite « petite ligne », mais qui est une ligne du quotidien, ne voit plus de trains circuler depuis un peu plus d'une année, faute d'investissements, et ce alors même qu'il s'agit d'une vraie ligne de désenclavement des territoires ruraux.

Vous dites à juste titre, madame la ministre, que personne ne doit être assigné à résidence en raison du manque d'offre de mobilité de qualité et de proximité. C'est la raison pour laquelle nous attendons un engagement fort de l'État, au travers de la renégociation du contrat de plan État-région, aux côtés des collectivités locales, et plus particulièrement aux côtés de la région, pour terminer au plus vite cette mise à 2x2 voies de la route nationale 141 et pour redonner vie à la ligne ferroviaire Limoges-Angoulême.

Par cet amendement, madame la ministre, je souhaite attirer votre attention sur ces questions. Je vous remercie par avance de votre réponse.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il me semble qu'il s'agit d'un amendement d'appel, et je vais laisser le Gouvernement répondre...

Toujours est-il que la commission vous demande de bien vouloir retirer cet amendement, ma chère collègue; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je conçois également cet amendement comme un amendement d'appel, dans la mesure où tous les projets inscrits dans les contrats de plan n'ont pas vocation à figurer dans une loi de programmation.

Je peux d'ores et déjà vous rassurer, madame la sénatrice, sur l'aménagement à 2x2 voies de la RN 141 auquel, comme vous le savez, je suis personnellement attachée.

Ce projet est financé à hauteur de 112 millions d'euros pour la section Exideuil-Chasseneuil, entre Limoges et Angoulême, et de 40 millions d'euros pour la section La Vigerie-Villesèche, entre Angoulême et Cognac. Le contrat de plan prévoit donc une enveloppe de 150 millions d'euros pour cet itinéraire.

Nous allons enfin pouvoir réaliser cette mise à 2x2 voies dont je sais qu'elle est attendue depuis des années.

La ligne ferroviaire Angoulême-Limoges fait également l'objet d'une attention soutenue de la part de l'État, compte tenu de son état de dégradation avancé. J'ai

demandé au préfet de Nouvelle-Aquitaine de réunir de nouveau tous les acteurs concernés pour définir une stratégie d'action, afin d'assurer la pérennité de cette ligne.

M. le président. Madame Bonnefoy, l'amendement n° 780 est-il maintenu ?

Mme Nicole Bonnefoy. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 780 est retiré.

L'amendement n° 851, présenté par M. Duran, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 75

Après l'année :

2018,

insérer les mots :

auquel sont ajoutés les travaux d'aménagement de la RN20 en Ariège,

La parole est à M. Alain Duran.

M. Alain Duran. Je veux à mon tour évoquer un autre axe européen, celui qui relie Paris à Barcelone, et plus particulièrement le tronçon Toulouse-Barcelone qui traverse mon département, l'Ariège.

Aujourd'hui, madame la ministre, il faut 4 heures et 30 minutes pour parcourir les 330 kilomètres qui séparent Toulouse de Barcelone. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'il reste 70 kilomètres de route nationale qui traversent de nombreux villages, avec les risques que cela comporte.

Les riverains subissent un défilé incessant de véhicules sous leurs fenêtres : 16 000 voitures – 25 000 lors des départs en vacances – et 1 000 poids lourds tous les jours.

Qu'a-t-on fait ces dernières années ? Un traité international, signé en mars 2017 par Bernard Cazeneuve, prévoit d'améliorer la viabilité hivernale de cet axe de circulation avec la création de paravalanches entre Ax-les-Thermes et la frontière andorrane et un investissement conjoint des deux pays, ce qui est une première en matière d'axe routier.

L'État, quant à lui, est aussi partie prenante dans une convention conclue avec le conseil départemental de l'Ariège et le conseil régional d'Occitanie qui se sont engagés à cofinancer les travaux, afin d'améliorer les conditions de circulation sur cette partie de la route nationale 20 par la création de contournements de certaines villes, notamment de Tarascon-sur-Ariège, et par l'aménagement de nouvelles voies de dépassement.

Il ne s'agit pas, comme vous pouvez le constater, madame la ministre, d'un projet de 2x2 voies.

Près de deux ans jour pour jour après la signature de ces deux textes, où en est-on ? Alors que tout est prêt, même terminé côté espagnol, nous produisons des études, voire des études d'études, mais toujours pas de chantier engagé. Les Andorrans ont inscrit 10,5 millions d'euros dans leur programmation budgétaire de 2018 et ne comprennent pas ces lenteurs.

La région Occitanie et le département de l'Ariège ont clairement affiché leur engagement financier à hauteur de 135 millions d'euros. Nous attendons maintenant celui de l'État, afin de matérialiser rapidement les engagements pris

en mars 2017 pour accélérer le calendrier de la modernisation et de la sécurisation de cette cinquantaine de kilomètres de l'axe Toulouse-Barcelone.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Par cohérence avec les amendements précédents, la commission demande le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit également d'un amendement d'appel.

Je vous confirme, monsieur Duran, que l'aménagement de la RN 20 entre Foix et Andorre est tout à fait emblématique des enjeux de désenclavement des territoires ruraux et de montagne.

Je tiens à cette politique de désenclavement. C'est tout le sens du financement de 1 milliard d'euros sur dix ans que nous avons mis en place pour accélérer la modernisation de ces itinéraires qui attendent depuis de trop nombreuses années.

Je serai attentive, dans le cadre de la programmation des contrats de plan État-région, à ce que les engagements pris en 2017 dans l'accord franco-andorran soient honorés.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 851.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 992 rectifié, présenté par MM. Darnaud, Genest, Magras et Sol, Mmes Berthet et Duranton, MM. Charon, Paccaud et Savin, Mme Bruguère, M. B. Fournier, Mme Deroche, MM. Regnard et Buffet, Mme Lassarade, MM. Bouchet, Sido et Perrin, Mmes Deromedi, Lopez et M. Mercier, MM. Rapin, Duplomb, J.M. Boyer, Laménie et Revet et Mmes Lamure, Chauvin et Garriaud-Maylam, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après l'année :

2018

insérer les mots :

auquel sont rajoutés les aménagements recommandés par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre du rapport qu'elle a remis en 2012

La parole est à M. Mathieu Darnaud.

M. Mathieu Darnaud. Je ne vais pas répéter le plaidoyer pour la route nationale 102 que j'ai pu faire hier soir, même s'il est toujours important de dire combien nous sommes attachés au fait que la seule route nationale qui traverse notre département de l'Ardèche, et qui est également un axe structurant entre le Massif central et la vallée du Rhône, soit confortée et que les travaux préconisés par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, la Dreal, dans un rapport de 2012 soient effectués le plus rapidement possible.

C'est sur ce dernier point que je souhaite revenir. Je tiens d'ailleurs à remercier l'ensemble de mes collègues d'avoir, hier, à l'unanimité, voté mon amendement.

Alors que la nécessité de réaliser ces travaux sur une grande liaison d'aménagement du territoire a été soulignée en 2012 par la Dreal, nous ne disposons toujours pas d'un embryon d'étude, d'un chiffrage véritablement abouti et encore moins d'un calendrier prévisionnel. Comme viennent de le rappeler plusieurs de mes collègues, je sais qu'il en est de même dans de nombreux territoires.

Je veux vous rappeler, madame la ministre, que la réalisation de ces projets, *a fortiori* quand ils figurent dans les contrats de plan État-région, est une impérieuse nécessité. Il y va clairement de la sécurisation de ces axes.

Nous avons eu de grands débats autour de la question des 80 kilomètres par heure. Je vous invite à circuler sur cette route nationale, dont une grande partie se situe en montagne, et vous verrez par vous-même si nous ne sommes pas face à un véritable problème de sécurité.

Je le dis avec force et conviction : il est grand temps que l'État respecte sa parole.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Comment imaginer que nous pourrions inscrire dans la loi des travaux demandés par la Dreal ? Par ailleurs, l'année 2012 étant assez éloignée, il faudrait certainement actualiser les flux initialement retenus.

La commission demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

L'Ardèche a été largement prise en compte hier soir, cela devrait suffire... (*Sourires.*)

M. le président. Nous ne sommes pas au marché !

Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Darnaud, j'ai bien noté les programmes prioritaires que vous avez mentionnés en amont de l'examen de cet amendement qui vise spécifiquement le département de l'Ardèche. Ils seront bien pris en compte dans la programmation, dans le cadre des contrats de plan État-région.

Je vous demande donc de bien vouloir retirer cet amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Monsieur Darnaud, l'amendement n° 992 rectifié est-il maintenu ?

M. Mathieu Darnaud. J'accède à cette demande de retrait dans la mesure où le Gouvernement a pris des engagements. Mais nous serons très vigilants à ce qu'ils soient respectés.

M. le président. L'amendement n° 992 rectifié est retiré.

L'amendement n° 294 rectifié, présenté par Mme Morhet-Richaud, MM. Dufaut, Chaize, Vaspert, D. Laurent, Vial et Bascher, Mme Lassarade, MM. B. Fournier et Bonne, Mme Deromedi, MM. Savin et Charon, Mme Grunty, M. Le Gleut, Mme Durantou, M. Milon, Mme Imbert, M. Regnard, Mme Noël, MM. J.M. Boyer, Longuet et Gremillet et Mmes Lamure et Berthet, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 75, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Le tableau 6 est complété par A51 (achèvement) dans les opérations routes.

La parole est à Mme Patricia Morhet-Richaud.

Mme Patricia Morhet-Richaud. Cet amendement vise à finaliser la réalisation du tronçon autoroutier manquant entre les départements de l'Isère et des Hautes-Alpes, maillon essentiel de l'axe routier majeur entre le nord et le sud de l'Europe.

En effet, il ne figure pas dans la programmation du scénario 2 proposé par le Conseil d'orientation des infrastructures, qui fait référence dans le rapport annexé au présent projet de loi.

Depuis 1987, date de l'annonce d'une autoroute entre Grenoble et Sisteron, les décisions gouvernementales n'ont pas permis de finaliser cette liaison, pourtant stratégique, visant à délester la vallée du Rhône, à relier les Alpes du Nord aux Alpes du Sud et à réaliser une continuité autoroutière entre la mer du Nord et la Méditerranée.

L'inclusion de l'achèvement de l'A 51 entre le col du Fau, dans l'Isère, où elle arrive actuellement, et les Hautes-Alpes, est parfaitement cohérente avec les objectifs du projet de loi d'orientation des mobilités.

En effet, cet aménagement, d'une longueur inférieure à 100 kilomètres, contribuera à finaliser un grand itinéraire routier. Il participera à fluidifier les échanges entre les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur, tout en sécurisant les réseaux du quotidien. Il renforcera les liens avec l'agglomération grenobloise et soutiendra l'activité économique et le maintien de l'emploi dans un des territoires français les moins peuplés, largement tourné vers le tourisme, qui souffre d'un enclavement géographique et de difficultés en termes de mobilité.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Comme pour les amendements précédents, la commission demande le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

Le scénario 2 du COI a été retenu, avec ses priorités. Nous souhaitons tous aller vers le scénario 3 et faire en sorte qu'aucun projet ne soit abandonné, *a fortiori* quand il s'agit d'achever un tronçon prévu et programmé.

Je laisse le Gouvernement nous dire s'il compte prendre des engagements sur cette question.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'autoroute A 51 a été considérée comme non prioritaire par la commission Mobilité 21.

Ce projet, peu banal, de réaliser une autoroute à travers les massifs alpins n'a pas été poursuivi depuis ladite commission et n'a donc pas été examiné par le Conseil d'orientation des infrastructures.

Pour autant, le besoin de désenclavement est réel, ce qui explique les travaux en cours sur la RN 85, laquelle n'est pas le prolongement direct de l'A 51, dont une portion est maintenant départementale.

J'ai pu voir, lors d'un déplacement sur place, les travaux de contournement de Gap. Des projets d'amélioration de la RN 85 sont à l'étude. Ces derniers, très importants, font partie des projets de désenclavement soutenus dans le cadre de la programmation.

Le Gouvernement vous demande de retirer cet amendement, madame la sénatrice ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Frédérique Puissat, pour explication de vote.

Mme Frédérique Puissat. Je veux remercier Patricia Morhet-Richaud de soulever cette question.

Si l'on regarde une carte de France, on s'aperçoit qu'il manque 80 kilomètres – certes, en zone de montagne – à cette autoroute, qui traverse déjà l'Isère et les Hautes-Alpes. Cet amendement me semble donc tout à fait pertinent.

Si ma collègue ne le retirait pas, je m'abstiendrais. Non pas que je sois opposée au principe de cette continuité, mais parce que, en Isère, comme vous le savez, madame la ministre, nous avons fait un autre choix, dicté par l'urgence, celui d'aménager la RD 1075, parallèle à la RN 85. Nous pouvons le faire parce que notre département a plus de moyens que ceux de la Drôme ou des Hautes-Alpes.

Toutefois, et je vous ai posé une question écrite à ce sujet, nous attendons les financements de l'État pour ces aménagements de sécurité.

Nonobstant votre position sur l'A 51, l'État s'est engagé à financer ces travaux sur la RD 1075 et la RN 85 à hauteur de 200 millions d'euros pour accompagner les collectivités territoriales. Il est important que vous apportiez assez rapidement une confirmation écrite à ces engagements.

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

M. Guillaume Gontard. Comme l'a souligné mon collègue Pascal Savoldelli, il faut faire des choix.

Vous l'avez dit clairement, madame la ministre, ce projet n'est plus d'actualité, à la fois en raison de son coût et pour des questions environnementales liées à la cuvette grenobloise, qui connaît déjà de réels soucis. Après avoir beaucoup évoqué la liaison Lyon-Turin, on est d'ailleurs en train de revenir sur le réseau ferré...

Les collectivités territoriales sont passées à autre chose, comme l'a souligné Frédérique Puissat, notamment en lançant des travaux d'aménagement sur la RD 1075.

Surtout, il existe une ligne ferroviaire qui traverse déjà ce territoire et qui ne demande qu'à être poursuivie : la ligne Grenoble-Veynes-Gap. Il s'agit d'une véritable priorité : cette ligne risque en effet de fermer en raison de la fameuse règle d'or que nous avons adoptée.

Nous disposons de financements de la région, de la métropole et même du département. Nous attendons les financements de l'État et de SNCF Réseau. Il y a urgence, puisque cette ligne risque de fermer en 2020-2021, faute d'investissements. Une telle fermeture serait un non-sens en termes de désenclavement. Comment serait-il encore possible de parler mobilité si l'on fermait une telle ligne de vie ?

M. le président. Madame Morhet-Richaud, l'amendement n° 294 rectifié est-il maintenu ?

Mme Patricia Morhet-Richaud. Madame la ministre, vous avez bien compris que notre territoire souffrait d'enclavement.

Au-delà des travaux d'aménagement de la RD 1075 et de l'A 51 qui se termine à La Saulce, il y a une forte demande pour le contournement de Gap et en direction de la vallée de l'Avance.

Les voies ferrées sont un grand souci pour notre département.

Je compte sur vous, madame la ministre. Je retire mon amendement en espérant que des actes suivent.

M. le président. L'amendement n° 294 rectifié est retiré.

L'amendement n° 989 rectifié, présenté par MM. Bérít-Débat et Montaügé et Mme Artigalas, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 77

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Concernant la route nationale 21 qui relie Limoges, en Haute-Vienne, à Tarbes, dans les Hautes-Pyrénées, via Périgueux, Bergerac, Agen et Auch, l'État s'engage à présenter un calendrier ambitieux de réalisation du projet de mise à 2x2 voies de cet axe nord-sud structurant pour les cinq départements qu'il traverse, et à l'intégrer parmi les projets inscrits dans le tableau 6 du rapport du COI du 1^{er} février 2018.

La parole est à M. Claude Bérít-Débat.

M. Claude Bérít-Débat. Par cet amendement, je souhaite interroger Mme la ministre sur les intentions du Gouvernement vis-à-vis de la nationale 21 et, surtout, du projet Euro 21, mené par les compagnies consulaires des cinq départements français concernés et par des compagnies consulaires espagnoles.

Ce projet va de Limoges jusqu'à Tarbes. Il dessert les départements de la Haute-Vienne, de la Dordogne, du Lot-et-Garonne, du Gers et des Hautes-Pyrénées. Il permettrait également de se rendre en Espagne, jusqu'à Saragosse, à travers un tunnel qui passerait sous les Pyrénées. L'association qui défend l'Euro 21 depuis plusieurs années souhaite, eu égard aux problèmes financiers de l'État, mettre en place une société de projet pour faire passer la RN 21 à 2x2 voies.

En attendant, un certain nombre de points noirs demeurent. Je pense notamment à la déviation de Périgueux ou à celle de Bergerac. Il s'agit d'un projet structurant, de dimension internationale, mais qui emporte également des conséquences sur la desserte locale.

Madame la ministre, vous aurez compris qu'il s'agit d'un amendement d'appel. Je souhaite connaître les intentions du Gouvernement par rapport aux travaux à mener sur cet axe 21 et son avis sur l'europrojet soutenu – notamment – par les compagnies consulaires des départements concernés.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Par cohérence avec ses positions précédentes, la commission demande le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme, monsieur Bérít-Débat, que la RN 21 fait bien partie des itinéraires de désenclavement que nous avons la volonté d'accélérer.

Il est important d'avoir une vision pragmatique de l'aménagement de cet axe, sans pour autant poursuivre une mise à 2x2 voies systématique.

L'amélioration de cet axe a bien vocation à s'inscrire dans les contrats de plan État-région. Des travaux de mise à 2x2 voies de l'entrée sud de Villeneuve-sur-Lot, la poursuite des études de mise à 2x2 voies de la section La Croix-Blanche-Montbalen, et des aménagements de sécurité entre Boulazac et Saint-Laurent-sur-Manoire sont d'ores et déjà prévus.

Le Gouvernement vous demande donc de bien vouloir retirer cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Patrice Joly, pour explication de vote.

M. Patrice Joly. Les dernières interventions ont évoqué les itinéraires alternatifs, les logiques de désenclavement, la finalisation d'un certain nombre d'itinéraires...

Je voudrais y apporter ma contribution en évoquant l'A 77. Il manque aujourd'hui douze kilomètres, pour 80 millions d'euros, afin d'optimiser l'investissement et d'achever le linéaire.

Si l'on estime les efforts réalisés au cours des vingt-cinq dernières années, on a construit un kilomètre par an dans le département de la Nièvre.

Cet itinéraire débouchera sur la RCEA, route Centre Europe Atlantique, dont la réalisation est aujourd'hui envisagée à l'horizon 2023.

Il me paraît très important de finaliser cet itinéraire, raison pour laquelle je m'associe aux interventions des orateurs précédents pour demander que ces projets autoroutiers soient menés à terme. Cela relève d'une bonne gestion des fonds publics déjà investis.

M. le président. La parole est à M. Michel Savin, pour explication de vote.

M. Michel Savin. Je souhaite revenir un instant sur l'amendement précédent.

Madame la ministre, vous n'avez pas répondu à l'excellente question de ma collègue Frédérique Puissat sur l'engagement de l'État aux côtés des collectivités locales pour la réalisation des travaux sur la RD 1075 et sur la route nationale 85.

Nous suivons tous deux ce dossier pour le département et nous aimerions une réponse concrète.

M. le président. Dans ce tour de France des routes, on nous demande de revenir en arrière... Mme la ministre fera comme elle voudra.

La parole est à M. Franck Montaugé, pour explication de vote.

M. Franck Montaugé. Le projet Euro 21 représente un enjeu de désenclavement pour la partie sud du territoire du Gers, notamment avec le contournement de l'agglomération du Grand Auch.

Ce projet spécifique a connu quelques vicissitudes. La maîtrise d'ouvrage en a ainsi été transférée du conseil général à l'État.

Nous savons que des crédits sont disponibles dans le cadre du contrat de plan État-région. Nous souhaiterions que ces études soient engagées en tenant compte de celles qu'a déjà réalisées le conseil général du Gers, afin d'éviter tout gaspillage d'argent public. Des acquisitions foncières ont même été engagées en vue de la réalisation de ce contournement très important.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le souligner, la route nationale passe aujourd'hui au pied de la cathédrale d'Auch, monument le plus visité du département du Gers. Non seulement cela fait désordre, mais c'est surtout très dangereux et très polluant pour la ville.

M. le président. La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérit-Débat. Je vous remercie de votre réponse, madame la ministre. Elle est malheureusement partielle, puisque vous n'avez pas répondu s'agissant de ce projet, qui est dans les cartons depuis un certain temps.

Vous l'avez compris, il s'agit d'un projet à dimension économique, porté par des acteurs économiques des cinq départements concernés. Il s'agit de mettre à 2x2 voies la route qui relie Limoges à Tarbes, dans le cadre d'une concession.

Je demanderai au président de l'association qui gère le projet de vous rencontrer, madame la ministre. Si vous le permettez, je l'accompagnerai, pour débattre de ce sujet et recevoir une réponse forte.

Je retire donc cet amendement, qui, vous l'avez compris, est un amendement d'appel.

M. le président. L'amendement n° 989 rectifié est retiré.

L'amendement n° 772 rectifié *quater*, présenté par M. Kerrouche, Mme Lubin, MM. Bérit-Débat, Vaugrenard, Temal, Lalande et Montaugé, Mme Harribey, MM. Lurel et Tourenne, Mme G. Jourda, MM. Daudigny et P. Joly, Mmes Artigalas et Préville, MM. Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mme Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Monier, MM. Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Rapport annexé, après l'alinéa 77

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Sur le modèle de la Société du Grand Paris, l'État accompagne la mise en œuvre de sociétés de financements permettant l'identification de ressources territoriales nouvelles et de financements innovants, afin d'accélérer le portage et la réalisation de grandes infrastructures.

La parole est à M. Claude Bérit-Débat.

M. Claude Bérit-Débat. Il s'agit non pas d'un amendement d'appel, mais d'un amendement structurant.

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a permis l'accélération de la mise en œuvre du projet de transport, par la création d'un établissement public spécifique chargé de son portage, son financement et sa réalisation. Sa création a été justifiée par l'importance du « projet urbain, social et économique d'intérêt national » visant à « promouvoir le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale afin de renforcer l'attractivité de la région face à la concurrence des autres métropoles mondiales ».

Ces objectifs sont équivalents aux priorités identifiées par le Conseil d'orientation des infrastructures, pour « doter la France d'infrastructures performantes au service de l'économie française », en répondant « aux objectifs de transition écologique, de soutenabilité économique et de solidarité » pour la programmation des grandes infrastructures à venir.

Il semble dès lors essentiel, par équité de traitement de l'ensemble de nos citoyens, que l'État mette en œuvre prioritairement des sociétés de financement sur l'ensemble du territoire, comme ce fut le cas en Île-de-France avec la SGP, la Société du Grand Paris.

Cet amendement vise en conséquence à fixer comme priorité nationale la possibilité de mise en œuvre de sociétés de financement pour accélérer la réalisation de grandes infrastructures. Leur création a pour but de matérialiser l'engagement commun de l'État et de ses établissements publics, ainsi que des collectivités territoriales intéressées par de tels projets, pour assurer, à l'échéance la plus rapide, la réalisation de ces infrastructures, conformément aux préconisations du Conseil d'orientation des infrastructures

À ce titre, au regard de l'intérêt structurant du Grand projet du Sud-Ouest pour accompagner le développement démographique et économique du sud-ouest de la France, cet amendement tend à ce que l'État crée par priorité un établissement public dénommé Société du Grand projet du Sud-Ouest. Cet outil permettrait en effet d'anticiper le portage financier futur de telles infrastructures.

Cet amendement intéresse le grand Sud-Ouest, à savoir la région Occitanie et la région Nouvelle-Aquitaine.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission n'est pas opposée à l'insertion d'une précision concernant un soutien aux sociétés de financement des grands projets, sur le modèle de la SGP.

Elle émet donc un avis favorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai eu l'occasion de le dire, et cela figure dans l'exposé des motifs, nous travaillons avec les collectivités, s'agissant du GPSO, mais aussi de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, pour examiner dans quelle mesure des ressources locales permettraient, dans le cadre d'une société de projet, d'accélérer la réalisation d'un projet.

La contrainte posée, c'est que cette société ne nécessite pas plus de financements que ceux qui sont prévus à l'heure actuelle dans la programmation des infrastructures. Par ailleurs, la dette de la future société de projet ne devra pas peser sur la dette publique.

Il s'agit donc de réflexions en cours. Je ne suis pas sûre que cet amendement ait une réelle valeur normative. Je vous demande par conséquent de bien vouloir le retirer, monsieur le sénateur. À défaut, je me verrai contrainte d'émettre un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. C'est la première fois que je vois un amendement de ce genre ! Je veux juste attirer l'attention de mes collègues socialistes sur ses implications.

Les élus franciliens demandent la suppression de la SGP, présidée par un préfet, qui est devenue une entité totalement technocratique leur échappant complètement. Ils demandent qu'Île-de-France Mobilités récupère la capacité d'organisation. Je ne vois pas très bien pourquoi des élus voudraient retirer certaines prérogatives aux conseils régionaux et aux autorités organisatrices de transport, qui sont dirigées par des élus, pour les confier à des sociétés plus ou moins contrôlées par l'État.

Qui plus est, la SGP a été créée parce qu'il fallait une structure qui puisse prélever des taxes supplémentaires sur les particuliers et les entreprises, comme c'est le cas en Île-de-France. En effet, la SGP prélève de fait 700 millions d'euros pour payer le Grand Paris Express, en empruntant sur cinquante ans. Franchement, toutes les régions de France

rèvent-elles d'une structure étatique échappant en grande partie aux élus et susceptible de prélever des taxes supplémentaires ? J'en doute !

Les Franciliens ont d'ores et déjà la SGP. Si vous voulez de ce modèle, nous le transférerons sans problème. Si même vous voulez la SGP, nous vous la donnons ! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérit-Débat. Pour ma part, face au centralisme parisien, je rappelle que je suis girondin.

Les élus de la Nouvelle-Aquitaine et de l'Occitanie, qui ont bien étudié le projet, y trouvent quelques avantages, notamment la capacité, pour les régions, d'intervenir. Faites-nous confiance, mon cher collègue, nous ne nous lancerions pas dans de grands projets qui reviendraient à nous faire harakiri !

Un certain nombre de collègues d'Occitanie l'ont rappelé, ils veulent que ces projets avancent. Certes, comme l'a dit Mme la ministre, il n'est pas utile d'inscrire cette disposition dans le projet de loi. Il s'agit de la possibilité, pour des collectivités, d'organiser, au minimum à l'échelle de leur région, des sociétés, en s'adossant à d'autres collectivités – la métropole ou les départements –, pour mettre en place de grandes infrastructures de transport.

Je demande donc aux élus des régions rurales de bien vouloir soutenir ce projet.

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

M. Olivier Jacquin. Je voudrais illustrer différemment cette idée, qui figurait dans les avant-projets du texte. Les versions précédentes, en effet, prévoyaient un tel dispositif pour permettre le financement d'infrastructures coûteuses ou complexes.

Je prendrai un exemple local. Je comprends que la Société du Grand Paris traumatise les élus locaux, parce qu'elle peut amener à se poser des questions. Le projet est complexe, pas très bien financé, et la présidence est effectivement confiée à l'État.

J'avais déposé un amendement, qui est tombé sous le coup de l'article 40 de la Constitution, qui visait à créer une société de projet dotée d'une recette impossible à imaginer, c'est-à-dire une euro-redevance kilométrique. Je vous parle, mes chers collègues, de la Lorraine, qui subit de manière éhontée le transit international de poids lourds.

Ainsi, s'agissant de projets coûteux et complexes, il convient de mieux associer les différents partenaires. Dans tous les grands projets d'infrastructures, l'État contribue à hauteur de 50 % environ, bien que la part des collectivités territoriales et de l'Europe soit souvent majoritaire.

Vous avez entendu hier soir la discussion concernant l'A 45, qui oppose deux projets presque concurrents. D'un côté, on propose une autoroute ; de l'autre, un corridor ferroviaire. Et ces deux projets ne relèvent pas des mêmes portefeuilles ! Dans une société de projet, on pourrait associer différents projets dans une enveloppe unique. C'est ce que j'ai proposé dans le cas de l'A 31 *bis*, ce corridor nord-sud très simple, allant de Luxembourg à Nancy, avec trois types d'infrastructures se côtoyant, l'une consacrée au transport fluvial, une autre au transport ferroviaire et une dernière concernant les routes nationales et départementales et les

autoroutes. Une société de projet permettrait de réunir tous les acteurs, pour déterminer les investissements prioritaires à réaliser pour fluidifier le transit sur ce secteur.

On réfléchit également en Lorraine à une nouvelle autoroute, mais l'État ne prévoit pas forcément de construire une voie réservée aux transports en commun. Car il gère l'infrastructure, mais pas les services.

Il s'agit donc d'un outil d'avenir intéressant, qu'il faut défendre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 772 rectifié *quater*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble constitué de l'article 1^{er} A et du rapport annexé, modifié.

(L'article 1^{er} A et le rapport annexé sont adoptés.)

M. le président. Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures quinze, est reprise à dix-sept heures vingt-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

Articles additionnels après l'article 1^{er} A

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

L'amendement n° 865 rectifié *bis*, présenté par Mmes Prévile, Tocqueville et Conway-Mouret et MM. Tourenne, P. Joly et Daudigny, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La France se fixe comme objectif de mettre sa politique fiscale touchant aux politiques de transports au service de l'atteinte des objectifs de l'Accord de Paris sur le climat.

À cette fin, le Gouvernement remet au Parlement avant le 1^{er} janvier 2020 un rapport dressant un état des lieux de l'ensemble des exonérations fiscales dont bénéficie le secteur des transports, tous modes confondus, et propose des perspectives de suppression progressive des exonérations fiscales contrevenant aux objectifs climatiques de la France.

La parole est à Mme Angèle Prévile.

Mme Angèle Prévile. Une actualité brûlante, aussi bien sociale que climatique, les manifestations de nos jeunes les vendredis, l'Affaire du siècle, qui a rassemblé plus de deux millions de signataires : tout cela nous appelle à nos responsabilités.

Nous avons signé les accords de Paris, et nous en sommes fiers. Il est donc temps d'agir et de mettre en cohérence nos politiques et nos engagements internationaux. Ce n'est pas facile, cela bouscule nos habitudes : c'est justement ce que nous devons faire, car nous sommes attendus. On attend en effet des politiques une véritable révolution. La politique de lutte contre le changement climatique doit devenir une priorité, car les rejets de gaz à effet de serre continuent à augmenter, de 2 % en 2018.

On le sait fort bien, tout cela est dû à l'activité humaine. Pour rappel, permettez-moi de citer le dernier rapport du GIEC : « Limiter le réchauffement climatique à 1,5°C au-dessus des niveaux préindustriels est une tâche herculéenne, impliquant des changements rapides et spectaculaires dans le mode de fonctionnement des États, des industries et des sociétés. »

C'est maintenant qu'il faut agir, parce que l'avenir se décide maintenant. Il s'agit de s'engager tout de suite et concrètement, en inscrivant dans la loi, de façon symbolique, ces engagements.

Le présent amendement vise ainsi à mettre en cohérence la politique fiscale de la France avec ses objectifs climatiques et à dégager des pistes possibles de nouvelles recettes pour financer le report modal, de modes de transport fortement émetteurs, notamment les modes routier et aérien, vers des modes moins émetteurs, comme les modes ferroviaire et fluvial. Il s'agit d'évaluer les impacts financier et environnemental de mesures fiscales.

Il conviendrait aussi d'étudier et de proposer des solutions d'accompagnement pour soutenir les secteurs en difficulté et les aider à réaliser leur transition écologique.

Par cet amendement, nous proposons de dresser un état des lieux de l'ensemble des exonérations fiscales dont bénéficie le secteur des transports, tous modes confondus, et de dessiner les perspectives d'une suppression progressive des exonérations fiscales contrevenant aux objectifs climatiques de la France. Nous devons regarder la réalité en face, pour prévoir l'avenir en responsabilité.

M. le président. L'amendement n° 108, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement avant le 1^{er} janvier 2020, un rapport dressant un état des lieux de l'ensemble des exonérations fiscales dont bénéficie le secteur des transports, tous modes confondus, et proposant des perspectives de suppression progressive des exonérations fiscales contrevenant aux objectifs climatiques de la France.

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

M. Pascal Savoldelli. Dans l'esprit de ce qui vient d'être dit par ma collègue Angèle Prévile, il s'agit de demander au Gouvernement de remettre au Parlement un rapport dressant un état des lieux de l'ensemble des exonérations fiscales dont bénéficie le secteur des transports et proposant des perspectives de suppression des exonérations contrevenant aux objectifs climatiques de la France. Nous avons besoin, au Sénat, d'un tel exercice critique.

Il nous importe de mettre en cohérence la politique fiscale de la France avec ses objectifs climatiques et de dégager des pistes possibles de nouvelles recettes pour financer le report modal, c'est-à-dire le transfert de modes de transport fortement émetteurs de gaz à effet de serre – je pense notamment au routier et à l'aérien – vers des modes moins émetteurs, ferroviaire et fluvial.

Il s'agit d'évaluer l'impact financier et environnemental de mesures fiscales qui contreviennent à l'impératif de changement de stratégie de transport porté par ce texte de loi, telles que les exonérations de TICPE, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, ou le remboursement accordé aux entreprises de transport de marchandises sur leur consommation professionnelle de gazole.

Ces exonérations contribuent *de facto* à soutenir un mode de transport fortement émetteur, pollueur et nocif et à entretenir une inégalité fiscale entre automobilistes et routiers.

Il conviendra aussi d'étudier et de proposer des solutions d'accompagnement, pour soutenir de façon vertueuse les secteurs en difficulté, afin de les aider à réaliser leur transition écologique. La suppression des exonérations sur les carburants pourrait par exemple s'accompagner d'une aide à des changements de pratiques dans le domaine de l'agriculture, orientée vers des solutions moins émettrices de polluants et de gaz à effet de serre, ou d'une aide à la conversion vers des motorisations plus vertueuses, gaz, hydrogène – nous avons déjà débattu dans cette enceinte de ces sujets –, pour les transports fluvial, ferroviaire et routier.

En 2017, les exonérations et ristournes fiscales sur la TICPE s'élevaient à 7,6 milliards d'euros. Elles sont en augmentation constante et vont continuer à s'accroître si les trajectoires actuelles ne sont pas remises en cause.

Je sais bien qu'on refuse souvent dans cet hémicycle de demander des rapports.

M. Charles Revet. C'est vrai !

M. Didier Mandelli, rapporteur. Et cela va continuer !

M. Pascal Savoldelli. Mes chers collègues, je fais deux suggestions.

À défaut d'un rapport, qu'on nous remette au moins une note...

M. Charles Revet. C'est autre chose !

M. Pascal Savoldelli. ... nous permettant de disposer d'une évaluation annuelle. Et, à titre de repli, en cas d'avis défavorable – je ne vois pas pourquoi, néanmoins, cette demande d'évaluation des exonérations fiscales au regard de nos objectifs climatiques recueillerait un avis défavorable –, je demanderai que votre commission, monsieur le président de la commission de l'aménagement du territoire, et celle des finances puissent malgré tout se voir chaque année communiquer un état des lieux par le Gouvernement – cette solution me paraît constructive.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je pense ne pas vous surprendre, monsieur Savoldelli.

Il existe déjà, aujourd'hui, de nombreux rapports sur la fiscalité environnementale, qu'ils émanent des ONG ou d'institutions comme l'Ademe, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, ou la Cour des comptes. Je ferai référence à un rapport du Commissariat général au développement durable datant de 2017, qui relevait les dépenses défavorables à l'environnement et traitait de toutes les questions liées à la fiscalité environnementale.

J'invite les intéressés – je ne sais si je dois m'adresser à Mme la ministre ou aux commissions – à compiler et à synthétiser tous ces rapports pour en extraire, comme on dit, la substantifique moelle et ainsi améliorer la lisibilité des enjeux en matière de fiscalité 9environnementale.

Cela dit, les éléments pertinents, de différentes natures, existent déjà. Nous sommes donc défavorables à la rédaction d'un nouveau rapport sur cette question. Il faut simplement trouver la bonne façon de compiler l'existant.

M. Bruno Sido. Très bien !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. En effet, s'il s'agit de faire le point sur les exonérations dont peuvent bénéficier certains secteurs – je suppose que cette question est même traitée dans la loi de finances ; vous mentionnez d'ailleurs vous-même les chiffres, monsieur le sénateur –, de nombreux rapports existent d'ores et déjà. Cet amendement est donc satisfait.

Une autre question, sous-jacente, est en jeu : celle de la fiscalité écologique. Ce sujet est au cœur du grand débat. Beaucoup d'arguments plaident pour la mise en place d'une fiscalité écologique ; nous avons pu mesurer, néanmoins, que c'était moins simple qu'on pourrait le penser et supposait d'être débattu, certains estimant que nous allons trop vite, d'autres, au contraire, que nous n'en faisons pas assez.

Ce qu'on peut retenir, en tout cas, c'est qu'une fiscalité écologique nécessite un accompagnement – tel est le sens des réflexions qui doivent se poursuivre dans les prochaines semaines et dans les prochains mois.

Je demande donc le retrait de ces amendements ; à défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Il y a là, quand même, une vraie question ! Il ne s'agit pas juste de savoir s'il faut ou non un rapport de plus, et si les éléments sont ou non à notre disposition.

Nous n'avons pas le document de synthèse décrivant la stratégie de l'État en matière de fiscalité des transports. C'est ce document-là dont nous avons besoin. Sa rédaction est un acte éminemment politique, dont la responsabilité revient au Gouvernement.

Aujourd'hui, on voit bien que notre fiscalité des transports n'est pas cohérente avec nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ce sujet n'est évidemment pas épuisé par les débats sur la TICPE ou sur la contribution climat-énergie. Le bonus-malus, ainsi, pose question : il ne permet pas de limiter la montée en puissance des SUV, dont les émissions de CO₂ font exploser le bilan de la France.

Nous avons donc besoin d'une remise à plat nous permettant de connaître la stratégie globale du Gouvernement pour que nos émissions liées aux transports rentrent dans les clous de l'accord de Paris.

Je ne sais si cette remise à plat doit prendre la forme d'un rapport – « rapport » est le mot magique, au Sénat, qui justifie un vote défavorable. Entendez néanmoins, au travers de ces deux amendements, que nous n'avons aujourd'hui aucune vision de la stratégie élaborée par l'État pour que ses outils fiscaux, pris dans leur totalité, permettent de réduire massivement les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, émissions qui interdisent à la France de tenir ses engagements.

M. le président. La parole est à Mme Angèle Prévile, pour explication de vote.

Mme Angèle Prévaille. Il s'agirait, avant toute chose, d'inscrire dans la loi, c'est-à-dire d'écrire, que la France se donne pour objectif de mettre sa politique fiscale concernant le secteur des transports au service de l'atteinte des objectifs de l'accord de Paris sur le climat.

Par ailleurs, nous ne demandons pas seulement un rapport : il s'agit, comme l'a dit mon collègue Ronan Dantec, de proposer des perspectives de suppression progressive des exonérations fiscales et d'assortir ces perspectives d'un calendrier, nous donnant, sur ces sujets, la visibilité dont nous avons besoin.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 865 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. Nous hésitons : allons-nous maintenir ou retirer l'amendement n° 108 ? Notre décision dépendra de la réponse donnée à l'appel que j'ai lancé.

J'entends ce que vous dites, monsieur le rapporteur : tous les éléments sont disponibles, il suffit de les compiler. Moi qui suis sénateur depuis 2017, je tire mon chapeau à l'administration du Sénat, en commission des finances comme en délégation aux collectivités territoriales, pour le travail qu'elle accomplit – nous avons toujours les éléments dont nous avons besoin.

Mais la question n'est pas seulement posée aux sénatrices, aux sénateurs et à l'administration du Sénat. Elle est posée à l'État, et pas du tout de manière polémique.

Des objectifs sont fixés : la France prend des engagements climatiques. Nous demandons tout simplement, *via* ces deux amendements qui, sans être tout à fait identiques, sont néanmoins de la même veine, qu'un état des lieux des exonérations fiscales nous soit remis chaque année. Nous proposons d'inscrire cette demande dans le projet de loi par le biais d'un article additionnel.

On peut bien nous rétorquer que cette façon de procéder est trop lourde, qu'un rapport est inutile ; mais qu'on nous dise, au moins, que cette question sera traitée par les deux commissions compétentes du Sénat, à l'aide de documents transmis par le Gouvernement.

Franchement, je ne vois pas où est le problème.

Nous maintenons donc cet amendement, sauf si l'engagement que je viens d'évoquer est pris – le cas échéant, nous le retirerions.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 108.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 391 rectifié *ter*, présenté par Mme Berthet, M. Buffet, Mmes Deromedi, M. Mercier, Noël et Morhet-Richaud et MM. Bonne, B. Fournier, Forisier, Charon, Laménie, Le Gleut et Rapin, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'état d'avancement du projet d'aménagement des voies d'accès de l'axe ferroviaire de liaison européenne Lyon-Turin entre Lyon et la section transfrontalière du tunnel. Ce rapport devra comprendre

le phasage des travaux et leur financement précisément définis, dans la perspective de la mise en service de ce tunnel prévue en 2030.

La parole est à Mme Martine Berthet.

Mme Martine Berthet. Revoilà le sujet de la liaison Lyon-Turin, puisque vient en discussion l'amendement dont nous parlions il y a quelques instants.

Il s'agit bien sûr, madame la ministre, d'un amendement de repli. Mes collègues des Alpes du Nord, ceux du Lyonnais et moi-même souhaitons que l'itinéraire du Bas-Dauphiné soit retenu. Ce tracé nous paraît cohérent et moins coûteux – nous vous l'avons dit et redit. Il serait en outre compatible avec la demande de mon collègue Bruno Gilles concernant l'accès au port de Marseille-Fos.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. J'ai fait référence à plusieurs reprises à cet amendement, sur lequel j'avais prévu d'émettre un avis favorable, compte tenu des demandes de retrait ou avis défavorables exprimés sur les précédents.

Il me paraît néanmoins compliqué de tenir cette position, ma chère collègue, et de répondre favorablement à votre demande de rapport, sachant que nous avons adopté l'amendement de Michel Savin – nous n'allons pas y revenir.

Sous le contrôle du président de la commission, je vous prie donc de bien vouloir retirer cet amendement, l'objectif visé étant satisfait. À défaut, l'avis de la commission serait défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Sylvie Goy-Chavent, pour explication de vote.

Mme Sylvie Goy-Chavent. Madame la ministre, vous allez me trouver un peu redondante, mais, dès que je vois écrit quelque part « contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise », je ne peux m'empêcher de réagir. Je me sens un peu seule, dans cet hémicycle, pour défendre le département de l'Ain ; je constate que chacun, ici, défend son territoire – c'est bien normal. Mais vous comprendrez que je ne puisse laisser passer le transfert des nuisances sur une partie de mon territoire.

Je veux apporter à votre réflexion, madame la ministre, un nouvel argument motivant la demande que je vous adresse de retravailler sur le tracé de ce CFAL : trois usines classées Seveso sont installées sur ce tracé – ce nouveau paramètre doit quand même être étudié de près.

Je vous invite bien volontiers à venir discuter du meilleur tracé avec les élus locaux de la Côte-tière. Nous ne disons pas, en effet, qu'il ne faut pas de contournement du tout ; nous disons qu'il existe un meilleur tracé que celui que vous proposez. Ce tracé alternatif provoquerait moins de nuisances pour la population, poserait moins de problèmes eu égard aux usines Seveso et, qui plus est, alimenterait le parc industriel de la plaine de l'Ain, le PIPA, qui deviendrait un pôle plus structurant.

Vous comprendrez donc que, pour ma part, je sois arc-boutée contre ce CFAL dans son tracé actuel.

M. le président. Madame Berthet, l'amendement n° 391 rectifié *ter* est-il maintenu ?

Mme Martine Berthet. Non, au regard de l'adoption l'amendement de M. Savin, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 391 rectifié *ter* est retiré.

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

L'amendement n° 246 rectifié *ter*, présenté par MM. Canevet, Delahaye, Cadic, Vanlerenberghe et Le Nay, Mme N. Goulet, MM. Laugier et Luche, Mme Doineau, M. Moga, Mmes C. Fournier et Tetuanui et M. Louault, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L.91512-19 du code des transports est abrogé.

La parole est à M. Michel Canevet.

M. Michel Canevet. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, rassurez-vous : cet amendement ne vise pas à solliciter un rapport de plus. Je suis au contraire favorable à une simplification maximale.

On l'a vu, depuis hier : nous débattons largement, dans cet hémicycle, de nos préoccupations territoriales, ce qui me semble légitime.

Il me paraît légitime, en effet, que le Parlement s'implique dans la détermination des enjeux d'aménagement du territoire, c'est-à-dire dans les projets structurants pour le développement de la France, au lieu de déléguer cette mission à diverses agences ou institutions. En la matière, le Parlement doit prendre toute sa place.

Je poursuis également un objectif de simplification, rejoignant d'ailleurs, sur ce point, certaines déclarations du Premier ministre, qui souhaite à la fois réaliser des économies et simplifier la vie dans notre pays, en particulier en supprimant un certain nombre d'instances dont on peut considérer qu'elles n'ont pas de véritable utilité.

En l'occurrence, l'amendement que je présente avec quelques-uns de mes collègues vise tout simplement à supprimer l'Afitf, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Pourquoi envisager cette suppression ? Parce que je considère que cette agence participe d'un démembrement de l'État. C'est le Gouvernement qui décide à la fois des orientations, des projets à financer et des moyens à affecter. La simplification voudrait donc que l'on dispose, sur le budget du ministère des transports, d'une ligne dédiée au financement des infrastructures, ce qui permettrait en outre une clarification. Ainsi serait-il fait droit à la préoccupation exprimée précédemment par Pascal Savoldelli : le budget contiendrait des éléments extrêmement clairs sur les moyens alloués au financement de nos infrastructures.

Je rappelle aussi que la Cour des comptes a, par le biais d'un rapport, émis beaucoup de doutes sur l'utilité et la pertinence d'une telle agence, considérant qu'il y allait tout simplement d'une débudgétisation de moyens qui, en toute logique, relèvent de l'État, au titre de la solidarité territoriale.

Il s'agit donc de supprimer l'Afitf.

M. Yvon Collin. Très bien !

M. le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 495 rectifié *bis* est présenté par M. Dantec, Mme Laborde, MM. Léonhardt, Arnell et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin, Labbé et Castelli, Mme N. Delattre et MM. Gabouty, Menonville et Requier.

L'amendement n° 866 rectifié *ter* est présenté par Mmes Préville, Tocqueville et Conway-Mouret et MM. Tourenne, P. Joly et Daudigny.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 1^{er} A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article 10 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, il est inséré un article 10-... ainsi rédigé :

« Art. 10- - Les associations de protection de l'environnement représentatives au titre de l'article L. 141-3 du code de l'environnement sont représentées au conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. »

La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 495 rectifié *bis*.

M. Ronan Dantec. Le destin de cet amendement est lié au sort qui sera réservé à celui qui vient d'être présenté : si nous supprimons l'Afitf, il n'est plus nécessaire de discuter de sa composition.

Aujourd'hui, les associations de protection de l'environnement ne participent pas au conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, et c'est probablement un manque. Je prendrai le contre-pied de mon collègue Canevet : l'Afitf est le lieu de création du consensus et des priorités. Or, au titre de ces priorités – cela a été dit auparavant à l'occasion de la présentation d'autres amendements –, doivent figurer des questions comme celles de l'impact des infrastructures sur le climat, la biodiversité ou la consommation des terres.

Si l'on considère que l'Afitf est vraiment le lieu de création du consensus, ce que je pense – nous avons besoin de ce type de lieux, y compris pour rendre acceptable un certain nombre d'infrastructures –, alors il faut que les associations y siègent, en amont ; à défaut, on se retrouve, en aval, avec des oppositions et des discussions.

M. le président. La parole est à Mme Angèle Préville, pour présenter l'amendement n° 866 rectifié *ter*.

Mme Angèle Préville. Cet amendement, qui vient d'être défendu par mon collègue Dantec, vise à ouvrir la gouvernance de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France aux associations de protection de l'environnement.

Depuis 2009 et la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, la politique des transports est censée contribuer au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émission de gaz à effet de serre et d'autres polluants, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels.

Nous nous devons d'être volontaristes pour protéger l'environnement et conserver la biodiversité. Les politiques de transport sont liées aux enjeux de la protection de l'environnement et de la lutte contre le dérèglement climatique. En 2018, les émissions de dioxyde de carbone, de CO₂, donc, ont augmenté de 2 % et nous sommes très loin des objectifs fixés par l'accord de Paris.

Si l'Afitf coordonne le financement des grands projets d'infrastructures de transport sous la tutelle du ministère de l'écologie, il nous semble pertinent, dans une logique d'urgence climatique, de conformer nos actions aux préconisations des associations de protection de l'environnement, qui sont hautement compétentes et expertes sur ces thématiques. Les associer, c'est être responsable. Leurs avis seront précieux en vue de construire des solutions solides, robustes, et des projets plus conformes à nos engagements, parce que construits sur la base d'un consensus plus large.

Il s'agit également, en amont, au niveau de la prise de décision, d'anticiper d'éventuels conflits ou contentieux, dans une logique de démocratie participative et par cohérence avec les objectifs auxquels nous avons souscrit.

Aussi ces associations doivent-elles être reconnues comme des membres de droit des instances de gouvernance des autorités ayant pour mission la mise en œuvre des politiques de transport de notre pays.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Pour ce qui concerne l'amendement de mon collègue Michel Canevet, j'entends bien les critiques que l'on peut adresser à l'Afitf, notamment celles qui avaient été formulées par la Cour des comptes dans son rapport de 2016. En particulier, l'Afitf – c'est connu – a des difficultés à prévoir un budget assis sur des ressources stables. La responsabilité n'en incombe pas forcément, à mon sens, à l'Agence elle-même, mais plutôt à l'État et au Gouvernement, qui, au gré des promesses, ont pu interférer avec son travail, substituant des projets à ceux qui étaient prévus. Pour l'Afitf, ces revirements sont compliqués à prévoir et à gérer.

Dans le cadre de ce projet de loi, nous avons précisément tenté de remédier à ces difficultés, à la fois en garantissant des ressources stables et sécurisées à l'Afitf et en lui donnant les moyens d'assurer la programmation définie. Pour cette raison, j'ai défendu depuis le début de l'examen de ce texte, au nom de la commission, la position suivante : il ne nous appartient pas d'ajouter aux projets prévus des programmes que nous ne pourrions pas financer et de dire à l'Afitf de se débrouiller avec le COI pour que les choses se fassent, à un moment ou à un autre, dans dix, vingt ou trente ans, malgré l'absence de financement.

Pour éviter ce genre de situation, nous avons sanctuarisé les ressources de l'Afitf, dont le fonctionnement est aujourd'hui un peu plus vertueux et cohérent qu'il a pu l'être dans le passé. J'y vois l'effet de la nomination à la présidence de l'Agence d'un sénateur, notre ancien collègue Christophe Béchu. Plus sérieusement, ses missions, comme la programmation, sont désormais claires. L'Afitf est le bras armé du Gouvernement pour mettre en œuvre les projets qui auront été décidés dans le cadre du COI, avec une programmation à respecter et des financements afférents.

Au moment où nous mettons tout en place, dans le cadre du présent projet de loi, il ne me paraît pas opportun de supprimer l'Afitf. Le cas échéant, comment ferions-nous ?

Je vous rappelle qu'un député et un sénateur siègent au conseil d'administration de l'Agence ; le Parlement y est donc présent – je reviendrai dans un instant sur les deux autres amendements en discussion commune, qui visent à modifier la composition de cette instance. J'ai la chance d'avoir été désigné par le président du Sénat pour y siéger, et j'ai participé il y a quelques semaines à mon premier conseil d'administration. Je peux vous garantir que le budget tel que nous l'avons étudié et validé est tout à fait sincère et correspond aux projets prévus au titre de l'année en cours.

La commission demande donc le retrait de l'amendement n° 246 rectifié *ter* ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

S'agissant des deux amendements suivants, le conseil d'administration de l'Afitf comprend douze membres, dont des représentants de l'État – je n'entre pas dans les détails –, un député, un sénateur, trois élus locaux – c'est important : on a parlé d'association des régions, entre autres, aux projets – et une personnalité qualifiée.

Cet établissement placé sous la tutelle du ministre des transports a vocation à concourir au financement de projets d'intérêt national et de création de transports collectifs. Il ne s'agit pas d'un lieu de concertation ; cette agence exerce une mission opérationnelle qui lui est confiée par l'État. Et nous avons la chance d'y avoir des représentants. Faut-il ouvrir ou non sa gouvernance ? Je n'y suis pas favorable.

Je résume : pas de suppression, pas d'extension.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends bien la logique consistant à refuser le principe des ressources affectées et à remettre les moyens dédiés dans le budget général ; je ne suis pas sûre, néanmoins, qu'elle soit de nature à rassurer qui que ce soit sur le respect de la trajectoire pluriannuelle en matière d'investissements dans les transports.

Et je ne suis pas sûre non plus qu'une telle logique satisfasse ceux qui, notamment, sont concernés par des prélèvements spécifiques au transport routier et qui souhaitent s'assurer que c'est bien au profit du financement de nos infrastructures de transport que ces prélèvements sont effectués.

Ce qui s'exprime dans le grand débat, c'est plutôt la volonté de s'assurer, par exemple, que la fiscalité écologique sert bien à financer la transition écologique.

Cette logique ne me semble donc pas aller dans le sens de l'histoire. Je pourrais ajouter que nos voisins nous fournissent de très bons exemples qui montrent qu'une structure dotée de financements dédiés est utile, notamment parce qu'elle offre de la visibilité.

En outre, comme l'a rappelé M. le rapporteur, la composition plurielle du conseil d'administration est un gage de transparence dans la programmation des investissements.

L'avis du Gouvernement est donc défavorable sur l'amendement de suppression de l'Afitf.

S'agissant de la présence des associations de protection de l'environnement au conseil d'administration de l'Agence, je suis convaincue qu'il est indispensable de discuter de nos choix avec le Parlement, évidemment, mais aussi avec l'ensemble des parties prenantes. Le projet de loi d'orientation des mobilités a bien sûr été élaboré avec lui et étudié par le Conseil national de la transition écologique. Et c'est bien en amont, me semble-t-il, que les associations de protection de l'environnement ont toute leur place, pour nous éclairer

sur les choix que nous faisons en matière de politique des transports et de programmation des infrastructures. Je ne pense pas que leur rôle et leur valeur ajoutée soient de faire partie de l'Afitf, laquelle, comme l'a rappelé M. le rapporteur, a vocation à programmer les dépenses et à vérifier la bonne exécution des budgets.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 246 rectifié *ter*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Je suis assez sensible à l'argumentaire de Mme la ministre selon lequel il faut associer les associations – c'est le cas de le dire ! – en amont. Ne serait-il donc pas plus pertinent de les inclure plutôt dans le Conseil d'orientation des infrastructures ? Si nous sommes d'accord pour considérer, donc, que nous avons posé la bonne question, mais pas au bon endroit, je suis prêt à reporter le moment de la traiter et à retirer mon amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Si l'on décidait d'inclure les associations dans la composition du COI, ce qui serait possible, il faudrait y inclure aussi les autres parties prenantes qui peuvent légitimement être intéressées.

En définitive, c'est le rôle que le Conseil national de la transition écologique peut jouer dans la programmation des infrastructures qui est en jeu. Or je pense que ce conseil a un rôle important à jouer. Je propose que nous maintenions sa mission, qui est de donner un avis en amont,...

M. Ronan Dantec. Absolument !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ... et non au sein du COI, sachant que, en outre, si nous ouvrons la porte de ce dernier aux associations de protection de l'environnement, dont le rôle ne m'échappe absolument pas, d'autres partenaires pourront aussi revendiquer leur place autour de la table.

M. Charles Revet. Chacun sa responsabilité !

M. le président. L'amendement n° 495 rectifié *bis* est retiré.

Madame Prévile, l'amendement n° 866 rectifié *ter* est-il maintenu ?

Mme Angèle Prévile. Je le retire également, monsieur le président.

Je tiens simplement à préciser que les associations de protection de l'environnement ne sont pas de petits organes satellites ; elles ont des choses très importantes à dire. Nous devons les associer beaucoup plus fortement qu'aujourd'hui.

M. le président. L'amendement n° 866 rectifié *ter* est retiré.

Article 1^{er} B (nouveau)

- ① Les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France, exprimées en crédits de paiement et en millions d'euros courants, évolueront comme suit sur la période 2019-2023 :

②

	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses totales	2 683	2 982	2 687	2 580	2 780

- ③ Les dépenses prévues au titre de 2023 s'inscrivent dans la perspective d'une enveloppe quinquennale de 14,3 milliards d'euros environ sur la période 2023-2027.

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, je suis un peu gêné d'avoir à voter un tel article, dans la mesure où il prévoit pour 2019 un budget de 2,6 milliards d'euros pour l'Afitf, alors que, voilà quelques semaines, celle-ci a adopté un budget de 2,4 milliards d'euros. En d'autres termes, nous devons nous prononcer sur un article qui n'est déjà pas en phase avec la réalité.

La rigueur et l'honnêteté auraient voulu que le Gouvernement déposât un amendement sur cet article, pour rétablir la cohérence.

Accessoirement, si je puis dire, je trouve inquiétant qu'avant même le vote de ce texte et du budget prévisionnel de l'Afitf, qui est déjà en deçà des 2,7 milliards d'euros par an demandés par le Conseil d'orientation des infrastructures, le budget de cette agence soit de 2,4 milliards d'euros.

J'aimerais comprendre et avoir quelques explications du Gouvernement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur le président de la commission, vous l'avez sans doute noté, quelques événements imprévus se sont produits au cours des derniers mois. Nous avons en particulier été amenés à revoir la trajectoire carbone et à annuler la hausse qui était prévue en 2019.

Une partie des recettes de l'Afitf est aujourd'hui liée au produit des amendes radars – je partage votre avis sur le fait que ce n'est pas forcément la meilleure idée. Or les dégradations intervenues sur les radars nous laissent anticiper une baisse des recettes liées à ces amendes. Dans ce contexte, nous avons néanmoins voulu adopter rapidement un premier budget pour l'Afitf, inférieur de 200 millions d'euros à ce qui avait été initialement envisagé.

Ce premier budget semble couvrir les besoins, puisque les dépenses sont exprimées en crédits de paiement : il s'agit non de prendre des décisions cette année, mais de prendre en compte les conséquences des engagements antérieurs. Aussi, il nous a semblé possible de le maintenir. Il va de soi que, au fur et à mesure que les réflexions se poursuivront sur la

fiscalité écologique et les ressources qui pourront être affectées à l'Afitf à partir de 2020, nous pourrons revenir sur ce budget en cours d'année.

Je préfère donc que la trajectoire prévue à cet article soit maintenue.

M. le président. Je mets aux voix l'article 1^{er} B.

(L'article 1^{er} B est adopté.)

Articles additionnels après l'article 1^{er} B

M. le président. L'amendement n° 129, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article 231 *ter* du code général des impôts, il est inséré un article 231 ... ainsi rédigé :

« Art. 231 I. – Une taxe additionnelle à la taxe sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement annexées à ces catégories de locaux est perçue, dans les limites territoriales de Paris et des Hauts-de-Seine.

« II. – Sont soumises à la taxe les personnes privées ou publiques qui sont propriétaires de locaux imposables ou titulaires d'un droit réel portant sur de tels locaux.

« La taxe est acquittée par le propriétaire, l'usufruitier, le preneur à bail à construction, l'emphytéote ou le titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public constitutive d'un droit réel qui dispose, au 1^{er} janvier de l'année d'imposition, d'un local taxable.

« III. – La taxe est due pour les locaux à usage de bureaux, qui s'entendent, d'une part, des bureaux proprement dits et de leurs dépendances immédiates et indispensables destinés à l'exercice d'une activité, de quelque nature que ce soit, par des personnes physiques ou morales privées, ou utilisés par l'État, les collectivités territoriales, les établissements ou organismes publics et les organismes professionnels, et, d'autre part, des locaux professionnels destinés à l'exercice d'activités libérales ou utilisés par des associations ou organismes privés poursuivant ou non un but lucratif.

« IV. – Pour le calcul des surfaces, il est tenu compte de tous les locaux de même nature, hors parties communes, qu'une personne privée ou publique possède à une même adresse ou, en cas de pluralité d'adresses, dans un même groupement topographique.

« V. – Sont exonérés de la taxe les locaux à usage de bureaux situés dans une commune bénéficiant de la dotation de solidarité urbaine et du Fonds de solidarité des communes de la région d'Île-de-France, et ceux situés dans une zone franche urbaine-territoire entrepreneur, telle que définie au B du 3 de l'article 42 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

« VI. – Le montant de la taxe est de 20 euros par mètre carré pour l'année 2020. Ce tarif est actualisé au 1^{er} janvier de chaque année en fonction du dernier indice

du coût de la construction publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques. Les valeurs sont arrondies, s'il y a lieu, au centime d'euro supérieur.

« VII. – Les redevables sont tenus de déposer une déclaration accompagnée du paiement de la taxe, avant le 1^{er} mars de chaque année, auprès du comptable public compétent du lieu de situation des locaux imposables.

« VIII. – Le contrôle, le recouvrement, le contentieux, les garanties et les sanctions relatifs à la taxe sont régis par les règles applicables en matière de taxe sur les salaires jusqu'au 31 décembre 2003.

« Le privilège prévu au 1° du 2 de l'article 1920 du présent code peut être exercé pour le recouvrement de la taxe.

« IX. – La taxe n'est pas déductible de l'assiette de l'impôt sur le revenu ou de l'impôt sur les sociétés. »

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Dans le même esprit que précédemment, nous souhaitons trouver de nouvelles ressources financières pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. C'est l'une de nos propositions récurrentes, tant elle nous semble juste pour financer les besoins en investissements en faveur de la mobilité.

Nous proposons de créer une taxe additionnelle à la taxe sur les locaux à usage de bureaux, dans les limites territoriales de Paris et des Hauts-de-Seine. Seraient ainsi exonérées de cette taxe les communes bénéficiant de la dotation de solidarité urbaine et du fonds de solidarité des communes de la région d'Île-de-France.

Ainsi, nous tenons compte des spécificités de notre région, puisque, chacun le sait, Paris et les Hauts-de-Seine concentrent une très grande part de l'immobilier de bureaux, totalisant plus de 55 % de l'offre en mètres carrés de bureaux en Île-de-France.

La tendance ne fait que s'accroître, comme le confirment les chiffres de l'Observatoire régional de l'immobilier d'entreprise en Île-de-France, avec des emplois qui ne se sont jamais autant polarisés que dans l'Ouest parisien et les Hauts-de-Seine.

Cette hyperconcentration participe au déséquilibre en matière de développement économique et territorial, avec une répartition des emplois à l'ouest et de l'habitat à l'est. Cet aménagement du territoire induit de nombreux déplacements et une saturation du réseau existant.

Aussi, comme je le proposais lorsque j'étais administratrice au syndicat des transports d'Île-de-France, ou STIF, et comme le proposent toujours les administrateurs communistes d'Île-de-France Mobilités, le groupe CRCE souhaite instaurer cette taxe et l'affecter à l'Afitf, afin d'améliorer les transports et la mobilité dans l'ensemble du pays.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La taxe sur les bureaux, notamment en Île-de-France, est une taxe annuelle qui concerne les locaux à usage de bureaux – locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement. Elle vient d'être réévaluée pour financer le Grand Paris Express.

Je ne suis pas favorable à l'empilement de dispositifs additionnels. Plutôt que de créer une taxe nouvelle, essayons de flécher les recettes existantes. La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage l'avis de la commission. Madame la sénatrice, vous êtes en train d'ajouter des taxes aux taxes qui sont d'ores et déjà prévues pour financer des infrastructures de transport en Île-de-France, en l'occurrence le Grand Paris Express, au travers de la Société du Grand Paris.

Si cet amendement est adopté, pour le coup, on risque d'arrêter la concentration des bureaux en faisant partir tous les emplois ! Cela ne me semble pas une bonne formule.

Par conséquent, le Gouvernement émet lui aussi un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. La parole est à Mme Laurence Cohen, pour explication de vote.

Mme Laurence Cohen. Je comprends que la commission et le Gouvernement soient défavorables à notre amendement, mais les arguments qui nous sont opposés sont assez légers.

Madame la ministre, vous le savez pertinemment, il s'agit non pas d'ajouter une taxe, mais de corriger le déséquilibre entre l'ouest et l'est. Vous nous dites, les yeux dans les yeux, que l'adoption de cet amendement empêchera le développement de l'emploi. Allez donc vous promener un petit peu à la Défense...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je le fais !

Mme Laurence Cohen. ... et vous verrez que cette mesure ne freinera pas l'emploi.

Normalement, compte tenu de vos responsabilités antérieures, vous connaissez bien ce déséquilibre. Cet amendement vise à trouver une solution en matière d'aménagement du territoire et de rééquilibrage entre deux régions, l'Est et l'Ouest parisiens, dans une perspective de développement de l'emploi et d'égalité des territoires.

Mme Éliane Assassi. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 129.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 126, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section XX du chapitre III du titre premier de la première partie du livre premier du code général des impôts est complétée par un article 235 *ter* ... ainsi rédigé :

« Art. 235 *ter* – Il est institué une taxe additionnelle à la taxe prévue à l'article 235 *ter* ZD. Cette taxe additionnelle est assise, recouvrée, exigible et contrôlée dans les mêmes conditions que celles applicables à la taxe prévue au même article 235 *ter* ZD. Son taux est fixé à 0,1 % . »

La parole est à Mme Michelle Gréaume.

Mme Michelle Gréaume. Cet amendement a pour objet d'instituer une taxe additionnelle à la taxe sur les transactions financières. Cette taxe mettrait à contribution les sociétés et son produit serait affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'Afitf.

L'institution de cette taxe nous paraît nécessaire au regard de la faiblesse des fonds attribués à l'Afitf. Le rapport annexé au présent projet de loi prévoit en effet une enveloppe de 14,3 milliards d'euros sur cinq ans. Il prévoit également que le budget 2019 de l'Afitf augmente de 10 % par rapport à l'année 2018. Cela peut sembler une avancée de taille, mais, dans les faits, le montant réel des investissements de l'État prévu pour 2019 est inférieur de 200 millions à celui que comporte ce projet de loi.

De plus, les enjeux contenus dans ce texte sont considérables, puisqu'il s'agit d'apporter des solutions aux territoires qui manquent de moyens de transport ou ont besoin de développer des moyens de transport répondant à l'urgence climatique et environnementale, de renforcer les financements en faveur des transports quotidiens et de développer de nouvelles offres de transport.

Ces objectifs sont louables et méritent des financements à leur hauteur. Cette nouvelle taxe permettrait de mener une politique ambitieuse en matière de transport, en répondant aux objectifs précédemment énoncés et en finançant de nouveaux projets. On peut citer l'investissement massif envers les lignes Intercités de nuit, proposé par le groupe CRCE dans un précédent amendement.

Par ailleurs, une plus grande mise à contribution des entreprises se justifie pleinement. Ces dernières bénéficieront, en effet, de l'amélioration des services de transport sur le territoire, qui permet de faciliter les déplacements des travailleurs et participe au développement de l'activité économique.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Vous allez sans doute trouver mon argumentation un peu faible... *(Sourires.)* Le fait est qu'elle sera même inexistante, puisqu'il s'agit d'une position de principe : nous ne sommes pas favorables à la création d'une nouvelle taxe.

Mme Éliane Assassi. Voilà, c'est cohérent !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à instituer une taxe additionnelle à la taxe sur les transactions financières. Toutefois, son affectataire n'étant pas précisé, son produit irait par parallélisme au budget global de l'État et au Fonds de solidarité pour le développement et non, comme il est précisé dans l'objet de cet amendement, à l'Afitf.

La relation entre la nature de cette taxe et son affectataire souhaité ne paraît par ailleurs pas aller de soi. De toute façon, cette proposition doit s'analyser dans une vision globale de la fiscalité à l'aune des retours du grand débat national et de l'examen des projets de loi de finances.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 126.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 127, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le deuxième alinéa de l'article 302 *bis* ZB du code général des impôts est ainsi rédigé :

« Le tarif de la taxe est fixé à 8,19 € par 1 000 kilomètres parcourus pour les véhicules routiers à moteur destinés au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 7,5 tonnes et à 7,32 € par 1 000 kilomètres parcourus pour les autres catégories de véhicules. »

II. – Le présent article entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2020.

La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Comme vous le savez, les recettes de l'Afif sont, pour une large part, alimentées par la taxe d'aménagement du territoire versée par les concessionnaires d'autoroutes en fonction du kilomètre parcouru. Cela représente environ 19,5 % des recettes en 2019, soit 350 millions d'euros.

Nous proposons une augmentation de la taxe précitée. Hélas, en raison de la nature même des concessions qui ont été signées entre l'État et les sociétés d'autoroutes – ne rouvrons pas le débat... –, les augmentations sont systématiquement répercutées sur les usagers.

M. Hervé Maurey, *président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable*. Eh oui !

Mme Marie-Noëlle Lienemann. On aurait pu penser qu'une part des dividendes serait consacrée à ce financement, mais ce n'est pas possible en l'état actuel des choses.

Cet amendement vise essentiellement les poids lourds. En effet, toutes les études menées par la Commission européenne montrent que leur activité, du fait de son externalité, est très peu prise en compte pour ce qui concerne leur contribution aux infrastructures de transport. Par ailleurs, nous voulons favoriser le rail.

Cette mesure aurait donc un double effet : d'une part, l'augmentation de la taxe d'aménagement du territoire permettra de générer 250 millions d'euros de recettes supplémentaires que l'Afif utilisera, espérons-nous, pour favoriser le rail ; d'autre part, les coûts externes entre le transport du fret assuré par les poids lourds et par le rail seront rééquilibrés. Cette disposition nous semble donc positive.

Par ailleurs, madame la ministre, vous avez dit avoir le souci de ne pas épargner les transporteurs étrangers qui traversent notre pays sans apporter toujours leur juste contribution. L'augmentation de cette taxe le permettra davantage.

M. le président. Le sous-amendement n° 1033, présenté par M. Bérít-Débat, Mme Tocqueville, MM. Houllégatte, Jacquin et Kanner, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mme Préville, MM. J. Bigot et Dagbert, Mme M. Filleul et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Amendement 127, alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Pour les véhicules routiers à moteur destinés au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 7,5 tonnes comme pour les autres catégories de véhicules, le tarif

de la taxe est fixé par un décret en Conseil d'État, selon une logique progressive par tranche de 1 000 kilomètres parcourus. »

La parole est à M. Claude Bérít-Débat.

M. Claude Bérít-Débat. Nous avons initialement déposé, au nom du groupe socialiste et républicain, un amendement visant à instaurer une redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, qui se serait appliquée aux poids lourds sur le réseau routier non concédé, dans le cadre des dispositions de la directive Eurovignette.

Dans ses considérants, cette directive indique : « Dans le secteur des transports routiers, les péages, calculés comme des redevances d'utilisation des infrastructures fondées sur la distance, constituent un instrument économique équitable et efficace pour réaliser une politique des transports durable, puisqu'ils sont directement liés à l'utilisation de l'infrastructure. » Un tel mécanisme a déjà été mis en place dans plusieurs pays européens tels que l'Allemagne, l'Autriche ou, plus récemment, la Belgique.

Le montant de la redevance aurait été progressif, ce qui aurait permis non seulement de corriger une partie des désavantages compétitifs subis par les transporteurs français, mais aussi de favoriser le report modal.

Enfin, l'introduction de cette redevance aurait permis, sans préjudice pour les finances publiques, de rétablir une plus grande équité fiscale entre les entreprises de transport françaises et étrangères, en supprimant une taxe à l'essieu discriminante et en permettant à ces mêmes entreprises nationales de dégrever une plus grande part de la TICPE qu'elles acquittent sur leur facture de carburant.

Pour autant, la commission des finances, dans sa grande sagesse, a estimé que, « en ce qu'il institue une redevance dont le produit est affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, ce qui augmente la capacité de dépense d'un opérateur, le présent amendement aggrave une charge publique au sens de l'article 40 de la Constitution ». Mes chers collègues, je vous laisse juge de cette appréciation surprenante – l'un de mes collègues a dénoncé hier cette position –, d'autant qu'il aurait suffi que la commission des finances nous alerte pour que nous corrigions cet amendement en imputant directement les recettes de la redevance au budget général.

En conclusion, *exit* la suppression de la taxe à l'essieu ! *Exit* l'adaptation des montants de TICPE acquittés par les entreprises françaises !

C'est pourquoi nous proposons de sous-amender l'amendement n° 127 du groupe CRCE, qui vise à faire contribuer davantage les véhicules effectuant des trajets de plusieurs kilomètres, sans pénaliser nos transporteurs nationaux et en réduisant l'empreinte carbone.

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

M. Didier Mandelli, *rapporteur*. L'amendement n° 127 tend à instaurer une taxe supplémentaire. Or, on le sait, quand il s'agit des autoroutes, chaque nouvelle taxe est systématiquement répercutée sur le consommateur ou l'utilisateur – on l'appelle comme on veut –, en d'autres termes celui qui emprunte la voie.

Je rappelle que les sociétés d'autoroutes contribuent au financement de l'Afitf – pratiquement autour de 50 % jusqu'à une période récente, voire de 52 % certaines années – avec la taxe d'aménagement du territoire et la redevance domaniale pour près de 820 millions d'euros.

On peut toujours ajouter des taxes, mais c'est bien évidemment toujours l'utilisateur qui les acquittera. C'est la raison pour laquelle la commission émet un avis défavorable sur cet amendement, s'appuyant sur le principe que j'ai déjà évoqué.

La commission n'ayant pu examiner le sous-amendement n° 1033, je livrerai mon avis personnel, qui est défavorable. En effet, ce sous-amendement pourrait être censuré par le Conseil constitutionnel pour incompétence négative, dans la mesure où le législateur doit fixer l'assiette, le taux et les modalités de recouvrement des impositions de toute nature et ne peut renvoyer à un décret la fixation du taux sans l'encadrer autrement qu'en fixant un principe de progressivité en fonction du nombre de kilomètres parcourus.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je rappellerai quelques éléments pour éclairer le débat.

En France, nous sommes au plancher de la taxe à l'essieu.

M. Claude Bérît-Débat. Nous proposons de la supprimer !

Mme Élisabeth Borne, ministre. En outre, sur autoroute, les poids lourds couvrent leurs coûts externes. En effet, aux coûts qu'ils acquittent au travers du péage correspondant à la construction, au renouvellement, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes s'ajoutent déjà la redevance domaniale et la taxe d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, alors que, chez nos voisins belges ou allemands, les péages concernant les poids lourds sont déployés sur l'ensemble du réseau routier, la France dispose d'un réseau autoroutier concédé avec des péages d'un montant élevé – plus de deux fois plus que ce qui avait été envisagé pour l'écotaxe – ainsi que d'un réseau gratuit, ce qui entraîne des problèmes de report du trafic. Il n'est qu'à regarder la file de poids lourds sur la RN 10 pour constater qu'ils n'empruntent pas l'A 10.

Pour toutes ces raisons, ajouter une taxe aux péages acquittés sur les autoroutes concédées ne me semble pas une bonne idée. Par conséquent, le Gouvernement émet lui aussi un avis défavorable sur cet amendement et ce sous-amendement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour explication de vote.

M. Jean-Michel Houllégatte. Dans cette affaire, on ne peut pas dire : « Circulez, il n'y a rien à voir ! »

Nous avons l'obligation d'innover pour envoyer un signal fort, car nous sommes arrivés à la limite d'un système. La congestion dont on a parlé, la nécessité d'investir sur nos réseaux routiers, en particulier : tous les débats que nous avons eus le montrent.

Il faut adresser un signe fort, notamment aux chargeurs, pour les inciter au report modal, sans pénaliser nos dessertes locales ou les circuits courts. Chaque jour, 1 000 camions traversent le Pas-de-Calais pour se retrouver, le soir, en Espagne.

Des modes alternatifs sont apparus, comme les autoroutes de la mer, qui n'ont pas trouvé leur viabilité économique, car elles ne sont pas encore suffisamment compétitives. Il faut

faire preuve d'imagination et trouver un moyen de pénaliser ce trafic de transit qui a des conséquences extrêmement défavorables pour nos concitoyens.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Nous l'avons bien compris, madame la ministre : nous bricolons pour formuler des propositions et faire en sorte que le débat ait lieu et vous trouvez un argument technique disant que ce n'est pas ce qu'il faut faire.

Reste que le problème est sur la table – vous l'avez bien expliqué – et que l'on ne pourra achever l'examen de ce texte sans l'avoir réglé. C'est d'abord la responsabilité de l'État. Nous avons essayé de trouver des montages, mais l'article 40 de la Constitution nous a été opposé, de manière discutable ; c'est ainsi. Il revient maintenant à l'Assemblée nationale de formuler des propositions.

Le constat, vous l'avez dressé, madame la ministre : il n'est pas acceptable de voir ces files de poids lourds, notamment étrangers, sur les routes nationales.

Des propositions ont été formulées, y compris dans votre ministère qui compte des tas de gens créatifs. Par exemple, l'idée d'une vignette qui puisse être remboursée *via* la TICPE pour que, quand bien même la règle est la même pour tous, ce soient ceux qui ne font pas le plein en France qui payent, est une piste, même si elle pose aussi des difficultés. Reste que l'on ne peut pas ne pas trouver de solutions.

Aujourd'hui, il faut le dire, notre problème, c'est que les transporteurs français, encore tout à leur victoire sur l'écotaxe, continuent de dire non à toute nouvelle taxation, y compris à ce mécanisme qui nous semblait séduisant intellectuellement d'un paiement avec remboursement *via* la TICPE pour arriver à l'équilibre. Or une partie des transporteurs français font leur plein à l'étranger ; ce sont donc des recettes fiscales qui échappent à la France. De surcroît, un certain nombre de grands transporteurs français sont d'ailleurs propriétaires de sociétés étrangères qui font rouler les camions. Telle est la réalité !

Madame la ministre, il faut absolument qu'une solution technique soit proposée par le Gouvernement à l'Assemblée nationale. La situation est inacceptable : il manque 500 millions d'euros pour boucler le budget de l'Afitf.

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

M. Olivier Jacquin. Monsieur le rapporteur, je comprends votre position de principe : après avoir fourni des financements en fléchant la TICPE, pas de nouvelle taxe. Il y a là une certaine cohérence. Cependant, mon collègue vient de le souligner, alors que nous examinons un projet de loi d'orientation des mobilités, vous êtes en train de nier le principe pollueur-payeur. Faire payer plus cher ceux qui polluent est admis par tous les économistes de bon sens : Jean Pisani-Ferry lui-même, qui a été cité ici hier, déclare que ce principe est vertueux.

Deux questions se posent s'agissant des poids lourds. Les coûts des poids lourds français qui font leur plein en France sont couverts, mais pas certaines externalités négatives. En revanche – et vous l'avez dit vous-même, madame la ministre – il y a une véritable injustice à voir les poids lourds traverser notre pays et provoquer une insoutenable distorsion de concurrence. Il faut avoir discuté avec des transporteurs de Lorraine, qui subissent les flux étrangers et

ne peuvent aller faire leur plein au Luxembourg (*M. Daniel Gremillet acquiesce.*), pour comprendre qu'il faut trouver des solutions.

Nous vous proposons, par cette euro-redevance progressive, d'être sélectifs. À titre de compensation pour les transporteurs français, nous supprimons définitivement la taxe à l'essieu, qui est d'un très mauvais rendement et mal acquittée, et ajoutons éventuellement une exonération de TICPE.

Quand bien même vous rétorqueriez que les camions ne sont pas encore équipés d'un boîtier permettant de calculer une euro-redevance progressive – plus le trajet serait long, plus ce serait coûteux – et garantissant que le maçon du coin qui ne parcourt pas beaucoup de kilomètres avec son 19 tonnes soit beaucoup moins taxé, on peut remplacer temporairement ce boîtier par une vignette, le temps d'acquiescer cet instrument et de laisser cette évolution technologique se mettre en œuvre.

Par ailleurs, je proposerai tout à l'heure un autre dispositif, sous la forme d'un amendement d'appel : une contribution carbone des donneurs d'ordres.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Je partage l'analyse de Ronan Dantec. Cela fait des années que l'on se demande comment faire payer les camions internationaux qui transitent par la France. Par je ne sais quel miracle, notre pays, qui ne manque pourtant pas de créativité, ne trouve aucune solution technique, au point de perdre toute crédibilité à l'égard de nos concitoyens.

Un dispositif a été proposé. Je ne sais pas si c'est le meilleur et si le Gouvernement peut nous en soumettre d'autres, personnel dans cet hémicycle n'est arc-bouté sur une méthode technique. En réalité, nous sommes face à un choix politique : d'une part, il faut faire contribuer les transporteurs étrangers, d'autre part, il faut que le rapport entre le rail et la route soit de plus en plus favorable au rail, pour valoriser le fret longue durée, sinon, les camions continueront de circuler.

Si nous n'adoptons pas cet amendement ainsi que le sous-amendement de nos collègues du groupe socialiste et républicain, qui cible davantage encore la question du grand transit, il n'y aura pas de base dans ce texte pour que l'Assemblée nationale puisse avancer, avec le Gouvernement, dans cette direction.

Dire que l'on verra plus tard, c'est être sûr que l'on ne verra jamais !

M. le président. La parole est à M. Michel Dagbert, pour explication de vote.

M. Michel Dagbert. Madame la ministre, vous défendez devant le Parlement un projet de loi d'orientation des mobilités que l'on peut qualifier d'ambitieux. Je ne reviendrai pas sur un ensemble de points que nous trouvons d'ores et déjà plutôt positifs.

En revanche, il me paraît dommageable que, sur ce point précis, nous ne soyons pas au rendez-vous de ce que nos concitoyens attendent d'un tel texte. Certes, cela vient d'être dit, nos concitoyens ont montré qu'ils étaient réfractaires à toute nouvelle taxe, y compris lorsque celle-ci a vocation à nous permettre d'aller plus vite dans la réalisation d'infrastructures et de permettre la transition. Or l'adoption de cet

amendement et de ce sous-amendement nous permettrait de répondre à leur interrogation récurrente dans les territoires, à savoir comment taxer ces poids lourds qui – un certain nombre de collègues l'ont constaté dans leur territoire – ne font que traverser notre pays et utiliser nos infrastructures, sans contribuer à leur juste niveau à leur entretien et à leur régénération.

Par conséquent, j'incite l'ensemble de mes collègues à soutenir cette démarche, qui connaîtra des développements lorsque le texte sera examiné par l'Assemblée nationale.

M. le président. La parole est à M. Claude Bérît-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérît-Débat. Le dispositif que nous vous présentons a fait ses preuves dans d'autres pays européens. Il s'inscrit dans une démarche de transition écologique, en favorisant une baisse importante de l'empreinte carbone, mais aussi la compétitivité de nos entreprises ; il comporte ainsi un volet environnemental et un volet économique, et d'autres amendements sont examinés par la suite.

Madame la ministre, vous disiez, en réponse à mon sous-amendement, qu'il y avait, notamment dans la Sarthe et sur un certain nombre d'axes, des cohortes de camions qui n'acquittent aucune contribution sur notre territoire. Ils empruntent non pas nos autoroutes, mais les routes nationales et font le plein à l'extérieur de nos frontières, en Espagne ou au Luxembourg.

La solution que nous proposons permettrait à la fois de répondre aux demandes de transporteurs, qui doivent faire face à une concurrence internationale féroce, et à nos objectifs de développement durable. Je vous demande de faire preuve d'un peu d'audace, mes chers collègues, et de voter le sous-amendement n° 1033 et l'amendement n° 127, qui pourront ensuite être améliorés à l'Assemblée nationale.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais que nous soyons tous conscients de la portée des amendements dont nous sommes en train de débattre. Il s'agit ici d'augmenter la taxe d'aménagement du territoire, qui n'est perçue que sur les autoroutes, sous la forme d'un supplément au péage. On continuerait donc à ne taxer que les autoroutes. (*M. Olivier Jacquin manifeste son étonnement.*)

Je vous assure, monsieur Jacquin, que l'amendement que vous proposez de sous-amender vise à augmenter la taxe d'aménagement du territoire !

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 1033.

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 127.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Mes chers collègues, sans vouloir vous donner l'impression d'exercer une quelconque pression, je vous rappelle que nous avons examiné 30 amendements en quatre heures cette après-midi ; il en reste 750. Vous avez tous les éléments pour décider de l'attitude à adopter désormais ! (*Sourires.*)

L'amendement n° 125, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le a de l'article 265 *septies* du code des douanes est abrogé ;

II. – Le I entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2020.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Nous sommes toujours à la recherche de solutions de financement.

Cet amendement ne vise pas à créer une nouvelle taxe, mais à supprimer le remboursement partiel de la TICPE sur le diesel consommé par les poids lourds de plus de 7,5 tonnes. Il est fort dommageable que ce texte ait renoncé à faire contribuer le transport routier à la rénovation de nos infrastructures *via* la création d'une écotaxe poids lourds.

Le minimum serait de supprimer les niches fiscales sur les carburants polluants et émetteurs de gaz à effet de serre. Ces financements supplémentaires viendraient compléter le budget fragile de l'Afitf.

Si nous voulons enrayer le réchauffement climatique, la transition écologique doit également impliquer un report modal, qu'une refonte de la fiscalité doit encourager. La dérégulation économique permet aujourd'hui à des entreprises internationales de réduire à l'extrême les coûts de leurs circuits de production, pour exploiter la faiblesse des normes sociales et environnementales de certains pays. Cela n'est possible que par le faible coût du transport routier, dont les externalités négatives sont assumées par la collectivité.

Si ces calculs, qui consistent à séparer les sites de production, d'assemblage et de distribution dans des pays différents, permettent aux directeurs financiers de ces multinationales de s'y retrouver, ils se font en dépit du bon sens et de l'impératif climatique.

En plus d'être inadapté aux enjeux écologiques actuels, le transport de marchandises par les poids lourds sollicite les routes et nécessite d'importants et réguliers investissements qui font défaut pourtant à d'autres modes de transports plus vertueux.

Le report modal vers des transports moins polluants et la relocalisation vers des circuits courts ne se feront pas sans la taxation du transport routier international traversant la France. Commençons donc par supprimer cette exonération !

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Supprimer un remboursement partiel ou augmenter une taxe, cela revient quasiment au même pour les entreprises et les transporteurs concernés.

Rappelons-le, à la suite de l'abandon de l'écotaxe, les transporteurs ont été taxés à raison de quatre centimes d'euros par litre de gazole et les véhicules légers l'ont été à hauteur de deux centimes d'euros par litre.

Ces quatre centimes d'euros représentent l'équivalent d'un peu plus de 400 millions d'euros de recettes. Une augmentation d'un centime de la taxation représente donc 90 millions d'euros de plus pour les transporteurs routiers, et 110 millions d'euros si l'on ajoute les transports de voyageurs. Pour les véhicules particuliers, c'est 400 millions d'euros par centime de taxe supplémentaire. Supprimer le remboursement partiel revient à rétablir une part de taxe qui avait disparu.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'adoption de cet amendement serait un formidable cadeau aux poids lourds étrangers qui traversent notre pays sans payer de TICPE.

Je rappelle que 39 % des kilomètres parcourus par des poids lourds en France le sont par des poids lourds étrangers, lesquels acquittent seulement 8 % de la TICPE.

On accentuerait donc dans des proportions considérables l'écart de compétitivité entre nos transporteurs et les transporteurs étrangers.

Le Gouvernement émet un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 125.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 130, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le chapitre I^{er} du titre X du code des douanes, il est inséré un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Redevance additionnelle sur les coûts externes pour le transport de marchandises

« *Art.* – Il est créé une redevance additionnelle sur les coûts externes prenant en compte la pollution de l'air et le bruit.

« Cette redevance additionnelle est perçue sur le réseau routier sur lequel s'applique la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises définies à l'article 270 et sur le réseau routier soumis à un péage de concession.

« Le montant de la redevance additionnelle sur les coûts externes est calculé conformément aux dispositions de l'annexe 3 *bis* de la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la redevance des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

« Le taux de cette redevance additionnelle est déterminé chaque année par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget.

« *Art.* – I. – Le réseau routier mentionné à l'article 269 est constitué par :

« 1° Les autoroutes et routes situées sur le territoire métropolitain, et appartenant au domaine public routier national défini à l'article L. 121-1 du code de la voirie routière, à l'exception des sections d'autoroutes et routes soumises à péages ;

« 2° Les routes appartenant à des collectivités territoriales, lorsque ces routes supportent ou sont susceptibles de supporter un report significatif de trafic en provenance des routes mentionnées au 1° du présent I.

« II. – Un décret fixe la liste des routes et autoroutes mentionnées au 1° du I.

« III. – Un décret fixe la liste des routes mentionnées au 2° du I, après avis des assemblées délibérantes des collectivités territoriales qui en sont propriétaires.

« Cette liste est révisée selon la même procédure, sur demande des collectivités territoriales, en cas d'évolution du trafic en provenance du réseau taxable.

« *Art.* – Les véhicules de transport de marchandises mentionnés à l'article 269 s'entendent des véhicules à moteur dont le poids total autorisé en charge est supérieur à trois tonnes et demie ainsi que des ensembles de véhicules dont le véhicule tracteur a un poids total autorisé en charge supérieur à trois tonnes et demie.

« *Art.* – Le montant de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière sur le réseau mentionnée à l'article 270 est calculé conformément aux dispositions de la directive 2011/76/UE du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la redevance des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. »

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Toujours dans la même logique, cet amendement vise à réintroduire une écotaxe poids lourd, qui devait constituer une ressource précieuse pour l'Afitf, et qui a malheureusement été abandonnée par le précédent Gouvernement.

La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement, rejetant par principe toute idée de nouvelle taxe. Nous pensons pourtant que celle-ci serait exemplaire et utile, nous permettant d'être plus ambitieux dans nos projets de financements en privilégiant, par exemple, le scénario 3 préconisé par le Conseil d'orientation des infrastructures, le COI.

Cette mesure permettrait ainsi de faire supporter par les véhicules routiers de marchandises la prise en compte d'externalités de ce transport.

Le présent amendement vise donc à appliquer en France les dispositions prévues dans la directive européenne Eurovignette III et à orienter les recettes liées à cette redevance vers les transports alternatifs aux transports routiers. Il n'y a en effet aucune raison que la France applique avec zèle les directives d'ouverture à la concurrence et qu'elle traîne des pieds sur les directives plus vertueuses écologiquement.

Il est important de signaler que cette taxe additionnelle ne handicaperait pas le pavillon routier français, puisqu'elle sera exigible à tous les transporteurs empruntant le réseau routier français concerné.

Cette internalisation permettra, en appliquant le principe de pollueur-payeur, de réduire les distorsions de concurrence dont bénéficient aujourd'hui les transports les plus polluants, dont la route. Je rappelle les coûts très importants suscités par les externalités de ce mode de transports, la pollution de l'air coûtant à elle seule 101 milliards d'euros et causant 48 000 décès prématurés par an en France.

À titre indicatif, les produits de cette redevance seraient de l'ordre de 130 millions d'euros. Ce montant est très loin des impacts financiers des externalités des transports, mais l'introduction de ce principe aurait pour avantage de commencer à permettre la prise en compte des externalités dans les redevances d'utilisation des infrastructures de transport et de doter l'Afitf de nouvelles recettes.

Nous savons que le Gouvernement réfléchit également à une telle mesure et nous espérons donc que cet amendement recevra un avis positif.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement, qui avait déjà reçu un avis défavorable en commission, vise à créer une nouvelle taxe additionnelle sur les poids lourds à raison des coûts externes qu'ils entraînent.

L'avis de la commission reste donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage la préoccupation d'une meilleure contribution des poids lourds étrangers en transit sur notre territoire.

Vous l'aurez compris, sur ce point, la réflexion est ouverte, mesdames, messieurs les sénateurs. Le sujet a été abordé à l'occasion du grand débat, et plusieurs pistes avaient été évoquées par le COI et lors des Assises nationales de la mobilité. Il reste toutefois de nombreux points à examiner à la suite du grand débat.

La nouvelle taxe proposée par les auteurs de cet amendement s'appliquerait également sur le réseau concédé et serait donc incompatible avec la directive Eurovignette, les poids lourds payant déjà leurs coûts externes sur ce réseau.

En conséquence, le Gouvernement sollicite le retrait de cet amendement. À défaut, il émettrait un avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. On ne cesse d'argumenter en renvoyant au grand débat. Mais ne sommes-nous pas censés discuter d'une loi d'orientation des mobilités qui engage l'avenir de la France ? Pourquoi devrions-nous nous soumettre au bon vouloir du Président de la République, qui va sortir je ne sais quelle mesure de son cerveau fécond ? (*Murmures.*)

Depuis des lustres, dans toutes les réunions et tous les débats, les citoyens et les élus réclament une taxation des poids lourds. Pourtant, en dépit de tous les technocrates géniaux qui peuplent notre pays, nous n'avons toujours pas d'idée !

Pourquoi faut-il encore attendre ? Je veux bien entendre que la solution proposée n'est pas la bonne, madame la ministre. Vous pouvez demander que la réflexion se poursuive jusqu'au passage du texte à l'Assemblée nationale, et que l'on en rediscute ensuite en CMP, mais, très franchement, vous ne pouvez pas vous en remettre simplement au grand débat !

Je voterai bien évidemment cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 130.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 71 rectifié *quater*, présenté par MM. Grosdidier, Bascher, Cuypers, Détraigne, Canevet, Guerriau, Henno, Houpert, Duplomb et Genest, Mme Lassarade, MM. Lefèvre, Longuet, Louault et Luche, Mmes Loisier et Lopez, MM. Mizzon, Milon, Menonville et Poniatowski, Mme Raimond-Pavero, MM. Revet et Schmitz, Mmes Noël, Thomas, Garriaud-Maylam et Deromedi, MM. Regnard et Daubresse, Mme de Cidrac, M. Decool, Mme Deroche, M. Dufaut, Mme Kauffmann et MM. Laménie, H. Leroy, L. Hervé, Wattebled, Vaspert, Segouin et Gremillet, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article 285 *bis* du code des douanes, il est inséré un article 285 ... ainsi rédigé :

« Art. 285 – Les régions ont la faculté d'instaurer une redevance pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes immatriculés dans un État étranger qui empruntent le réseau routier. Cette redevance peut être forfaitaire annuelle, ou proportionnelle au kilométrage des véhicules.

« Le réseau routier mentionné au premier alinéa est constitué par les autoroutes, routes nationales ou routes appartenant à des collectivités territoriales pouvant constituer des itinéraires alternatifs à des autoroutes à péage, situées ou non sur le territoire métropolitain.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. Il détermine notamment la liste des routes et autoroutes mentionnées au deuxième alinéa, après avis de leurs assemblées délibérantes pour les routes appartenant à des collectivités territoriales. »

La parole est à M. Jean-Marie Mizzon.

M. Jean-Marie Mizzon. Cet amendement vise à permettre aux régions, et non à l'État – ce faisant, il reconnaît les réalités diverses des territoires en matière de transports – d'instaurer une redevance pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes immatriculés à l'étranger sur les autoroutes ou les routes nationales qui pourraient constituer un itinéraire de délestage.

L'Alsace et la Lorraine, qui font maintenant partie de la région Grand Est, connaissent en particulier des trafics frontaliers très importants, le report d'une partie du trafic allemand et suisse sur leur réseau venant aggraver leur situation.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement a pour objet d'instaurer une redevance au profit des régions. Outre que chacune de ces dernières pourrait arbitrairement fixer des conditions différentes, cette redevance pourrait être annuelle, forfaitaire, ou proportionnelle au kilométrage, et ne toucherait que les poids lourds étrangers. Elle présente de ce point de vue une vraie difficulté, car elle n'est pas conforme au droit européen, plus précisément aux dispositions de la directive Eurovignette.

Envisagée dans le cadre des Assises nationales de la mobilité, cette hypothèse de taxation, soubresaut de l'écotaxe, avait fait émerger une autre piste, celle d'une augmentation de la fiscalité sur le gazole avec, en contrepartie, une gratuité de la vignette pour ne taxer au final que les poids lourds étrangers.

Aujourd'hui, nous n'avons pas de solution permettant de ne pas pénaliser les transporteurs français. Comme le soulignait Mme la ministre, toute nouvelle taxation va encore accentuer les distorsions de concurrence au détriment des transporteurs français. C'est pourquoi les professionnels de la route sont opposés à ce type de mesure.

Il y a sans doute une réflexion à mener, mais le Gouvernement devra travailler avec les différents acteurs. Nous souhaitons évidemment que l'Afitf puisse disposer de

ressources supplémentaires. Sur les 17 milliards d'euros de la TICPE, quelque 1,2 milliard d'euros seulement revient cette année à l'Afitf pour financer les infrastructures.

Focalisons-nous sur les contributions payées par l'ensemble des consommateurs de produits de ce type, et nous trouverons à mon sens assez facilement les ressources.

En conséquence, la commission sollicite le retrait de cet amendement. À défaut, elle émettrait un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement n'a pas pour objet de trouver une ressource supplémentaire pour l'Afitf, puisqu'il tend en l'occurrence à créer une ressource supplémentaire pour les régions.

Vous avez mentionné la situation particulière de l'Alsace. Vous aurez à débattre prochainement d'un projet de loi qui reconnaît la spécificité de l'Alsace, en prévoyant notamment un itinéraire payant de l'autre côté du Rhin.

S'agissant de cet amendement, comme l'a rappelé M. le rapporteur, il n'est pas possible au regard du droit européen d'écrire dans un texte de loi que l'on va faire payer les poids lourds étrangers, mais pas les poids lourds français.

Le Gouvernement demande le retrait de cet amendement, faute de quoi il émettrait un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Laurent Duplomb, pour explication de vote.

M. Laurent Duplomb. J'avais cosigné cet amendement pour mettre en avant cette problématique : au regard de leur importance, les transports routiers étrangers devraient davantage participer à l'effort national de réhabilitation de nos routes.

Après l'explication de M. le rapporteur, je comprends que, si nous devons aussi appliquer cette redevance aux transporteurs français, il nous faut retirer cet amendement ou, à tout le moins, nous abstenir de le voter.

Je vois toutefois un autre problème se développer de plus en plus dans mon département, madame la ministre : la multiplication des petits camions de moins de 3,5 tonnes, tous immatriculés en Pologne. Ils traversent sans cesse, de jour comme de nuit, du lundi au dimanche, 24 heures sur 24, la totalité de nos routes.

Les 38 tonnes s'arrêtent en bordure d'autoroute ; ils sont ensuite déchargés, selon des conditions inhumaines d'exploitation, dans des 3,5 tonnes, lesquels parcourent ensuite des centaines de kilomètres en toute impunité. Les chauffeurs couchent dans les camions – vous imaginez la taille des couchettes ! –, mais notre pays laisse faire, comme si cela était normal.

Tous les entrepreneurs français qui faisaient ce travail subissent aujourd'hui cette concurrence totalement déloyale, car ils se voient pour leur part appliquer le code du travail, les heures supplémentaires, la conduite avec les disques, etc.

Madame la ministre, même si cet amendement n'aboutit pas, il aura au moins eu le mérite d'apporter un éclairage sur cette situation. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste. – M. Michel Dagbert applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. J'ai également cosigné cet amendement. Lorsque vous vivez dans une région, vous abordez forcément le problème de façon différente, madame la ministre. Admettez, chiffre à l'appui, que seules sont vraiment concernées l'Alsace et l'A 31...

Mme Élisabeth Borne, ministre. La RN 10 également !

M. Daniel Gremillet. Nous allons avoir, dans quelques jours, un débat dans cet hémicycle sur la collectivité européenne d'Alsace.

M. André Reichardt. Très bien !

M. Daniel Gremillet. Ce débat vise à transférer de nouvelles compétences en matière de routes. Mais il paraît impossible – ou alors c'est un piège incroyable – que les compétences ainsi transférées à la nouvelle collectivité ne s'accompagnent pas des recettes correspondantes. Le débat que nous avons à cet instant sur l'A 31, nous l'aurons donc très rapidement pour la collectivité européenne d'Alsace.

D'ores et déjà, la situation est impossible sur l'A 31, qui est complètement saturée. Mais nous risquons, demain, d'être confrontés à une surcharge supplémentaire. Il nous faut retrouver un équilibre territorial dans cette région Grand Est.

De l'autre côté de la frontière, toutes les entreprises participent et payent la taxe, y compris nos camions qui roulent en l'Allemagne et contribuent ainsi à l'activité économique.

Si nous ne retrouvons pas un équilibre territorial dans cette grande région transfrontalière, nous aurons un goulot d'étranglement invivable. Au-delà du problème de concurrence soulevé par mon collègue Laurent Duplomb, nous n'avons pas de réponse à l'encombrement de nos routes.

M. le président. Il faut conclure, mon cher collègue !

M. Daniel Gremillet. Nous devons trouver des solutions, pour la collectivité comme pour la région.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Nous l'avons tous compris, cet amendement n'est pas conforme au droit européen, et je ne suis pas du genre à stigmatiser le chauffeur polonais, comme l'était hier le plombier polonais.

J'ose une synthèse du débat que nous menons depuis tout à l'heure, madame la ministre. D'une part, il y a des enjeux d'équilibres régionaux et de taxation. D'autre part, vous cherchez des idées marquantes pour la fin du grand débat. Eh bien, rétablissez l'écotaxe ! (*Rires et exclamations.*) Voyez les réactions : cela marche à tous les coups !

Vous monteriez ce faisant que le grand débat n'était pas inutile et que vous êtes capable de prendre des décisions vraiment courageuses. Au passage, mais ce n'est pas à moi de vous le souffler, vous pourrez égratigner le gouvernement précédent, qui n'a pas eu le courage de la conserver. Vous avez un narratif... (*Mêmes mouvements.*) L'écotaxe était vraiment la meilleure solution,...

M. Michel Canevet. Non !

M. Ronan Dantec. ... et je sais que vous êtes d'accord avec moi, madame la ministre.

Avec le recul, tout le monde a compris que sa suppression était une erreur. Les portiques sont toujours en place, et la France est sans doute plus capable aujourd'hui qu'hier de trouver une solution industrielle sans passer par les Italiens – on a compris qu'il était assez difficile de conclure un accord avec nos voisins transalpins en ce moment...

L'écotaxe est de loin la meilleure solution, la seule qui réponde vraiment aux enjeux régionaux. Les esprits sont mûrs aujourd'hui. (*Exclamations. – M. Michel Canevet montre un bonnet rouge.*)

Je ne pensais pas que mon collègue Michel Canevet irait jusque-là ! Il devrait pourtant reconnaître que les Bretons sont ceux qui ont le plus perdu à la suppression de l'écotaxe. Ils doivent en effet subir une taxe indifférenciée de deux centimes sur le gazole, alors que, dans la dernière proposition d'écotaxe, le caractère périphérique de la Bretagne était reconnu.

Je vous propose donc cette solution, madame la ministre, et je vous promets de vous soutenir ! (*Mme la ministre sourit.*)

M. le président. La parole est à M. André Reichardt, pour explication de vote.

M. André Reichardt. Je n'ai pas, à titre personnel, cosigné cet amendement, non par opposition au principe de ce financement, mais parce que nous examinerons dans quelques jours le projet de loi apportant des compétences nouvelles à la collectivité européenne d'Alsace.

Je pensais que la déclaration de Matignon d'octobre dernier prévoirait un dispositif de régulation du transit poids lourds. En effet, le projet de loi à venir prévoit le transfert à la nouvelle collectivité des routes non concédées, tout particulièrement de l'autoroute A 35, pendant français de l'autoroute A 5, située de l'autre côté du Rhin.

Or ce transfert de compétences des routes non concédées et des autoroutes a pour unique objectif de permettre à la collectivité européenne d'Alsace d'instaurer un dispositif de régulation du transit poids lourds.

Cette collectivité européenne, qui ne sera finalement qu'un département alsacien, n'a nullement envie de financer l'entretien des routes et de l'autoroute sans pouvoir, en contrepartie, mettre en œuvre un dispositif de régulation. C'est de cela qu'il s'agit. Le présent projet de loi habilite d'ailleurs précisément le Gouvernement à légiférer par ordonnance sur ce point.

Les Alsaciens pensaient qu'ils bénéficieraient, en contrepartie de ce transfert des routes et de l'autoroute, de ce dispositif de régulation. Or, en vous opposant aujourd'hui à cet amendement, pour les raisons que vous avez évoquées, madame la ministre, vous montrez clairement le désintérêt du Gouvernement pour le projet de loi concernant l'Alsace. Je voudrais donc que vous nous rassuriez !

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

M. Olivier Jacquin. Madame la ministre, j'apprécie le débat parlementaire avec vous, car vous connaissez particulièrement bien vos dossiers.

Vous l'avez dit lors de la discussion générale, mais aussi dans la presse : vous cherchez une solution de ce type. Vous y avez renoncé début novembre, pour les raisons qu'on connaît. Les ronds-points étaient déjà bien encombrés et il ne s'agissait pas d'y mettre en plus les routiers !

Nous avons déjà, lors des Assises nationales de la mobilité et dans l'avant-projet de loi, débattu de solutions pour rétablir le principe vertueux du pollueur-payeur. Mais quand je vous entends dire aujourd'hui que vous attendez la fin du grand débat pour envisager des solutions, cela me gêne quelque peu, car vous pourriez le faire dans la temporalité parlementaire.

Quant à cet amendement, j'ai dit très directement à son auteur, François Grosdidier, que j'y étais défavorable. Si jamais nos amis belges prenaient une mesure visant les routiers français, on l'entendrait hurler dans *Le Républicain Lorrain* ! Je me demande finalement si sa proposition n'a pas surtout pour but de communiquer abondamment dans la presse sur le thème de la taxation des « sales routiers étrangers ». (*MM. Michel Canevet et Jean-Marie Mizzon s'exclament.*)

Je ne souhaite pas participer à une telle entreprise.

M. Laurent Duplomb. Bref, votre devise, c'est courage, fuyons !

M. Olivier Jacquin. Quand on est parlementaire, on ne fait pas de propositions qui relèvent de la démagogie et qui alimentent des débats inopportuns. (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

En revanche, je partage totalement le questionnement de M. Duplomb sur les véhicules utilitaires légers. Mme la ministre a commandé sur ce sujet un rapport au député Damien Pichereau, et je vous en recommande vivement la lecture, mes chers collègues, car il est vraiment de grande qualité.

Il propose un certain nombre de dispositions pour mettre fin à cette distorsion de concurrence insupportable. Il faut savoir en effet qu'un routier conduisant un véhicule utilitaire léger n'est pas soumis au droit du travail. Il peut conduire le dimanche et n'est pas équipé de chronotachygraphe. Nous devons impérativement trouver des solutions. Je ne doute pas que vous voterez notre proposition.

M. le président. Monsieur Mizzon, l'amendement n° 71 rectifié *quater* est-il maintenu ?

M. Jean-Marie Mizzon. J'ai cosigné cet amendement, que j'ai eu le plaisir de vous présenter, parce que je le trouvais vertueux ; il me semblait pouvoir convenir à la fois aux gilets jaunes et aux bonnets rouges, ce qui n'est pas si évident... Mais le droit européen ne nous permet pas de faire ce qui est juste et intelligent ! Je vais m'y plier et retirer cet amendement.

Mon ami et collègue Olivier Jacquin a parlé de celui qui a rédigé cet amendement ; ceux qui l'ont cosigné peuvent se sentir visés lorsqu'il leur prête des vertus qui ne sont pas très gratifiantes... Je voudrais dire à Olivier Jacquin que, en ce qui me concerne, je ne lui ressemble pas ! (*Applaudissements sur des travées du groupe Union Centriste.*)

M. le président. L'amendement n° 71 rectifié *quater* est retiré.

Mes chers collègues, je vous informe que nous avons encore réduit la vitesse à laquelle nous examinons les amendements. Nous en étions à sept à l'heure. Nous en sommes maintenant à trois à l'heure ! (*Sourires.*)

La parole est à Mme la ministre.

Mme Elisabeth Borne, ministre. Je souhaite simplement apporter une réponse au sujet de l'Alsace. Le Sénat sera bien amené à débattre d'un projet de loi spécifique, qui prévoit effectivement la décentralisation de l'actuelle autoroute A 35 et de tout le réseau national des deux départements alsaciens.

Et je veux rassurer les sénateurs qui se sont exprimés : comme pour toutes les décentralisations, la collectivité d'Alsace bénéficiera des dotations dédiées, qui seront calculées sur la moyenne des dernières années en termes d'exploit-

ation et d'investissement. Les engagements que l'État a pris sur ce réseau routier seront également pris en compte à ce titre.

Par ailleurs, le texte prévoit aussi une habilitation donnée au Gouvernement pour légiférer par ordonnances, parce que ce sujet mérite d'être examiné avec la plus grande attention, pour répondre au mieux aux attentes de la collectivité d'Alsace.

À propos de l'A 31, nous devons trouver un dispositif qui réponde aux attentes des Alsaciens, mais qui ne se traduise pas pour autant par un report qui serait pénalisant pour le sillon lorrain. C'est pour mener une telle réflexion et prendre en compte l'ensemble des enjeux que nous proposerons de renvoyer cette question à une ordonnance.

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Nous venons d'examiner une série de propositions visant à trouver des sources complémentaires de financement pour le secteur des infrastructures et je regrette, madame la ministre, que vous n'ayez pas été plus transparente sur les intentions du Gouvernement en la matière. Un certain nombre de collègues en ont parlé – je vois Olivier Jacquin qui opine du chef, ce qui n'est pas si fréquent de sa part lorsque je m'exprime... (*Sourires.*)

Madame la ministre, il est un peu léger, et même pas très crédible, de nous dire que vous attendez la fin du grand débat pour savoir comment vous allez trouver les 500 millions d'euros qui sont nécessaires !

Je ne crois pas un seul instant que le Gouvernement n'a pas déjà quelques idées sur la question et je ne suis pas certain que de ce grand débat sortiront de multiples idées sur le financement des infrastructures routières – nous sommes nombreux à avoir participé à des réunions et cette question n'était évidemment pas centrale.

D'ailleurs, il ressort plutôt du grand débat le refus de taxations supplémentaires,...

M. Philippe Dallier. Et encore, ce n'est pas sûr !

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. ... ce qui pourrait finalement freiner le Gouvernement dans la recherche de solutions.

Madame la ministre, pourriez-vous dès aujourd'hui dévoiler, au moins partiellement, les intentions du Gouvernement ?

Mme Sylvie Goy-Chavent. Très bien !

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. La ministre ne répond pas. On peut dire que je me suis pris un râteau... (*Sourires.*)

M. Philippe Dallier. C'était bien tenté !

Article 1^{er} C (nouveau)

① I. – La section 1 du chapitre II du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est ainsi rédigée :

② « Section 1

- ③ « **Le Conseil d'orientation des infrastructures**
- ④ « *Art. L. 1212-1.* – I. – Le Conseil d'orientation des infrastructures comprend parmi ses membres trois députés et trois sénateurs.
- ⑤ « II. – Les missions, la composition, l'organisation et le fonctionnement du conseil sont précisés par décret. »
- ⑥ II. – Le Gouvernement présente chaque année au Parlement, préalablement au débat d'orientation des finances publiques, un rapport sur la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports fixée par la présente loi.
- ⑦ III. – La programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports fixée par la présente loi fait l'objet d'une révision tous les cinq ans.

M. le président. La parole est à Mme Laurence Cohen, sur l'article.

Mme Laurence Cohen. Une fois n'est pas coutume, le groupe CRCE apportera son soutien au présent article, qui pérennise le Conseil d'orientation des infrastructures. D'ailleurs, nous avons proposé, en commission, un amendement qui allait dans le même sens – il était simplement plus détaillé.

Nous estimons qu'il est opportun de pérenniser ce Conseil, qui a été installé pendant les assises de la mobilité et qui a en quelque sorte pris le relais de la commission Mobilité 21, animée et présidée par M. Duron.

Pour mener à bien les objectifs inscrits dans ce projet de loi, il est en effet indispensable de disposer de nouveaux outils de pilotage des politiques publiques, afin de réorienter progressivement et de manière programmée les politiques existantes et les investissements vers les modes de transport les moins émetteurs.

Comme vous l'avez entendu dans nos interventions précédentes, nous trouvons que le budget de l'Afif est bien peu ambitieux cette année en matière d'autorisations d'engagements : seulement 500 millions d'euros sont prévus pour le rail, contre 800 millions pour la route. Et nous déplorons de nouveau que vous ayez rejeté, madame la ministre, monsieur le rapporteur, toutes nos propositions qui visaient à trouver de nouveaux financements.

Pour nous, il convient d'agir sur tous les fronts pour faire du report modal la pierre angulaire des politiques d'investissement dans les transports.

Le Conseil d'orientation des infrastructures est l'instance de gouvernance décisive pour assurer le suivi de la programmation des investissements. Il doit permettre de suivre les engagements pris par les pouvoirs publics. Nous regrettons simplement que sa gouvernance ne soit pas précisée. C'est pourquoi nous serons particulièrement attentives et attentifs au décret qui fixera la composition de cette instance.

Nous estimons qu'elle doit être ouverte à de nouvelles actrices et de nouveaux acteurs représentant des citoyennes et des citoyens et de l'intérêt général et veillant à la lutte contre le changement climatique et à la protection de la biodiversité. Il s'agit des associations, bien sûr, mais également des organisations syndicales qui, par leur engagement au sein du service public, disposent d'une expertise précieuse en la matière.

Avec ces précisions, nous soutiendrons cet article.

M. le président. L'amendement n° 578 rectifié, présenté par MM. Dagbert, Bérit-Débat et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenaïs, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

ainsi qu'au moins trois représentants des régions

La parole est à M. Michel Dagbert.

M. Michel Dagbert. Cet amendement a pour objet la composition du Conseil d'orientation des infrastructures, dont nous avons beaucoup parlé cet après-midi.

Si un certain nombre d'interventions avaient pour but d'élargir la composition de ce conseil à des associations, pour ma part, je souhaite mettre l'accent sur les régions, auxquelles ce projet de loi confie un rôle particulièrement important.

Madame la ministre, vous avez rappelé à plusieurs reprises combien le dialogue entre l'Afif, l'État et les régions, entre autres, pouvait être fécond – il passe notamment par les contrats de plan État-région.

En outre, je le redis, ce projet de loi confie aux régions un rôle tout à fait particulier, puisqu'elles seront fréquemment chefs de file en matière de mobilité. Elles pourront même se substituer aux communautés de communes, lorsque celles-ci ne sont pas en capacité d'organiser les mobilités sur leur territoire.

Dans ce contexte, cet amendement vise à mieux reconnaître la place des régions dans le Conseil d'orientation des mobilités.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Les travaux de la commission ont permis, cela a été rappelé, de pérenniser le Conseil d'orientation des infrastructures, ce que tous les acteurs appelaient de leurs vœux.

La rédaction que nous avons retenue en commission est conforme à celle qui était prévue par la loi du 3 août 2018 visant à garantir la présence des parlementaires dans certains organismes. Cette loi faisait suite à des réflexions engagées par le Sénat, dont Alain Richard et Roger Karoutchi étaient les rapporteurs.

Je pense que la ministre peut s'engager sur le fait que le décret qui précisera la composition du conseil prévoira bien la présence de représentants des collectivités.

Au bénéfice de cette précision, je vous propose de retirer votre amendement. À défaut, l'avis de la commission serait défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis, monsieur le président.

M. le président. Monsieur Dagbert, l'amendement n° 578 rectifié est-il maintenu ?

M. Michel Dagbert. Nous faisons confiance à Mme la ministre.

Je retire donc mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 578 rectifié est retiré.

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

L'amendement n° 671 rectifié, présenté par MM. Jacquin, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« – Le Conseil d'orientation des infrastructures établit différents plans pluriannuels de financement des infrastructures. Il établit également, pour chaque type d'infrastructures, un montant minimum de dépenses, déterminé par des indicateurs qualitatifs déterminés par décret.

II. – Alinéa 5

Avant le mot :

missions

insérer le mot :

autres

III. – Alinéa 6

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ce rapport est suivi d'un débat dans chacune des chambres parlementaires.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement vise à proposer des solutions pour mieux préserver le patrimoine public. Dans certaines situations, nos grandes infrastructures sont malmenées, alors qu'il s'agit d'un actif public, d'un bien commun, accumulé quelquefois depuis des décennies, voire plus.

Tout le monde connaît l'état de dégradation de certaines petites lignes ferroviaires. Le défaut d'entretien constitue même parfois une stratégie quasiment délibérée ! Aujourd'hui, 9 000 kilomètres sont considérés comme étant en mauvais état, et, sur 4 500 kilomètres, les trains ne peuvent même pas circuler à la vitesse normale.

Dans le Grand Est, région qui représente la moitié du réseau fluvial français, certains canaux à grand gabarit sont en grande difficulté, sans parler du petit réseau capillaire ! Je vous invite à aller faire une visite technique de découverte, et vous verrez, pas loin d'ici, sur la Seine, que certains ouvrages d'art importants, notamment des écluses, sont dans un état des plus inquiétants. Nul besoin d'être spécialiste pour le constater !

Dans ce contexte, cet amendement a pour objet que le Conseil d'orientation des infrastructures puisse travailler, en sus des trois scénarios déjà évoqués, à l'élaboration d'un indicateur permettant de définir un niveau minimal de dépenses, en dessous duquel il ne faut pas aller si l'on souhaite éviter une dégradation des infrastructures et du service qu'elles supportent.

J'ai évoqué cette idée avec Philippe Duron qui a regardé cet amendement et il me semble que c'est une proposition pragmatique et de bon sens. Nous pourrions ainsi déterminer un seuil d'alerte, en dessous duquel il ne faudrait absolument pas descendre sous peine d'attenter à notre avenir.

M. le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 313 rectifié *bis* est présenté par MM. P. Joly, Kerrouche, J. Bigot et Jomier, Mme G. Jourda, M. Lozach, Mme Taillé-Polian, MM. Jeansannetas et Duran, Mme Artigalas, M. Tourenne, Mmes Grelet-Certenais et M. Jourda, M. Antiste et Mme Jasmin.

L'amendement n° 472 rectifié est présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux et Gold, Mme Jouve, MM. A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 6

Après le mot :

rapport

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

, suivi d'un débat, qui inventorie les investissements réalisés et les territoires bénéficiaires afin de s'assurer d'un traitement adapté des spécificités territoriales en termes d'investissement dans les grandes infrastructures routières et ferroviaires.

La parole est à M. Joël Bigot, pour présenter l'amendement n° 313 rectifié *bis*.

M. Joël Bigot. Depuis le début de nos débats, nous avons beaucoup parlé des ressources de l'Afitf, notamment pour souligner leur modestie...

Cet amendement vise à instituer un suivi des investissements réalisés chaque année par cette agence et de la localisation des équipements financés, afin de permettre au législateur d'apporter sa contribution aux orientations de la politique d'investissement de l'État dans les grandes infrastructures de transport. Il s'agit de suivre avec diligence les fonds de l'Afitf et de contrôler leur utilisation.

M. le président. La parole est à Mme Françoise Laborde, pour présenter l'amendement n° 472 rectifié.

Mme Françoise Laborde. Cet amendement est identique à celui que vient de défendre notre collègue ; je ne vais donc pas m'étendre.

J'ajoute simplement que nous complétons ici la proposition de M. Jacquin, qui demandait lui aussi la tenue d'un débat dans chacune des deux assemblées. Lorsque nous exerçons notre mission de contrôle, il est important que nous disposions d'éléments précis et vérifiés. Je pense qu'il peut être intéressant de l'inscrire explicitement dans le texte du projet de loi.

M. le président. L'amendement n° 752 rectifié, présenté par MM. J.M. Boyer et Duplomb, Mme Estrosi Sassone, MM. Pointereau, D. Laurent, Priou et Bascher, Mmes Berthet, Billon et Bonfanti-Dossat, MM. Bonne, Brisson et Charon, Mme Vullien, MM. Vaspert, Rapin, Malhuret, B. Fournier et Poniatowski, Mme Chauvin, MM. Chasseing, Darnaud, Détraigne, Decool et Genest, Mmes Goy-Chavent et Deromedi, MM. Fouché, Gremillet

et Guerriau, Mme Lamure, M. Henno, Mme Imbert, MM. Laménie, Le Gleut, Le Nay, A. Marc et Sido et Mme Noël, est ainsi libellé :

Alinéa 6

1° Après le mot :

rapport

insérer les mots :

suivi d'un débat,

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il inventorie aussi les investissements réalisés et les territoires bénéficiaires en termes d'investissement des infrastructures routières et ferroviaires.

La parole est à M. Laurent Duplomb.

M. Laurent Duplomb. Cet amendement, dont le premier signataire est M. Boyer, a pour objet que, chaque année, l'État dresse la liste des projets financés par l'Afitf, en localisant précisément les équipements financés.

Nous souhaitons ainsi que le législateur soit en état de suivre les différents projets réalisés sur l'ensemble du territoire, afin de bien vérifier que le traitement de ces projets est équitable et qu'ils favorisent l'aménagement du territoire.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Mes chers collègues, je vous rappelle que la commission a décidé d'inscrire le Conseil d'orientation des infrastructures dans le titre I^{er} A du projet de loi, qui est consacré à la programmation des investissements de l'État. En effet, la première mission de ce Conseil doit consister à contrôler et à évaluer cette programmation et sa mise en œuvre. Un débat démocratique éclairé pourra alors avoir lieu, afin, le cas échéant, de la modifier.

Je rappelle que nous avons décidé de procéder à une évaluation annuelle de ce dispositif et de fixer, pour la trajectoire financière, une clause de revoyure tous les cinq ans.

Comme je l'ai indiqué, la rédaction retenue respecte ce que nous avons tous voté en août 2018 en ce qui concerne les organismes extra-parlementaires. Au-delà, les missions et la composition du Conseil doivent être renvoyées à un décret.

Je demande donc le retrait de l'amendement n° 671 rectifié. À défaut, l'avis de la commission serait défavorable.

En ce qui concerne le rapport annuel sur la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports, il est intéressant de prévoir qu'il comporte un inventaire des investissements réalisés.

La commission est donc favorable à l'amendement n° 752 rectifié et, par conséquent, défavorable aux amendements identiques n° 313 rectifié *bis* et 472 rectifié.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais tout d'abord saluer la décision de la commission d'inscrire dans le texte du projet de loi le Conseil d'orientation des infrastructures, qui a contribué de manière tout à fait substantielle à éclairer la réflexion sur ces sujets.

S'agissant de l'amendement n° 671 rectifié, le Conseil d'orientation des infrastructures a d'ores et déjà mené des travaux sur les programmes de régénération à réaliser. Il s'est

d'ailleurs appuyé sur les audits, que j'ai commandés, relatifs à l'état des différents réseaux : routier national, ferroviaire et fluvial ; l'audit sur le réseau routier national a d'ailleurs été rendu public en septembre dernier.

Par conséquent, il me semble que la précision que vous souhaitez apporter, monsieur Jacquin, est satisfaite en pratique par le fonctionnement actuel du Conseil. C'est pourquoi je demande le retrait de votre amendement.

En ce qui concerne les autres amendements, et de la même façon, il me semble aller de soi que les éléments évoqués seront pris en compte pour présenter le rapport annuel sur la mise en œuvre de la programmation.

M. le rapporteur a donné un avis favorable sur l'amendement n° 752 rectifié. Je voudrais simplement souligner que cet amendement vise uniquement les infrastructures routières et ferroviaires, ce qui est curieux. Ne parler ni du fluvial ni du portuaire me gêne. C'est pourquoi je demande également le retrait de cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 671 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Madame Laborde, l'amendement n° 472 rectifié est-il maintenu ?

Mme Françoise Laborde. J'ai entendu Mme la ministre et il me semble en effet qu'il est un peu dommage de n'évoquer que le ferroviaire et le routier, pas le fluvial. Je compte sur vous, madame la ministre, pour que tous ces éléments soient bien présents dans le décret.

Je retire donc cet amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 472 rectifié est retiré.

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

M. Olivier Jacquin. Je me permets, monsieur le président, d'intervenir à cet instant, parce que je souhaitais expliquer mon vote, il y a quelques instants, sur l'amendement n° 671 rectifié.

Madame la ministre, comme je vous le disais, j'ai évoqué avec Philippe Duron cette idée, que je qualifierais volontiers de règle d'or. Il m'a alors indiqué qu'il travaillait à un dispositif du même genre et qu'il estimait qu'un tel dispositif – un seuil minimum de dépenses à même de maintenir les infrastructures et le service qu'elles supportent – méritait d'être mis en place.

Certes, il existe des diagnostics dans certains domaines, comme pour les ponts, mais dans mon esprit, il s'agirait de systématiser les choses et de fournir cette information au Parlement avant l'examen des projets de loi de finances.

M. le président. Monsieur Bigot, l'amendement n° 313 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Joël Bigot. J'ajoute aux propos de Mme la ministre que, à partir du moment où il existe un plan Vélo il faudrait inclure également, dans l'amendement n° 752 rectifié, les infrastructures cyclables. Nous avons plutôt tendance à vous faire confiance, madame la ministre. Nous verrons bien, si nous avons raison !

Je retire donc mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 313 rectifié *bis* est retiré.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. J'ai bien entendu les arguments de Mme la ministre au sujet de l'amendement n° 752 rectifié et je partage sa position. C'est pourquoi je propose aux auteurs de cet amendement de le rectifier, pour mentionner les infrastructures routières, ferroviaires, fluviales et portuaires.

M. Joël Bigot. Et cyclables !

M. Didier Mandelli, rapporteur. Et cyclables, en effet !

M. le président. Monsieur Duplomb, acceptez-vous de rectifier votre amendement dans le sens suggéré par M. le rapporteur ?

M. Laurent Duplomb. Si nous mettons les infrastructures cyclables, peut-être serait-il utile d'inclure aussi les pistes équinées ? (*Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.*) On ne sait pas ce que l'avenir nous réserve...

Cela dit, j'accepte cette rectification, monsieur le président.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 752 rectifié *bis*, présenté par MM. J.M. Boyer et Duplomb, Mme Estrosi Sassone, MM. Pointereau, D. Laurent, Priou et Bascher, Mmes Berthet, Billon et Bonfanti-Dossat, MM. Bonne, Brisson et Charon, Mme Vullien, MM. Vaspart, Rapin, Malhuret, B. Fournier et Poniatowski, Mme Chauvin, MM. Chasseing, Darnaud, Détraigne, Decool et Genest, Mmes Goy-Chavent et Deromedi, MM. Fouché, Gremillet et Guerriau, Mme Lamure, M. Henno, Mme Imbert, MM. Laménie, Le Gleut, Le Nay, A. Marc et Sido et Mme Noël, et ainsi libellé :

Alinéa 6

1° Après le mot :

rapport

insérer les mots :

suivi d'un débat,

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il inventorie aussi les investissements réalisés et les territoires bénéficiaires en termes d'investissement des infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires et cyclables.

Je le mets aux voix.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je constate que l'amendement a été adopté à l'unanimité des présents.

Mes chers collègues, afin que la conférence des présidents puisse se réunir, nous allons maintenant interrompre nos travaux.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures vingt-cinq, est reprise à vingt et une heures trente, sous la présidence de M. Jean-Marc Gabouty.*)

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-MARC GABOUTY
vice-président

M. le président. La séance est reprise.

4

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

M. le président. Les conclusions adoptées par la conférence des présidents réunie ce jour sont consultables sur le site du Sénat. Elles seront considérées comme adoptées en l'absence d'observations d'ici à la fin de la séance.

Je précise que la conférence des présidents a décidé d'ouvrir la séance de demain matin à onze heures trente.

En conséquence, mes chers collègues, je vous propose de prolonger nos travaux de cette nuit jusqu'à une heure trente du matin. (*Exclamations.*) En effet, compte tenu du rythme d'examen de ce texte au cours de l'après-midi, il semble opportun de tenter de rattraper un peu du temps perdu ; cela nous évitera peut-être de devoir modifier plus tard notre ordre du jour.

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

Il en est ainsi décidé.

Conclusions de la conférence des présidents

SEMAINE RÉSERVÉE PAR PRIORITÉ AU GOUVERNEMENT

Jeudi 21 mars 2019

À 11 h 30

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019)

À 15 heures

- Questions d'actualité au Gouvernement

• Délai limite pour l'inscription des auteurs de questions : jeudi 21 mars à 11 heures

À 16 h 15 et le soir

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019)

SEMAINE SÉNATORIALE

Mardi 26 mars 2019

À 14 h 30

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019)

À 16 h 45

- Questions d'actualité au Gouvernement

• Délai limite pour l'inscription des auteurs de questions : mardi 26 mars à 12 h 30

À 17 h 45 et le soir

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019)

Mercredi 27 mars 2019

À 14 h 30 et le soir

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019)

Jeudi 28 mars 2019

À 10 h 30, à 14 h 30 et le soir

- 3 conventions internationales examinées selon la procédure d'examen simplifiée :

=> Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République dominicaine relatif à l'emploi des conjoints des agents des missions officielles de chaque État dans l'autre, et de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Nicaragua relatif au libre exercice des activités professionnelles salariées des membres des familles du personnel diplomatique, consulaire, administratif et technique des missions officielles (texte de la commission n° 393, 2018-2019)

=> Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Belgique relatif à leur coopération dans le domaine de la mobilité terrestre (texte de la commission n° 397, 2018-2019)

=> Projet de loi autorisant la ratification du protocole additionnel à la Charte européenne de l'autonomie locale sur le droit de participer aux affaires des collectivités locales (texte de la commission n° 395, 2018-2019)

- Délai limite pour qu'un président de groupe demande le retour à la procédure normale : mardi 26 mars à 15 heures

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019)

SEMAINE DE CONTRÔLE

Mardi 2 avril 2019

À 14 h 30

- Explications de vote des groupes sur le projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019)

- Temps attribué aux orateurs des groupes pour les explications de vote, à raison d'un orateur par groupe : 7 minutes pour chaque groupe et 3 minutes pour les sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe

- Délai limite pour les inscriptions de parole : lundi 1^{er} avril à 15 heures

De 15 h 30 à 16 heures

- Scrutin public solennel, en salle des Conférences, sur le projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019)

- Délai limite pour le dépôt des délégations de vote : lundi 1^{er} avril à 12 heures

À 16 heures

- Proclamation du résultat du scrutin public solennel sur le projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019)

À 16 h 15 et le soir

- Débat à la suite de la réunion du Conseil européen des 21 et 22 mars 2019

- Intervention liminaire du Gouvernement

- 5 minutes attribuées respectivement à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, à la commission des finances et à la commission des affaires européennes

- Temps attribué aux orateurs des groupes : 1 heure

- Conclusion par la commission des affaires européennes : 5 minutes

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : lundi 1^{er} avril à 15 heures

- Projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (procédure accélérée) (n° 358, 2018-2019)

Ce texte a été envoyé à la commission des lois.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 25 mars à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 27 mars matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : lundi 1^{er} avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mardi 2 avril matin

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : lundi 1^{er} avril à 15 heures

Mercredi 3 avril 2019

De 14 h 30 à 18 h 30

(Ordre du jour réservé au groupe SOCR)

- Proposition de loi portant diverses dispositions relatives aux mentions et signes de la qualité et de l'origine valorisant les produits agricoles ou alimentaires, présentée par Mme Marie-Pierre Monier et plusieurs de ses collègues en examen conjoint avec la proposition de loi tendant à abroger la loi n° 57-1286 du 20 décembre 1957 interdisant la fabrication de vins mousseux autres que la « Clairette de Die » à l'intérieur de l'aire délimitée ayant droit à cette appellation d'origine contrôlée, présentée par M. Gilbert Bouchet et plusieurs de ses collègues (texte de la commission n° 391, 2018-2019) (rapport commun)

Ces textes ont été envoyés à la commission des affaires économiques.

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 20 mars matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : vendredi 29 mars à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mercredi 3 avril matin

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mardi 2 avril à 15 heures

- Proposition de loi relative à l'affectation des avoirs issus de la corruption transnationale, présentée par M. Jean-Pierre Sueur et plusieurs de ses collègues (n° 109, 2018-2019)

Ce texte a été envoyé à la commission des finances.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 25 mars à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 27 mars matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : lundi 1^{er} avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mercredi 3 avril matin

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mardi 2 avril à 15 heures

À 18 h 30

- Débat sur les enjeux d'une politique industrielle européenne (demande du groupe Les Républicains)

- Temps attribué au groupe Les Républicains : 8 minutes

- Réponse du Gouvernement

- Après la réponse du Gouvernement, séquence de 15 questions-réponses :

2 minutes maximum par question

Possibilité de réponse du Gouvernement pour une durée équivalente

En cas de réplique, 30 secondes supplémentaires pour l'auteur de la question

- Conclusion par l'auteur de la demande du débat : 5 minutes

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : mardi 2 avril à 15 heures

Le soir

- Suite du projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (procédure accélérée) (n° 358, 2018-2019)

Jeudi 4 avril 2019

À 15 heures

- Questions d'actualité au Gouvernement

- Délai limite pour l'inscription des auteurs de questions : mercredi 3 avril à 11 heures

De 16 h 15 à 20 h 15

(Ordre du jour réservé au groupe UC)

- Proposition de loi tendant à sécuriser l'actionnariat des sociétés publiques locales et des sociétés d'économie mixte, présentée par M. Hervé Marseille et plusieurs de ses collègues (n° 303, 2018-2019)

Ce texte a été envoyé à la commission des lois.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 25 mars à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 27 mars matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : lundi 1^{er} avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mercredi 3 avril matin

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 45 minutes

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mercredi 3 avril à 15 heures

- Proposition de loi relative à l'interdiction de la vente des drapeaux des associations d'anciens combattants et à leur protection, présentée par Mme Françoise Férat et plusieurs de ses collègues (texte de la commission n° 389, 2017-2018)

Ce texte a été envoyé à la commission des affaires sociales.

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 20 mars matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : lundi 1^{er} avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mercredi 3 avril matin

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 45 minutes

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mercredi 3 avril à 15 heures

Éventuellement, à 21 h 45

- Suite du projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (procédure accélérée) (n° 358, 2018-2019)

SEMAINE RÉSERVÉE PAR PRIORITÉ AU GOUVERNEMENT

Mardi 9 avril 2019

À 9 h 30

- Questions orales

À 14 h 30 et le soir

- Sous réserve de leurs dépôts, conclusions des commissions mixtes paritaires sur la proposition de loi portant création d'une Agence nationale de la cohésion des territoires (procédure accélérée) (A.N., n° 1393) et sur proposition de loi organique relative à la nomination du directeur général de l'Agence nationale de la cohésion des territoires (procédure accélérée) (A.N., n° 1394)

Ces textes feront l'objet d'une discussion générale commune.

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : lundi 8 avril à 15 heures

- Nouvelle lecture du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la croissance et la transformation des entreprises (n° 382, 2018-2019)

Ce texte a été envoyé à la commission spéciale.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 25 mars à 12 heures

- Réunion de la commission pour élaborer son rapport : mercredi 27 mars après-midi

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : jeudi 4 avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mardi 9 avril matin

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : lundi 8 avril à 15 heures

Mercredi 10 avril 2019

À 14 h 30

- Suite de la nouvelle lecture du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la croissance et la transformation des entreprises (n° 382, 2018-2019)

- Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant création de l'Office français de la biodiversité, modifiant les missions des fédérations des chasseurs et renforçant la police de l'environnement (procédure accélérée) (n° 274, 2018-2019) et projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution (procédure accélérée) (n° 275, 2018-2019)

Ces textes ont été envoyés à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable avec une saisine pour avis de la commission des affaires économiques sur le projet de loi.

Il a été décidé qu'ils feraient l'objet d'une discussion générale commune.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : vendredi 29 mars à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 3 avril matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : lundi 8 avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mercredi 10 avril matin

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale commune : 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale commune : mardi 9 avril à 15 heures

À 16 h 30

- Déclaration du Gouvernement, suivie d'un débat, relative au Grand débat national, en application de l'article 50-1 de la Constitution

- Temps attribué aux orateurs des groupes, à raison d'un orateur par groupe : 16 minutes pour le groupe Les Républicains, 12 minutes pour le groupe Socialiste et républicain, 10 minutes pour le groupe Union Centriste, 8 minutes pour les groupes La République En Marche, Rassemblement Démocratique et Social Européen, communiste républicain citoyen et écologiste, Les Indépendants - République et Territoires et 5 minutes pour les sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe

- Réponse du Gouvernement

- Après la réponse du Gouvernement, séquence de 31 questions réponses :

1'30 maximum par question

Possibilité de réponse du Gouvernement pour une durée équivalente

- Délai limite pour les inscriptions des orateurs des groupes et des auteurs de questions : vendredi 5 avril à 17 heures

- Audition de M. Sébastien Lecornu, Mme Emmanuelle Wargon et M. Pascal Perrineau sur la méthodologie du Grand débat national, ouverte à l'ensemble des sénateurs : jeudi 4 avril à 10 h 30 (Salle Médicis)

Le soir

- Suite de la nouvelle lecture du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la croissance et la transformation des entreprises (n° 382, 2018-2019)

- Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant création de l'Office français de la biodiversité, modifiant les missions des fédérations des chasseurs et renforçant la police de l'environnement (procédure accélérée) (n° 274, 2018-2019) et du projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution (procédure accélérée) (n° 275, 2018-2019)

Jeudi 11 avril 2019

À 10 h 30

- Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant création de l'Office français de la biodiversité, modifiant les missions des fédérations des chasseurs et renforçant la police de l'environnement (procédure accélérée) (n° 274, 2018-2019) et du projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution (procédure accélérée) (n° 275, 2018-2019)

À 15 heures

- Questions d'actualité au Gouvernement

- Délai limite pour l'inscription des auteurs de questions : jeudi 11 avril à 11 heures

À 16 h 15 et, éventuellement, le soir

- Suite de l'ordre du jour du matin

Suspension des travaux en séance plénière :

du lundi 15 au vendredi 26 avril 2019

SEMAINE DE CONTRÔLE

Lundi 29 avril 2019

À 17 heures

- Débat sur le projet de programme de stabilité pour 2019-2023 (demande de la commission des finances)

- Temps attribué à la commission des finances : 15 minutes

- Temps attribué à la commission des affaires sociales : 5 minutes

- Temps attribué aux orateurs des groupes : 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : vendredi 26 avril à 15 heures

Mardi 30 avril 2019

À 14 h 30

- Débat sur la zone euro (demande du groupe Les Républicains)

- Temps attribué au groupe Les Républicains : 8 minutes
- Réponse du Gouvernement
- Après la réponse du Gouvernement, séquence de 15 questions-réponses :

2 minutes maximum par question

Possibilité de réponse du Gouvernement pour une durée équivalente

En cas de réplique, 30 secondes supplémentaires pour l'auteur de la question

- Conclusion par l'auteur de la demande du débat : 5 minutes
- Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : lundi 29 avril à 15 heures

À 16 h 45

- Questions d'actualité au Gouvernement

- Délai limite pour l'inscription des auteurs de questions : mardi 30 avril à 12 h 30

À 17 h 45

- Débat sur le thème : « Quelle politique de lutte contre la pollution et le recyclage du plastique et, plus généralement, quelle utilisation du plastique en France ? » (demande du groupe SOCR)

- Temps attribué au groupe socialiste et républicain : 8 minutes
- Réponse du Gouvernement
- Après la réponse du Gouvernement, séquence de 15 questions-réponses :

2 minutes maximum par question

Possibilité de réponse du Gouvernement pour une durée équivalente

En cas de réplique, 30 secondes supplémentaires pour l'auteur de la question

- Conclusion par l'auteur de la demande du débat : 5 minutes
- Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : lundi 29 avril à 15 heures

Judi 2 mai 2019

De 14 h 30 à 18 h 30

(Ordre du jour réservé au groupe LaREM)

- Sous réserve de sa transmission, proposition de loi relative au droit de résiliation sans frais de contrats de complémentaire santé (procédure accélérée) (A.N., n° 1660, 2018-2019)

Ce texte sera envoyé à la commission des affaires sociales.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 8 avril à 12 heures
- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 10 avril matin
- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : lundi 29 avril à 12 heures
- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : jeudi 2 mai en début d'après-midi

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mardi 30 avril à 15 heures

- Proposition de loi visant à clarifier diverses dispositions du droit électoral, présentée par M. Alain Richard (n° 385, 2018-2019) et proposition de loi organique visant à clarifier diverses dispositions du droit électoral (n° 386, 2018-2019)

La proposition de loi et la proposition de loi organique ont été envoyées à la commission des lois.

Elles feront l'objet d'une discussion générale commune.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 8 avril à 12 heures

- Réunion de la commission des lois pour le rapport et les textes : mercredi 10 avril matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : lundi 29 avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mardi 30 avril en début d'après-midi

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale commune : 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale commune : mardi 30 avril à 15 heures

De 18 h 30 à 20 heures et de 21 h 30 à minuit

(Ordre du jour réservé au groupe SOCR)

- Proposition de loi portant reconnaissance du crime d'écocide, présentée par M. Jérôme Durain, Mme Nicole Bonnefoy, MM. Marc Daunis, Patrick Kanner et plusieurs de leurs collègues (n° 384, 2018-2019)

Ce texte a été envoyé à la commission des lois.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 8 avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 10 avril matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : lundi 29 avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mardi 30 avril en début d'après-midi

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mardi 30 avril à 15 heures

- Proposition de résolution tendant à modifier le Règlement du Sénat pour renforcer les capacités de contrôler l'application et d'évaluer les lois, présentée par de MM. Franck Montaugé, Jean-Pierre Sueur, Mme Marie-Françoise Perol-Dumont, MM. Marc Daunis, Patrick Kanner et plusieurs de leurs collègues (n° 387, 2018-2019)

Ce texte a été envoyé à la commission des lois.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 8 avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 10 avril matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : lundi 29 avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mardi 30 avril en début d'après-midi
- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 1 heure
- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mardi 30 avril à 15 heures

Prochaine réunion de la Conférence des Présidents :

mardi 9 avril 2019 à 19 h 30

5

ORIENTATION DES MOBILITÉS

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

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités.

Dans la suite de l'examen du texte de la commission, nous poursuivons, au sein du titre I^{er} A, la discussion de l'article 1^{er} C.

TITRE I^{ER} A (SUITE)

Programmation des investissements de l'État dans les transports : objectifs, moyens et contrôle

Article 1^{er} C (suite)

M. le président. L'amendement n° 579 rectifié *bis*, présenté par MM. Dagbert, Bérít-Débat et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Remplacer les mots :

révision

par les mots :

première révision au plus tard le 30 juin 2022, puis

La parole est à M. Michel Dagbert.

M. Michel Dagbert. Nous estimons que le suivi de la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports doit être suffisamment régulier et fréquent, pour que cette programmation soit réelle et pour qu'il soit possible de procéder à d'éventuels ajustements.

En ce sens, nous sommes satisfaits que, conformément au présent projet de loi, le Gouvernement présente chaque année au Parlement, préalablement au débat d'orientation des finances publiques, un rapport portant sur la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports.

Toutefois, il paraît nécessaire que ce suivi régulier puisse déboucher, si nécessaire, sur une révision permettant d'opérer les ajustements requis. Or l'article 1^{er} C prévoit qu'une telle révision aura lieu tous les cinq ans, et cet horizon nous semble trop lointain.

C'est pourquoi cet amendement tend à prévoir un premier rendez-vous, qui aurait lieu, au plus tard, le 30 juin 2022.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Il nous paraît opportun de prévoir une révision avant la fin de la première période de la programmation.

La commission a donc émis un favorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Le projet de loi prévoit déjà une révision de la programmation selon un rythme quinquennal.

Je comprends l'idée consistant à refaire le point sur la programmation des investissements après des échéances électorales, mais, dans ce cas, la date du 30 juin 2022 ne me semble pas appropriée.

Le Gouvernement émet un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Michel Dagbert, pour explication de vote.

M. Michel Dagbert. Madame la ministre, j'entends votre argument, mais notre motivation ne repose pas seulement sur les échéances électorales.

Il s'agit tout simplement de prendre en compte la situation dans laquelle se trouvent certains présidents d'exécutif régional ou départemental ; plusieurs de nos collègues en ont parlé, et vous y avez vous-même fait référence, madame la ministre, en indiquant que des discussions sont en cours avec certains présidents de conseil régional.

Tout cela pourrait avoir un impact positif sur le déroulement de certains chantiers, et la mesure que nous défendons permettrait d'ajuster d'autres chantiers figurant dans l'annexe du Conseil d'orientation des infrastructures, le COI.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 579 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 899, présenté par MM. Bouloux, Morisset, Mouiller, Gabouty et Fouché et Mme Perol-Dumont, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– Chaque programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports donne la priorité aux investissements dans les axes ayant déjà bénéficié d'une contractualisation par l'État ou bénéficiant d'une contractualisation en cours, dans le cadre des documents d'orientation mentionnés dans la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification.

La parole est à M. Yves Bouloux.

M. Yves Bouloux. Cet amendement vise à garantir la cohérence, à moyen et long termes, de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports.

Les infrastructures de notre pays – les réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux – doivent faire l'objet d'une vision claire, et les projets engagés nécessitent de la continuité. Chaque projet engagé, par exemple l'aménagement d'un tronçon sur un axe du réseau routier national, s'inscrit dans une vision d'aménagement de plus long terme.

Cet amendement vise à contribuer à rendre effective l'exigence constitutionnelle de bon usage des deniers publics, qui découle de l'article XIV de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 et qui a été rappelée à plusieurs reprises par le Conseil constitutionnel.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Pour être efficace, la programmation doit être souple, le Conseil d'orientation des infrastructures nous l'a rappelé, et nous allons le faire évoluer en ce sens. Il ne semble donc pas opportun à la commission de figer dans la loi ce que chaque programmation financière doit contenir.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. Yves Bouloux. Je retire mon amendement, monsieur le président !

M. le président. L'amendement n° 899 est retiré.

Je mets aux voix l'article 1^{er} C, modifié.

(L'article 1^{er} C est adopté.)

Article 1^{er} D (nouveau)

Au second alinéa de l'article L. 1213-1 du code des transports, les mots : « et leur combinaison » sont remplacés par les mots : « leur combinaison et l'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes et des marchandises ».

M. le président. L'amendement n° 271 rectifié *ter*, présenté par Mmes Berthet et Deromedi, M. del Picchia, Mmes Di Folco et Garriaud-Maylam, MM. Gremillet et Husson, Mme Lherbier, MM. H. Leroy et Le Gleut, Mmes Morhet-Richaud et Raimond-Pavero, MM. Charon, Forissier et Laménie, Mme Noël et M. Rapin, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– Le même article L. 1213-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Elle doit favoriser les infrastructures décarbonées notamment celles mentionnées à l'article L. 2000-1. »

La parole est à Mme Martine Berthet.

Mme Martine Berthet. Cet amendement vise à inciter les régions à favoriser un mode de transport non carboné et durable de type guidé, le transport intra-urbain ou valléen par câble, mais aussi le développement des liaisons interurbaines tram-train.

En effet, le transport par câble peut être développé et favorisé dans les déplacements intra-urbains, en complément des métros et bus ; cela permettrait de désengorger ces

moyens de transport et, s'agissant d'un mode de transport non carboné, de réduire fortement la pollution des grandes villes.

En montagne, ce type de transport rendrait les espaces valléens plus attractifs et efficaces. Le développement du transport par câble et des ascenseurs valléens est en effet indispensable à l'économie touristique de nos territoires ; il permet de désengorger l'accès aux stations lors des migrations hivernales, mais aussi de faciliter et de décarboner le transport au quotidien des habitants.

Par ailleurs, développer la mobilité au moyen d'une liaison tram-train, lorsque cela est possible, permet le désenclavement des territoires *via* des transports décarbonés ; cela répond au double enjeu de l'attractivité des territoires et de la réduction de la pollution.

Favoriser les transports décarbonés à un coût abordable pour l'utilisateur, grâce aux transports guidés, tel est l'objet de cet amendement.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement est dans la suite logique de celui que nous avons adopté hier, qui avait pour objet le transport par câble ou guidé.

Cela dit, l'article L. 1213-1 du code des transports fixe les priorités de la planification régionale des infrastructures de transport, c'est-à-dire la complémentarité entre les modes de transport et la priorité donnée à l'aménagement des infrastructures existantes par rapport à la construction des infrastructures nouvelles.

Cette planification n'a pas vocation à énumérer tous les modes de transport ; pourquoi ajouter le transport ferroviaire ou guidé, et non, par exemple, le transport fluvial ?

La commission demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 271 rectifié *ter*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 1^{er} D.

(L'article 1^{er} D est adopté.)

Articles additionnels après l'article 1^{er} D

M. le président. L'amendement n° 132 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 1511-1, il est inséré un article L. 1511-1-... ainsi rédigé :

« *Art. L. 1511-1-1* – La réalisation d'un projet de construction, d'extension ou de modification substantielle d'infrastructure de transport est subordonnée à l'impossibilité de pourvoir, par l'optimisation de

l'usage de l'ensemble des infrastructures existantes ou par leur aménagement, aux besoins des populations en matière de mobilité. » ;

2° L'article L. 1511-2 est ainsi modifié :

a) Au début, après le mot : « Les », sont insérés les mots : « projets et » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « L'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes et des marchandises sont pris en compte dans cette évaluation. »

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement simple vise à privilégier l'optimisation ou l'aménagement des infrastructures existantes de transport par rapport à la construction de nouvelles infrastructures, afin de respecter l'équilibre nécessaire entre, d'une part, les besoins en déplacement des personnes et des marchandises et, d'autre part, la réduction des émissions de gaz à effet de serre par le secteur des transports. Ses dispositions s'intègrent donc parfaitement dans les priorités que vous avez données, madame la ministre, dans l'exposé des motifs du présent projet de loi, et qui ont été traduites dans l'annexe de l'article 1^{er} A.

Ce principe de sobriété permettrait d'éviter la construction et la multiplication d'infrastructures concurrentes ou à l'intérêt limité. Son application nous conduirait ainsi à abandonner des projets tels que le Charles-de-Gaulle Express, puisque l'objectif d'amélioration des conditions de mobilité pour les passagers aériens peut être atteint tant par la ligne 17 ou Charles-de-Gaulle Express que par la modernisation de la ligne B du RER.

Plus globalement, l'application de ce principe permettra de lutter utilement contre l'étalement urbain et la consommation de terres agricoles. Il s'agit non pas d'interdire tout nouveau projet, mais simplement de vérifier qu'un objectif ne peut pas être atteint par les infrastructures existantes.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je partage l'esprit de cet amendement ; il est effectivement nécessaire de rendre la valorisation et l'entretien des infrastructures existantes de transport prioritaires par rapport à la construction de nouvelles infrastructures.

Cela dit, ces propositions posent des difficultés. Je ne les citerai pas toutes, mais la proposition qui vise à subordonner tout projet de construction, d'extension ou de modification d'infrastructure à l'impossibilité de pourvoir aux besoins de la population en matière de mobilité par l'optimisation des infrastructures existantes va, à mon sens, trop loin.

Elle imposerait une contrainte très forte, celle de vérifier, à chaque nouveau projet, l'impossibilité de pourvoir aux besoins par les infrastructures existantes, ce qui serait sans doute compliqué. Comment mesurer cette impossibilité, et même comment mesurer les besoins de mobilité des populations ? Comment cela sera-t-il quantifié et qualifié ?

En outre, cette mesure pose la question de la différence juridique exacte entre un projet et un grand projet. Comment cela se mesure-t-il ? Quel impact cette modification aura-t-elle ?

Pour toutes ces raisons, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage tout à fait la philosophie de cet amendement, mais celle-ci me semble déjà largement énoncée dans le projet de loi et dans son annexe.

Je vous demande donc de bien vouloir retirer cet amendement, monsieur le sénateur. À défaut, j'émettrais un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 132 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques.

L'amendement n° 323 rectifié *ter* est présenté par MM. P. Joly, Kerrouche, Jomier et Lozach, Mme Taillé-Pollian, MM. Jeansannetas et Duran, Mme Artigalas, M. Tourenne, Mmes Grelet-Certenais, G. Jourda et Jasmin et M. J. Bigot.

L'amendement n° 464 rectifié *bis* est présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano et Gold, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé et Castellì, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

L'amendement n° 645 rectifié *ter* est présenté par MM. Pellevat et L. Hervé, Mmes Berthet, Noël et Vullien, MM. Luche et Panunzi, Mmes Vermeillet et Micouleau, MM. Le Nay et Longeot, Mme Morhet-Richaud, M. Moga, Mmes Puissat et Deromedi, MM. Charon et Sido, Mme Joissains et MM. Chaize, Genest, B. Fournier, Duplomb, J.M. Boyer, Rapin, Gremillet et Savin.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 1^{er} D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant la section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre II du code des transports, il est inséré un article additionnel ainsi rédigé :

« *Art. L.* – La politique de l'État et celle des collectivités territoriales en matière de transports publics de personnes visent à proposer, à travers les cahiers des charges qu'ils fixent avec les opérateurs, une offre de mobilités en adéquation avec les besoins des populations et des territoires. Ces politiques accordent la priorité à l'optimisation des infrastructures existantes, notamment ferroviaires, en vue de maintenir et de développer leurs points d'accès et la cadence de leurs moyens de transport pour les usagers. »

La parole est à M. Patrice Joly, pour présenter l'amendement n° 323 rectifié *ter*.

M. Patrice Joly. Cet amendement vise à introduire dans le code des transports, au début de la partie consacrée aux principes généraux de l'organisation des services de transport public, un article qui engage les pouvoirs publics à maintenir et à développer les équipements et réseaux existants, notamment dans le domaine ferroviaire, afin d'éviter, par exemple, la dégradation des trains d'équilibre du territoire ou des trains d'aménagement du territoire, ou encore la fermeture de gares de TGV.

À titre d'exemple, cela a été évoqué précédemment, sur la ligne Lyria, on envisage une modification du cadencement des TGV, ce qui pourrait infléchir la fréquentation de certaines gares, dont la desserte serait menacée à terme.

Au travers de cette obligation, cet amendement tendrait à permettre la création d'autres trains de nuit sur de nouvelles liaisons, pour desservir, par exemple, les Pyrénées.

M. le président. La parole est à Mme Françoise Laborde, pour présenter l'amendement n° 464 rectifié *bis*.

Mme Françoise Laborde. Après avoir fait un grand tour de France avant le dîner, nous nous intéressons maintenant à nos montagnes et plus précisément à nos chères Pyrénées, qui sont également présentes, de façon très harmonieuse, en Haute-Garonne.

Je défends donc pleinement cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Cyril Pellevat, pour présenter l'amendement n° 645 rectifié *ter*.

M. Cyril Pellevat. Il est défendu, monsieur le président.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Signalons que ces trois amendements ont déjà été rejetés en commission.

L'optimisation des infrastructures existantes fait pleinement partie de la programmation prévue par le projet de loi, qui porte sur l'ensemble des réseaux plutôt, que sur les seuls transports publics de personnes. Cette priorité sera donc prévue, et un tel article dans le code des transports serait redondant et trop restrictif ; en effet, pourquoi ne viser que le ferroviaire ?

La commission demande donc le retrait de ces amendements. À défaut, elle émettrait un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identifiés n° 323 rectifié *ter*, 464 rectifié *bis* et 645 rectifié *ter*.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 1^{er} D.

L'amendement n° 690 rectifié *bis*, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, M. Kanner, Mme Tocqueville, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mme Prévile, MM. Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certanis, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre III du titre premier de la première partie du livre premier du code général des impôts est complété par une section ainsi rédigée :

« Section ...

« Contribution des chargeurs à la transition énergétique

« *Art.* – Les entreprises qui font appel à un service de livraison afin d'expédier la marchandise qui leur a été commandée sont soumises, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État, à une taxe sur la livraison de biens à destination de toute personne physique ou morale.

« La taxe est acquittée par l'entreprise qui fait appel au service de livraison. Elle est assise sur la volumétrie carbone du transport, selon les modalités fixées par le décret n° 2017-639 du 26 avril 2017 relatif à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport. »

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Il s'agit, je l'indique d'emblée, d'un amendement d'appel.

Notre logique ici est toujours de chercher de nouvelles sources de financement pour nos infrastructures, de rendre la fiscalité verte plus juste et de faire adopter le principe du pollueur payeur – c'est évident, ce qui pollue doit être plus cher que ce qui est propre.

Cette idée vise aussi à protéger les transporteurs, qui sont les maillons faibles de la chaîne logistique. Il s'agit non de leur imposer une taxation, mais de se diriger plutôt vers les donneurs d'ordre, qui commandent aux transporteurs. L'idée est simple ; elle consiste à faire remonter le signal prix au niveau de celui qui commande la prestation de transport, du donneur d'ordre. Ce serait vertueux.

Pour ce faire, il existe un dispositif législatif : depuis 2011, les transporteurs sont contraints d'informer leur donneur d'ordre de la quantité de gaz à effet de serre produite par le transport. L'idée consisterait à proposer une redevance reposant sur cette information transmise au donneur d'ordre, et fonction du volume de carbone et de tout ou partie du coût de ce dernier.

Je le précise, ce projet a été travaillé avec l'Organisation des transporteurs routiers européens, l'OTRE, le syndicat de camionneurs, et il est actuellement approfondi avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'Ademe. Il y a un rendement potentiel très élevé, conformément à ce que l'on souhaite faire, et on inscrirait ainsi le principe du pollueur payeur dans un nouveau dispositif.

Je proposerai aussi, au moment des explications de vote, une autre idée visant à rendre les transports plus vertueux.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Les interrogations soulevées par cet amendement d'appel sont intéressantes ; tout le monde se pose la question du coût croissant des livraisons suscitées par le développement du commerce en ligne. Toutefois, comme on l'a vu précédemment, cette disposition constituerait un cas d'incompétence négative, puisque nous avons l'obligation de déterminer l'assiette, le taux et les modalités de recouvrement des impositions de toute nature.

La commission demande donc le retrait de cet amendement, faute de quoi elle émettrait un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je retrouve en effet dans cet amendement des propositions formulées récemment par l'OTRE. J'en comprends bien la philosophie, et il me semble intéressant de réfléchir aux moyens d'imputer aux chargeurs le coût en carbone de leur mode de livraison,

a fortiori quand on pense au développement du commerce électronique, qui peut conduire, si l'on n'y prend pas garde, à un véritable engorgement des villes.

Il s'agit donc d'une piste de réflexion intéressante, que je vous propose de verser au débat,...

M. Olivier Jacquin. Au grand débat démocratique! (*Sourires.*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. ... afin de l'intégrer dans nos réflexions sur la bonne façon de financer notre infrastructure de transport.

Par conséquent, je vous demande de bien vouloir retirer cet amendement; à défaut, j'y serais défavorable.

M. le président. La parole est à M. Michel Dagbert, pour explication de vote.

M. Michel Dagbert. Avant que notre collègue Olivier Jacquin ne réponde aux demandes de retrait de son amendement, je souhaite donner une explication de vote.

Vu le contexte actuel, dans lequel il est quasiment impossible de promouvoir une quelconque nouvelle taxe, il nous a paru important de travailler sur cette question et de s'adresser directement aux chargeurs.

L'idée consiste à faire le parallèle avec la loi du 30 octobre 2018 pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous, dite « Égalim », qui empêche de revendre à perte. Le fait que le coût du transport puisse ne pas être facturé au client final nous paraît tout à fait néfaste, eu égard à l'objectif visé.

C'est la raison pour laquelle, peut-être de manière imprécise ou inaboutie, nous avons tenu à soutenir cet amendement. Nous ne doutons pas que, dans un avenir proche, nous puissions en débattre de nouveau; l'examen des projets de loi de finances devrait nous le permettre.

M. le président. Monsieur Jacquin, l'amendement n° 690 rectifié *bis* est-il maintenu?

M. Olivier Jacquin. J'ai entendu les avis sur cet amendement, qui est un amendement d'appel, je le confirme, mais il faut imaginer ce mécanisme en complément d'un autre dispositif – les transporteurs ne sauraient être eux-mêmes exonérés du principe du pollueur payeur. C'est une réflexion parallèle.

Cela dit, je pense à un grand constructeur automobile français, qui est embranché sur la Seine; voilà presque dix ans, il a décidé de transporter ses voitures sur des camions parce que le transport routier était devenu plus compétitif de quelques euros que le transport par barges, sur la Seine. Si un tel donneur d'ordre était informé du coût en carbone qu'il engendre, il se mettrait dans une autre perspective.

Autre illustration, un camion de 40 tonnes qui parcourt mille kilomètres émet environ une tonne de dioxyde de carbone. Avec une hypothétique redevance fixée à 22,30 euros par tonne de dioxyde de carbone, il produirait une contribution de ce montant.

Si, pour aller plus loin dans une ville, le dimanche, le donneur d'ordre décide de faire rouler, non pas un 40 tonnes, mais cinq ou six véhicules utilitaires légers, qui peuvent se déplacer presque n'importe quand, on l'a vu précédemment, le transport des marchandises émettra vingt fois plus de dioxyde de carbone, et, dans ce cas, la contribution, calculée de la même manière s'élèvera à 446 euros,

contre les 22 euros du premier cas. Le dispositif aura donc un effet dissuasif. Ces chiffres sont donnés pour exemple, bien entendu.

Ce dispositif pourrait être intéressant; je partage l'idée selon laquelle il mérite largement d'être approfondi.

Cela dit, cet amendement a été entendu, me semble-t-il, donc je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 690 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 131, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé:

Après l'article 1^{er} D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé:

Avant le 1^{er} septembre 2019, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les conséquences, notamment en termes de coûts pour la collectivité et les usagers, de la mise en œuvre des contrats de partenariat public-privé dans le domaine ferroviaire.

La parole est à Mme Céline Brulin.

Mme Céline Brulin. Le recours au partenariat public-privé est souvent plus coûteux, nous le savons, pour la collectivité et pour les usagers, et il est moins performant.

De plus, cela a été souligné dans de nombreux rapports, cette formule conduit à un renoncement, par la puissance publique, à sa compétence de maîtrise d'ouvrage. Cela entraîne une perte de savoir-faire, qui est ensuite mise en avant pour expliquer que la puissance publique ne peut plus assumer la prise en charge d'ouvrages similaires, au motif que le coût en serait prohibitif. On entre alors dans un cercle vicieux, qui conduit à se dessaisir de plus en plus de certains leviers.

En outre, ces partenariats ont des conséquences pour les générations futures. Lors de son audition, le président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'Afitf, a souligné à plusieurs reprises le coût que la collectivité continue de supporter pour les erreurs d'Écomouv'.

Aussi, il nous semble impératif d'avoir un bilan de ces partenariats dans le domaine ferroviaire – c'est le sens de cet amendement –, d'autant que le rapport Spinetta était particulièrement silencieux en la matière. Sur le papier, ces montages sont censés optimiser le partage des risques entre le public et le privé et mobiliser de nouvelles ressources financières privées, afin de réaliser de grands projets d'utilité nationale.

Néanmoins, qu'en est-il réellement pour la ligne à grande vitesse, la LGV, Tours-Bordeaux? Il s'agit de la première ligne ferroviaire sous concession privée, qui a donné lieu à un investissement de 7,6 milliards d'euros; le partenaire privé, Lisea, filiale de Vinci, n'en a financé qu'une partie – 32 %, dont la majorité a été empruntée sous forme de crédits bancaires garantis par l'État et par SNCF réseau –, mais il encaissera pourtant la totalité des recettes, sous forme de péages payés par la SNCF pendant quarante-quatre ans, durée de la phase exploitation du contrat de concession.

On pourrait également citer la LGV Bretagne-Pays de la Loire, d'un montant total de 3,4 milliards d'euros, qui a été essentiellement financée par l'État et par les collectivités locales.

Le rapport que notre amendement tend à instaurer est d'autant plus important qu'il s'agit souvent de contrats opaques, dont les détails seront sans doute soumis au secret des affaires, mais qui engagent des montants considérables de deniers publics.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement, même s'il n'est pas dénué d'intérêt, va subir le même sort que ceux qui visent à demander un rapport. Il a pour objet de reprendre un article supprimé par le Sénat à l'occasion de l'examen du projet de loi sur le nouveau pacte ferroviaire.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 131.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques.

L'amendement n° 713 est présenté par M. Pellevat.

L'amendement n° 886 rectifié *bis* est présenté par MM. Corbisez, Artano, Roux, Gold, Léonhardt, Collin et Vall.

L'amendement n° 994 rectifié *bis* est présenté par Mme Bories, M. Dufaut, Mmes de Cidrac et Deroche, M. D. Laurent, Mme Morhet-Richaud, M. Bonne, Mme Deromedi, MM. Milon et Laménie et Mme Bruguière.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 1^{er} D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de faire évoluer la réglementation sur la sécurité et la qualité de la construction des infrastructures de transports.

La parole est à M. Cyril Pellevat, pour présenter l'amendement n° 713.

M. Cyril Pellevat. Je ne me fais pas d'illusion sur le sort de cet amendement... Celui-ci tend à demander au Gouvernement de transmettre un rapport au Parlement, afin d'évaluer si la réglementation technique relative à l'exécution des ouvrages de génie civil ne doit pas être révisée, pour s'assurer que les futures infrastructures de transport respectent bien les normes techniques nécessaires à une sécurité et à une qualité maximales.

M. le président. La parole est à M. Olivier Léonhardt, pour présenter l'amendement n° 886 rectifié *bis*.

M. Olivier Léonhardt. Il est défendu, monsieur le président.

M. le président. La parole est à Mme Pascale Bories, pour présenter l'amendement n° 994 rectifié *bis*.

Mme Pascale Bories. Je veux ajouter deux éléments à ce qu'a dit M. Pellevat.

La catastrophe de Gênes a relancé ce débat. Depuis de nombreux mois, les acteurs du secteur nous alertent sur la question de l'encadrement du cahier des clauses techniques générales, notamment par le fascicule n° 65.

De quoi s'agit-il ? D'un document qui oblige à la certification des produits utilisés, mais qui n'est malheureusement pas toujours respecté. La raison en est simple : progressivement, l'État a délégué de plus en plus la gestion des ouvrages d'art à des entreprises privées. Ce cahier des charges n'est donc pas toujours respecté, et c'est à cela que nous sommes sensibilisés.

Je l'ai bien entendu, vous n'étiez pas favorable à cet amendement en commission, monsieur le rapporteur, parce que vous souhaitez que l'on attende le rapport de la mission en cours sur les ponts. J'ai tout de même déposé cet amendement, parce que je veux sensibiliser le Gouvernement à cette question et obtenir une réponse à ce sujet ; les agents du génie civil doivent être assurés de l'application, par toutes les entreprises, de cette certification.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous sommes tous sensibles à cette question. Le Gouvernement a déjà rendu un rapport identifiant les ponts nécessitant des interventions pour renforcer leur sécurité.

Notre commission, sous l'impulsion du président Hervé Maurey, de Patrick Chaize et de Michel Dagbert, mène actuellement un important travail sur la sécurité des ponts, avec des visites, notamment à Gênes. Son attention se porte en particulier sur les ponts gérés par les collectivités.

Nous proposons d'attendre les conclusions et les préconisations de ces travaux, ce qui sera sans doute plus efficace que de multiplier les rapports. L'adoption de ces amendements viendrait perturber et parasiter ces investigations.

Quoi qu'il en soit, nous avons anticipé et veillé, dans le rapport annexé, à ce que les investissements de l'État dans les infrastructures permettent de renforcer cette sécurité. Nous avons prévu des budgets spécifiques sur cette question dans le texte. Par ailleurs, nous avons voté un amendement hier sur ce sujet, qui mérite certes un intérêt particulier. Je ne peux que demander le retrait de ces amendements, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est évidemment un sujet tout à fait majeur. La catastrophe de Gênes est venue nous le rappeler, s'il en était besoin. Dès mon arrivée au ministère, j'ai demandé un audit sur l'ensemble des réseaux, routier, ferroviaire et fluvial. Je peux vous assurer que le Gouvernement se préoccupe de l'état et de la sécurité de ces ouvrages.

Si l'on peut rencontrer aujourd'hui des difficultés sur certaines de ces infrastructures, c'est plus à cause du sous-entretien que de problèmes de conception, à l'exception d'un certain nombre d'ouvrages en béton précontraint ou en mixte métal-béton, lesquels datent *grosso modo* de la même époque que le pont de Gênes. Nous n'avons pas d'ouvrage identique, je vous rassure, mais une génération d'ouvrages a été conçue à partir de technologies qui n'étaient pas totalement validées à l'époque.

En tout cas, nous avons bien ce sujet en tête. La programmation intègre cette préoccupation. Attendons les résultats de la mission en cours pour voir s'il faut, le cas échéant, compléter la législation ou la réglementation pour encore mieux prendre en compte cet objectif de sécurité.

Je sollicite également le retrait de ces amendements, faute de quoi je serai défavorable.

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

M. Hervé Maurey, *président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.* En complément de ce qui a été dit par M. le rapporteur et Mme la ministre, je voudrais dire à Mme Bories que, dans le texte qui a été adopté par la commission pour le rapport annexé, il est prévu que l'État accompagne les collectivités dans la connaissance et la prise en charge des ouvrages d'art. Nous avons d'ailleurs eu hier soir un débat sur le sujet, quand le Gouvernement, de manière peu sympathique (*Sourires sur les bancs de la commission et du Gouvernement.*), a voulu supprimer ce dispositif en déposant un amendement, auquel le Sénat s'est opposé à l'unanimité. Il y a déjà tout ce qu'il faut dans le texte que nous allons voter pour inviter le Gouvernement et les collectivités à renforcer les moyens en matière d'ouvrages d'art.

Enfin, j'ajoute que la mission d'information s'est vu conférer les prérogatives d'une commission d'enquête. Cela nous a permis d'avoir communication de tous les rapports pouvant exister sur le sujet, de sorte que nous puissions mener ce travail, qui devrait venir à échéance dans les prochaines semaines. Nous complétons ces éléments d'information par des auditions, déjà nombreuses et qui vont se poursuivre, ainsi que par un certain nombre de visites. Je rappelais hier soir que nous étions allés en Moselle et que nous nous rendrions prochainement en Seine-et-Marne. Au vu de cet important travail, il serait redondant de demander au Gouvernement un rapport, d'autant plus que, comme nous le savons, ces rapports ne sont pas toujours fournis. (*Exclamation amusée de Mme la ministre.*) Ce que je dis est purement factuel, madame la ministre. Chaque année, le bilan d'application des lois fait apparaître, pas seulement dans votre ministère, mais de manière générale, un taux de remise des rapports demandés par le Parlement extrêmement peu satisfaisant.

Pour conclure, je ne peux qu'aller dans le sens de la demande de retrait formulée par M. le rapporteur et Mme la ministre.

M. le président. La parole est à Mme Catherine Deroche, pour explication de vote.

Mme Catherine Deroche. J'ai bien entendu ces échanges sur les demandes de rapport. Je tiens simplement à expliquer pourquoi j'ai cosigné un de ces amendements. Il y a un vrai problème avec les armatures du béton et l'absence d'obligation de certification. J'avais posé une question, à laquelle avait répondu à l'époque M. Mézard, à la suite d'un accident survenu à Angers, lorsqu'un balcon s'était effondré, voilà plusieurs mois, entraînant la mort de quatre jeunes. On avait relevé des défauts au niveau de l'armature du béton, pour laquelle la certification n'est que facultative. Je voulais attirer l'attention du Gouvernement sur ce point important. On m'avait répondu qu'une réponse interviendrait assez rapidement. On ne l'a toujours pas...

M. le président. Monsieur Léonhardt, l'amendement n° 886 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Olivier Léonhardt. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 886 rectifié *bis* est retiré.

Madame Bories, l'amendement n° 994 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Pascale Bories. Il s'agissait d'un amendement d'appel, visant à provoquer une prise de conscience générale de l'importance du problème. Je le retire donc.

M. le président. L'amendement n° 994 rectifié *bis* est retiré.

Monsieur Pellevat, l'amendement n° 713 est-il maintenu ?

M. Cyril Pellevat. Non, je le retire également, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 713 est retiré.

TITRE I^{ER}

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

Chapitre I^{er}

ORGANISATION PLUS EFFICACE DES MOBILITÉS DANS CHAQUE PARTIE DU TERRITOIRE

Articles additionnels avant l'article 1^{er}

M. le président. L'amendement n° 107, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire est abrogée.

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Par cet amendement, nous souhaitons, au début de la discussion sur ce projet de loi, que soit abrogée la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

Vous trouverez cet amendement provocateur. Nous estimons pour notre part que le droit à la mobilité est antinomique, et même contradictoire, avec le maintien de ce pacte ferroviaire.

Comme nous l'avions défendu à l'époque, nous considérons que cette loi est mortifère pour le service public ferroviaire et donc pour le droit à la mobilité affirmé par l'article 1^{er} de ce projet de loi d'orientation des mobilités.

En effet, en prévoyant l'ouverture à la concurrence, le changement de statut de l'entreprise publique, la filialisation des activités et la fin du statut des cheminots, cette loi porte les germes d'une privatisation future de l'entreprise nationale, qui sera préjudiciable aux usagers et au service public.

Elle ouvre également le risque d'une balkanisation de l'offre, de l'abandon d'un certain nombre de lignes, comme le confirment des annonces récentes, et d'une désorganisation de l'entreprise historique, en mettant fin à la péréquation nationale entre les différentes activités de l'opérateur public.

S'appuyant sur le rapport Spinetta qui n'a toujours pas été renié par le Gouvernement, ce texte prépare la désertification des territoires par la réduction de l'offre ferroviaire, permettant tranquillement à l'opérateur historique de fermer toute ligne dont la rentabilité n'est pas avérée.

Contrairement à ce que vous avez encore récemment affirmé dans *Le Monde*, je ne crois pas, madame la ministre, que la concurrence dans ce secteur soit une bonne chose. Elle s'inscrit simplement dans un schéma bien connu aujourd'hui, où l'on socialise les pertes et où l'on privatise les profits. C'est même le fil rouge de l'action de votre gouvernement : donner au privé les secteurs rentables – autoroutes, Aéroports de Paris –, pour ne parler que du secteur des transports.

Pour le reste, vous proposez, selon vos propres mots, des solutions de mobilité, mais le service public et l'offre structurelle de masse ne sont plus assurés. À notre sens, une telle conception du système national de transport ferroviaire met à mal le droit à la mobilité et le maillage du territoire par les réseaux ferroviaires en soumettant la présence d'une offre de transport à une rentabilité suffisante pour les opérateurs privés.

Pour ces raisons, nous proposons d'abroger cette loi.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je ne souhaite pas faire un débat dans le débat, surtout s'agissant d'une loi qui a déjà été votée. L'avis est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. En effet, on ne va pas refaire le débat sur la loi ferroviaire. Je ne suis d'accord avec à peu près aucun des points que vous avez évoqués. Je rappelle que l'objectif de cette loi, c'est bien un meilleur service au meilleur coût, avec une ouverture à la concurrence, qui, évidemment, ne retire en rien à la puissance publique ses prérogatives pour l'organisation des services. Il revient toujours à l'État et aux régions de définir le service public, qui est ensuite mis en œuvre, comme dans le transport urbain, par des entreprises.

Dans ce cadre, j'imagine que la SNCF aura le rôle principal et qu'elle gagnera des appels d'offres. En tout cas, je fais confiance aux cheminots. Je rappelle que ce nouveau pacte ferroviaire s'accompagne d'un effort considérable de la Nation en faveur du ferroviaire, avec une augmentation de 50 % sur les dix prochaines années, par rapport aux dix dernières, des crédits consacrés à la régénération, et une reprise de dette de 35 milliards d'euros.

C'est la marque d'un engagement très fort en faveur du ferroviaire, mais le train ne peut pas tout. Beaucoup de nos concitoyens, aujourd'hui, n'ont pas d'autre solution que la voiture. La loi dont nous débattons aujourd'hui doit donc permettre de compléter les offres ferroviaires par d'autres offres de transport alternatives à la voiture. Je pense que nous renforçons le droit à la mobilité en le rendant véritablement effectif, alors que bon nombre de nos concitoyens considèrent que tel n'est pas le cas aujourd'hui. Je suis évidemment défavorable à votre amendement.

M. le président. La parole est à Mme Laurence Cohen, pour explication de vote.

Mme Laurence Cohen. Que l'on ait à l'esprit le besoin de rechercher des solutions alternatives, personne ne peut le critiquer. Le problème avec votre politique, madame la ministre, c'est que vous bradez le service public ferroviaire, comme l'ensemble des services publics.

On a quand même entendu dans cet hémicycle des plaintes très fortes, sur toutes les travées, devant le nombre de fermetures de lignes ferroviaires. Vous vous défendez en prétendant que vous renforcez ce service public, alors que l'on vit tous les

jours le contraire. En tout état de cause, nous n'allons pas nous convaincre mutuellement en refaisant le débat. Des arguments ont été échangés, et vous comprendrez que nous maintenions notre amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 107.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 175 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au début du sixième alinéa du II de l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire par wagons isolés, ce système de production est déclaré d'intérêt général. »

La parole est à Mme Céline Brulin.

Mme Céline Brulin. Nous souhaitons que le fret ferroviaire soit déclaré d'intérêt général afin de permettre son financement pérenne. Nous voulons notamment mettre l'accent sur l'activité de wagon isolé, qui a été cassée voilà quelques années. Cela nécessite évidemment de revenir sur les modalités de l'ouverture à la concurrence, qui a laissé la main invisible du marché organiser, ou plutôt désorganiser, ce secteur d'activité. Résultat : le fret ferroviaire perd de plus en plus de parts au profit de la route, au mépris des enjeux liés au climat, à la sécurité routière et à l'engorgement de nos agglomérations.

Les choses bougent pourtant. L'Italie, par exemple, a relancé son fret ferroviaire, y compris avec des trains à grande vitesse. Nous devons nous aussi nous pencher sur cette question, et nous ne comprenons pas bien le refus quasi systématique que vous nous opposez, en invoquant d'autres enjeux ou en renvoyant à un énième plan pour la sauvegarde du fret, que l'on ne voit jamais arriver.

On nous accuse de vouloir recréer un monopole. Ce n'est pas forcément le cas ; nous souhaitons simplement permettre le financement par l'État de cette activité, sans que cette intervention soit considérée comme une aide d'État incompatible avec le droit européen.

Nous sommes en train de rater le coche, comme le prouve l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre sur notre territoire.

Les objectifs que nous nous sommes fixés en matière de fret ferroviaire s'éloignent de plus en plus. En tant qu'élue de la Seine-Maritime, je ne peux m'empêcher d'évoquer le port du Havre, le plus important en France pour le trafic de containers. Sachez que moins de 5 % des marchandises qui transitent par le port du Havre sont aujourd'hui acheminées par le rail. Nous avons besoin d'une politique autrement plus ambitieuse, avec des investissements importants.

J'ajoute que la politique de wagon isolé est aussi un atout pour les entreprises de taille moyenne, qui, compte tenu de la massification du fret, ne peuvent plus aujourd'hui acheminer un certain nombre de marchandises.

Pour ne pas être trop longue, je conclurai en disant que tout plaide en faveur d'une grande ambition en matière de fret, et nous ne cesserons de la réclamer.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement a été examiné à de nombreuses reprises depuis le Grenelle de l'environnement, avec toujours le même sort. Ce sera le cas encore ce soir avec un avis défavorable. Il s'agit d'un service non pas public, mais commercial. Je ne vais pas développer l'argumentaire, mais votre amendement n'apporte pas la bonne solution pour régler en totalité le problème du fret ferroviaire.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais redire toute l'importance que le Gouvernement attache au fret ferroviaire. Madame la sénatrice, c'est non pas par de grandes déclarations, mais par des actes que nous ferons progresser la cause du fret ferroviaire. Or les actes, ils sont là. Comme j'ai eu l'occasion de le dire lors du débat sur le nouveau pacte ferroviaire, nous avons remis à plat les trajectoires de péages, qui prévoyaient une augmentation de 8 % à 10 % par an des péages de fret pour les stabiliser au niveau de l'inflation.

Nous soutenons le report modal avec une aide au transport combiné de 27 millions d'euros sur cinq ans et remettons en état les lignes capillaires pour permettre la logistique du dernier kilomètre dans les territoires.

Nous avons également demandé à SNCF-Réseau de consacrer 20 millions d'euros par an pendant trois ans pour la remise en état des voies de service. La programmation, dont nous venons de débattre, prévoit aussi des moyens importants pour améliorer les grands itinéraires, en particulier ceux qui desservent nos ports. S'agissant du port du Havre, madame Brulin, je vous rappelle la mise en service, prévue en 2020, de la ligne Serqueux-Gisors.

Les actes sont là. Comme je le disais, nous ne nous contentons pas de belles déclarations.

Pour conclure, je soulignerai que la continuité de service est un enjeu majeur pour les chargeurs. Or les mouvements que l'on a connus l'an dernier ne vont pas dans le sens d'une relance du fret ferroviaire.

L'avis est défavorable.

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

M. Guillaume Gontard. Franchement, je ne pense pas que le mouvement social de l'année dernière soit responsable de la mise en péril du fret.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sans compter les précédents !

M. Guillaume Gontard. Nous n'allons pas refaire le débat de la loi ferroviaire. Vous nous avez vendu l'ouverture à la concurrence comme quelque chose qui allait tout régler. C'est exactement ce qui a été fait avec le fret, et voyez où nous en sommes ! Je le répète, ce ne sont pas les mouvements sociaux de l'an dernier qui ont mis le fret dans la situation où il est.

À un moment donné, il faut avoir des objectifs pour le fret et prévoir les financements pour les atteindre. Les financements, parlons-en : dans le débat sur la loi ferroviaire, vous nous aviez dit qu'ils seraient abordés par la loi d'orientation des mobilités ; nous y sommes, et nous voyons qu'il n'y a

toujours pas de financement. Maintenant, vous renvoyez les annonces après le grand débat. J'espère qu'après le grand débat on ne nous renverra pas vers je ne sais quoi. (*Mme Martine Filleul applaudit.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 175 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Article 1^{er}

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin de l'intitulé du livre I^{er} de la première partie et aux articles L. 1111-2 et L. 1111-4, les mots : « au transport » sont remplacés par les mots : « à la mobilité » ;
- ③ 2° Le début de la première phrase de l'article L. 1111-1 est ainsi rédigé : « L'organisation des mobilités sur l'ensemble du territoire doit... (*le reste sans changement*). » ;
- ④ 3° L'article L. 1111-3 est ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 1111-3.* – Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, de l'aménagement et de l'attractivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers, et de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique.
- ⑥ « La programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de services de mobilité permettent d'assurer le maillage des territoires à faible densité démographique, par l'organisation de dessertes à partir des grands réseaux de transport par au moins un service de transport public ou par l'organisation de solutions de mobilité répondant aux besoins de déplacements de la population. » ;
- ⑦ 4° Après le mot : « usagers », la fin de l'article L. 1112-4-1 est ainsi rédigée : « dans le ressort territorial de cette autorité. » ;
- ⑧ 5° À la fin de l'intitulé du titre III du livre II de la première partie, les mots : « transport public urbain » sont remplacés par le mot : « mobilité » ;
- ⑨ 6° L'article L. 1231-1 est ainsi rédigé :
- ⑩ « *Art. L. 1231-1.* – I. – Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon, les communes dans le cas prévu au premier alinéa du II, les communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'ont pas mis en œuvre le transfert prévu au deuxième alinéa du II du présent article, les communautés de communes après le transfert de la compétence en matière de mobilité par les communes qui en sont membres, les syndicats mixtes et les pôles d'équilibre territorial et rural mentionnés aux articles L. 5711-1, L. 5721-2 et L. 5741-1 du code général des collectivités territoriales, après le transfert de cette compétence par les établissements publics de coopération intercommunale qui en sont membres, sont les autorités organisatrices de la mobilité dans leur ressort territorial.
- ⑪ « II. – Au 1^{er} juillet 2021, la région exerce de droit, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la communauté de communes où le transfert prévu au III de l'article 1^{er} de la loi n° ... du ... d'orientation des mobilités n'est pas intervenu, sauf en ce qui

concerne les services déjà organisés, à cette même date, par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes concernée qui peuvent continuer, après en avoir informé la région, à les organiser librement et pour le financement desquels elles peuvent continuer à prélever le versement destiné au financement des services de mobilité.

- 12 « Une commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'exerce pas la compétence d'organisation de la mobilité peut demander, par délibération, de transférer cette compétence à la région. Si la délibération est prise avant le 31 mars 2021, ce transfert est de droit et la région exerce à compter du 1^{er} juillet 2021, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la commune. Si la délibération est prise à compter du 31 mars 2021, le conseil régional dispose d'un délai de trois mois, à compter de la notification à son président de la délibération du conseil municipal, pour se prononcer sur un tel transfert. À défaut de délibération du conseil régional dans ce délai, sa décision est réputée défavorable.
- 13 « III. – La communauté de communes ou la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales sur le territoire de laquelle la région est devenue l'autorité organisatrice de la mobilité en application du II du présent article peut néanmoins délibérer pour demander à cette dernière le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité, en cas de fusion avec une autre communauté de communes ou si elle a délibéré en vue de créer un syndicat mixte mentionné aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du même code doté de la compétence en matière de mobilité ou en vue d'adhérer à un tel syndicat. La délibération de l'organe délibérant de la communauté de communes ou du conseil municipal demandant à la région le transfert de cette compétence intervient dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de l'arrêté mentionné au II de l'article L. 5211-41-3 du même code, de l'adhésion d'une commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 dudit code à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, ou à compter de la délibération visant à créer ou à adhérer à un syndicat mixte mentionné aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du même code.
- 14 « Lorsqu'il est demandé, ce transfert est de droit et intervient dans les dix-huit mois suivant la délibération de la communauté de communes ou de la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du même code.
- 15 « La communauté de communes ou la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du même code sur le territoire de laquelle la région est devenue l'autorité organisatrice de la mobilité en application du II du présent article peut également délibérer pour demander à cette dernière le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité. Le conseil régional dispose d'un délai de trois mois, à compter de la notification à son président de la délibération de l'organe délibérant ou du conseil municipal, pour se prononcer sur un tel transfert. À défaut de délibération du conseil régional dans ce délai, sa décision est réputée défavorable.
- 16 « Le transfert des services de transports publics réguliers, à la demande ou scolaire intervient dans un délai convenu avec la région et au plus tard dans un délai

de trois ans après le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité à la communauté de communes ou à la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales.

- 17 « Les services organisés en application du II du présent article par une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes sont transférés dans un délai d'un an.
- 18 « Le transfert des services de mobilité entraîne de plein droit l'application à l'ensemble des biens, équipements et services publics nécessaires à leur exercice, ainsi qu'à l'ensemble des droits et obligations qui leur sont attachés à la date du transfert, des dispositions des trois premiers alinéas de l'article L. 1321-2 et des articles L. 1321-3 à L. 1321-5 du code général des collectivités territoriales.
- 19 « IV. – La prise de la compétence d'organisation de la mobilité par la communauté de communes ou la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales, dans les cas prévus au III du présent article, s'accompagne, lorsque la région a organisé des services, du transfert concomitant par la région au groupement concerné ou à la commune concernée des charges et biens mobilisés, le cas échéant, par cette dernière pour l'exercice de cette compétence. Les modalités financières de ce transfert font l'objet d'une convention entre la région et le groupement concerné.
- 20 « À défaut de convention, une commission locale pour l'évaluation des charges et des ressources transférées, composée paritairement de représentants du conseil régional et de représentants de l'assemblée délibérante du groupement concerné ou de représentants du conseil municipal concerné, est consultée conformément aux modalités prévues à l'article 133 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.
- 21 « À défaut d'accord entre les membres de la commission, le montant des dépenses résultant du transfert des charges et biens mobilisés par la région est constaté par arrêté du représentant de l'État dans la région. » ;
- 22 7° Après le même article L. 1231-1, il est inséré un article L. 1231-1-1 ainsi rédigé :
- 23 « *Art. L. 1231-1-1.* – I. – Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au I de l'article L. 1231-1, ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du même article L. 1231-1, est compétente pour organiser :
- 24 « 1° Des services réguliers de transport public de personnes ;
- 25 « 2° Des services à la demande de transport public de personnes ;
- 26 « 3° Des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10, dans les cas prévus au quatrième alinéa de l'article L. 3111-7 et à l'article L. 3111-8 ;
- 27 « 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ;
- 28 « 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement.

- 29 « II. – Elle peut également :
- 30 « 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- 31 « 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- 32 « 3° Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.
- 33 « III. – Elle assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité, et associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés.
- 34 « IV. – Elle contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air. » ;
- 35 8° La section 1 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie est complétée par des articles L. 1231-3 et L. 1231-4 ainsi rétablis :
- 36 « *Art. L. 1231-3. – I. – La région est l'autorité organisatrice de la mobilité régionale.*
- 37 « À ce titre, et en ce qui concerne les services d'intérêt régional, elle est compétente pour organiser :
- 38 « 1° Des services réguliers de transport public de personnes ;
- 39 « 2° Des services à la demande de transport public de personnes ;
- 40 « 3° Des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10 ;
- 41 « 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ;
- 42 « 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement.
- 43 « II. – Elle assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. Cette planification peut être intégrée au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.
- 44 « III. – Elle contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air.
- 45 « *Art. L. 1231-4. – La région peut déléguer, par convention, tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du présent code, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, à une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie, à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, à une autre autorité organisatrice de la mobilité ou à un syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du présent code. » ;*
- 46 9° Le dernier alinéa de l'article L. 1231-8 est supprimé ;
- 47 10° À la fin de l'intitulé de la section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie, les mots : « modes de déplacement terrestres non motorisés » sont remplacés par les mots : « mobilités actives » ;
- 48 11° À la première phrase du second alinéa de l'article L. 1231-14, après la référence : « L. 1231-1 », sont insérés les mots : « ou l'autorité mentionnée à l'article L. 1231-3 » ;
- 49 12° À la deuxième phrase de l'article L. 1231-15 et à la première phrase de l'article L. 1231-16, après la référence : « L. 1231-1 », sont insérés les mots : « ou à l'article L. 1231-3 » ;
- 50 13° L'article L. 1241-1 est ainsi rédigé :
- 51 « *Art. L. 1241-1. – I. – Dans la région Île-de-France, l'établissement public dénommé Île-de-France Mobilités est l'autorité compétente pour organiser :*
- 52 « 1° Des services de transport public de personnes réguliers, y compris des services fluviaux, sous réserve, dans ce cas, des pouvoirs dévolus à l'État en matière de police de la navigation. Lorsqu'ils sont routiers ou guidés, ces services de transport public réguliers peuvent être urbains ou non urbains, au sens du II de l'article L. 1231-2 ;
- 53 « 2° Des services de transport public de personnes à la demande ;
- 54 « 3° Des services de transport scolaire définis au chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie ;
- 55 « 4° Des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer à leur développement ; en particulier, il peut organiser un service public de location de bicyclettes dans les conditions prévues à l'article L. 1231-16, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. Lorsque de tels services existent, Île-de-France Mobilités est saisi pour avis avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement. Ces dispositions particulières ne sont pas applicables aux services publics de location de bicyclettes de longue durée sans impact sur la voirie ;
- 56 « 5° Des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer à leur développement ; en particulier, il peut organiser un service public d'auto-partage dans les conditions prévues à l'article L. 1231-14, lorsqu'un tel service public n'existe pas et sous réserve de l'accord des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels il envisage de l'implanter. Lorsque de tels services publics existent, Île-de-France Mobilités est saisi pour avis avant toute décision relative à leur développement ou à leur renouvellement. Île-de-France Mobilités peut, en outre, prévoir la délivrance d'un label "auto-partage" aux véhicules affectés à cette activité et la subordonner au respect de conditions d'utilisation qu'il fixe et de caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, d'objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'il détermine.
- 57 « II. – Île-de-France Mobilités peut également :
- 58 « 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

- 59 « 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- 60 « 3° Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.
- 61 « III. – Île-de-France Mobilités assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. À ce titre, il :
- 62 « 1° Élabore le plan prévu à l'article L. 1214-9 ;
- 63 « 2° Associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés ;
- 64 « 3° Assure les missions et développe les services mentionnés à l'article L. 1231-8 ;
- 65 « IV. – Il contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air. » ;
- 66 14° L'article L. 1241-3 est ainsi modifié :
- 67 a) Au premier alinéa, la référence : « L. 1241-2 » est remplacée par les références : « aux 1° à 5° du I de l'article L. 1241-1 » ;
- 68 b) (nouveau) Au troisième alinéa, les mots : « aux départements de la région Île-de-France » sont supprimés ;
- 69 15° L'article L. 1241-5 est ainsi modifié :
- 70 a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :
- 71 « L'exécution des services mentionnés à l'article L. 1241-1 est assurée dans les conditions définies aux articles L. 1221-3 et L. 1221-4 ou par des filiales créées à cet effet par Île-de-France Mobilités. » ;
- 72 b) Au second alinéa, la référence : « 1241-3 » est remplacée par la référence : « L. 1241-3 » ;
- 73 c) (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- 74 « Pour les transports à vocation touristique, quand ils sont des services publics réguliers, et dès lors que des droits exclusifs d'exploitation ne sont pas attribués, Île-de-France Mobilités peut, après publicité mais sans mise en concurrence préalable, inscrire les exploitants, qui démontreront leur capacité à exploiter le service selon les prescriptions posées par Île-de-France Mobilités, au plan régional de transport. » ;
- 75 16° Après l'article L. 2121-3, il est inséré un article L. 2121-3-1 ainsi rédigé :
- 76 « Art. L. 2121-3-1. – Les métropoles et la métropole de Lyon, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1, peuvent contribuer au financement d'un service ferroviaire régional de voyageurs ou d'un service en gare situés dans leur ressort territorial afin de répondre à un besoin qui leur est spécifique ou d'assurer un surcroît de desserte. À cette fin, elles peuvent conclure une convention avec la région. » ;
- 77 17° Le premier alinéa de l'article L. 3111-5 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :
- 78 « Sans préjudice du premier alinéa de l'article L. 3111-8, en cas de création ou de modification du ressort territorial d'une communauté urbaine, d'une communauté d'agglomération ou d'une métropole entraînant l'inclusion dans son ressort territorial de services de mobilité organisés par une région, cet établissement public est substitué à la région dans l'ensemble de ses droits et obligations pour l'exécution des services de mobilité désormais intégralement effectués sur son ressort territorial. Cette substitution intervient, de droit, dans un délai d'un an à compter de cette création ou de cette modification.
- 79 « Lorsque la compétence d'organisation de la mobilité est transférée par les communes qui en sont membres à une communauté de communes, créée ou préexistante, ou lorsque le périmètre d'une communauté de communes dotée de cette même compétence est modifié en entraînant la même situation d'inclusion, la substitution, pour l'exécution des services de transport public réguliers, à la demande ou scolaires, intervient, à sa demande, dans un délai convenu avec la région. » ;
- 80 18° L'article L. 3111-7 est ainsi modifié :
- 81 a) Au quatrième alinéa, après l'année : « 1984, », sont insérés les mots : « devenus depuis des ressorts territoriaux, » ;
- 82 b) (nouveau) Après le même quatrième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 83 « L'autorité organisatrice apprécie l'opportunité de recourir à des services de transport scolaire ou à d'autres services réguliers de transport public de personnes, en tenant compte des enjeux de qualité et de sécurité du transport des élèves. » ;
- 84 19° La première phrase du premier alinéa de l'article L. 3111-8 est ainsi rédigée : « En cas de création d'un ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité ou en cas de modification d'un périmètre de transports urbains existant au 1^{er} septembre 1984, devenu depuis un ressort territorial, et dès lors que sont inclus les transports scolaires, une convention... (le reste sans changement). » ;
- 85 20° (nouveau) L'article L. 3111-15 est ainsi rédigé :
- 86 « Art. L. 3111-15. – Île-de-France Mobilités peut confier par convention tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des départements ou à des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales.
- 87 « Les départements de la région Île-de-France qui bénéficient d'attributions déléguées par Île-de-France Mobilités en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires peuvent également déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions à d'autres collectivités territoriales ou d'autres groupements de collectivités ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord. » ;
- 88 II. – (Supprimé)
- 89 III. – Lorsque les communes membres d'une communauté de communes n'ont pas transféré à cette dernière la compétence d'organisation de la mobilité à la date de promulgation de la présente loi, l'organe délibérant de la communauté de communes et les conseils municipaux de ses communes membres se prononcent sur un tel transfert dans les conditions prévues aux

deuxième et troisième alinéas de l'article L. 5211-17 du code général des collectivités territoriales. La délibération de l'organe délibérant intervient avant le 31 décembre 2020. Le transfert de compétence, prononcé par arrêté du ou des représentants de l'État dans le ou les départements intéressés, s'effectue selon les modalités prévues aux quatre derniers alinéas du même article L. 5211-17 et prend effet au plus tard au 1^{er} juillet 2021.

90 IV. – Dans l'ensemble des textes législatifs, la référence au Syndicat des transports d'Île-de-France ou au syndicat, quand ce dernier désigne le Syndicat des transports d'Île-de-France, est remplacée par la référence à Île-de-France Mobilités.

M. le président. La parole est à M. Guillaume Gontard, sur l'article.

M. Guillaume Gontard. L'article 1^{er} de ce texte a deux objets.

Il transforme le droit au transport en droit à la mobilité, et il organise la gouvernance de cette compétence pour l'inscrire dans le couple formé par l'intercommunalité et la région, qui deviennent les autorités organisatrices de la mobilité.

Nous nous sommes déjà exprimés sur le changement de terminologie, qui, sous couvert d'embrasser mieux une réalité diverse et évolutive des mobilités, rompt en fait avec une certaine vision du système de transport, fondé sur un service public et des opérateurs publics. Il est question ici non pas d'offre de transport, mais de solutions de mobilité, qui deviendront, *in fine*, l'argument pour ne pas investir dans du transport collectif.

Cette vision n'est, hélas, ni moderne ni écologiste, puisqu'elle fait de la route le principal support des offres de transport. Elle ne répond pas aux enjeux, car elle passe totalement à côté du besoin de transport de masse que représentent les transports en commun.

Si nous partageons l'idée qu'il faut s'appuyer et favoriser l'ensemble des solutions alternatives à la voiture individuelle, *a fortiori* en zone rurale, où l'offre de transport public est faible, cet objectif ne peut pas nous faire perdre de vue que toutes les mobilités ne se valent pas, qu'elles ne remplissent pas toutes la même fonction.

Faire du covoiturage l'alpha et l'oméga de toute politique des transports n'est pas une bonne idée, car, en creux, comme avec les cars Macron, cela discrédite toute idée de la nécessité d'un service public, porté par des opérateurs publics, tourné non pas vers les axes où il y a de la demande, mais sur l'existence d'un droit.

Nous sommes donc circonspects et inquiets face à ces évolutions.

En ce qui concerne la gouvernance, reconnaissons d'abord une volonté, celle de couvrir l'ensemble des territoires d'autorités organisatrices. Pour cela, toutes les intercommunalités deviennent autorités organisatrices, avec un mécanisme de transfert de compétence obligatoire des communes. Vous le savez, nous n'aimons pas beaucoup ces injonctions aux communes, mais c'est un autre débat. Nous espérons simplement, avec l'achèvement de la carte intercommunale, qui ne correspond pas toujours à des intercommunalités choisies, que ces mécanismes ne vont pas contribuer à créer de nouvelles zones blanches.

Sur le fond, nous partageons cette volonté de lutter contre l'assignation à résidence, encore faut-il que les nouvelles autorités organisatrices aient concrètement les moyens de développer des offres de transport, mais nous y reviendrons avec la question du versement mobilité, au prochain article.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Piednoir, sur l'article.

M. Stéphane Piednoir. Le projet LOM se fixe comme objectif d'améliorer la gouvernance des mobilités avec la couverture de tout le territoire par une autorité organisatrice de la mobilité, AOM, et une coordination des compétences entre ces autorités.

Il donne la primauté aux intercommunalités pour exercer, ou non, la compétence mobilité. À défaut, les régions devront se substituer à elles, ce qui conduira, selon moi, à un morcellement de l'exercice des compétences entre territoires ayant choisi de s'en emparer et ceux qui auront préféré laisser la région s'en charger.

Plusieurs points appellent notre vigilance.

D'abord, il y a un risque de confusions pour les usagers et les élus locaux.

Issu de la loi NOTRe, le transfert des lignes interurbaines et scolaires des départements aux régions n'est encore ni digéré ni stabilisé. Les conséquences en matière de continuité de service, de tarification ou de gestion avec les autorités organisatrices de second rang ne favorisent pas toujours une bonne lisibilité ni une proximité satisfaisante pour les usagers de ces services et pour les élus, qui ont besoin de temps et de stabilité.

Ensuite, nous pointons un risque de perte d'efficacité des services de transport.

Le périmètre pertinent des services de transport ne se limite pas toujours aux frontières des intercommunalités qui prendront la compétence mobilité. Nous devons veiller à ce que la continuité des services soit garantie au-delà des limites territoriales des nouvelles AOM, non seulement pour le transport lui-même, mais aussi pour la tarification, la billettique ou l'information des usagers.

Assurons-nous que les régions disposeront bien des prérogatives leur permettant d'exercer effectivement le rôle de chef de file que ce projet de loi leur confie. Il n'est pas assuré que ce soit le cas en l'état.

Enfin, nous craignons un risque de décalage entre les mots et les actes.

Prenons garde que l'affichage de belles intentions, notamment l'élimination des « zones blanches » en matière de mobilités, ne débouche pas sur de nouvelles déceptions pour nos concitoyens, qui attendent que de nouveaux services performants de mobilité se mettent en place. Cela requiert un financement, dont les intercommunalités sous-estiment d'ailleurs souvent le niveau, et que la perception d'un versement mobilité au taux maximal de 0,3 % ne permettra pas de couvrir, *a fortiori* dans les zones rurales, où le tissu d'entreprises de plus de onze salariés est souvent fragile.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, sur l'article.

M. Olivier Jacquin. Vous nous proposez un article extrêmement important, qui vise, ni plus ni moins, à redéfinir le code des transports en substituant la notion de mobilités à celle de transports.

J'insisterai sur la notion de droit à la mobilité durable pour tous. Même si le pluriel est de mise dans le texte, nous ne pouvons pas évoquer l'ensemble des mobilités. Le transport aérien ne fait pas partie de nos travaux. Les Assises nationales du transport aérien se sont closes la semaine dernière, et nous n'avons pas de possibilité d'intervenir sur ce sujet.

Le transport des marchandises, qui vient d'être évoqué, est aussi un parent pauvre de ce texte. Je le regrette énormément. Les flux de marchandises sont appelés à augmenter bien plus vite que ceux de voyageurs. Ces transports utilisent pourtant les mêmes infrastructures, ce qui nous promet de belles congestions.

Peut-être faudrait-il aussi évoquer la question de l'urbanisme et le prix du foncier, qui sont à la base des mobilités du quotidien. Nous aurons quelques éléments par le biais des Sraddet, mais c'est insuffisant.

Enfin, il serait intéressant de parler des mobilités que l'on peut éviter. Nous connaissons la fin de la mode des nouvelles mobilités. À une autre époque, on ne jurait que par le télétravail et internet qui allaient nous éviter de nous déplacer : cela reste une piste plus que sérieuse, qui n'est pas suffisamment abordée.

Outre la nécessité de se battre résolument contre le réchauffement climatique – à cet égard, ces deux premières journées de débats me laissent un peu sur ma faim et m'inquiètent pour l'avenir –, je veux revenir sur un point évoqué par Mme la ministre, que je partage totalement : le constat d'une mobilité à deux vitesses. C'est aussi mon ressenti. On le constate, notamment, entre les espaces denses et les espaces peu denses, les habitants de ces derniers étant plus ou moins condamnés à l'utilisation de la voiture individuelle si nous n'arrivons pas à inverser la tendance.

Je conclus sur la notion d'enclavement. Les territoires enclavés sont vastes. Il y a non seulement les territoires ruraux, d'où je viens, mais également le périurbain. Il arrive qu'il y ait des poches enclavées à l'intérieur des villes et en banlieue. Quelqu'un qui est bloqué dans un bouchon vit aussi une forme d'enclavement, de même qu'un habitant bloqué en haut de son immeuble à cause d'une panne d'ascenseur.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. À mes yeux, cet article 1^{er} est extrêmement important. La crise que connaît notre pays depuis quatre mois montre à quel point les différences d'accès à la mobilité sont aujourd'hui source d'inégalités entre nos concitoyens et nos territoires. En effet, les grandes agglomérations ont bien souvent mis en place des transports collectifs performants, qui constituent une réponse adaptée en milieu urbain. En revanche, peu de communes ou de communautés de communes ont pris en main la compétence d'organisation de la mobilité. Face à ce constat, l'article 1^{er} vise à faciliter l'exercice de cette compétence en dotant chaque territoire d'une autorité organisatrice chargée de proposer des services à nos concitoyens.

Cet article est guidé par deux idées fortes.

D'abord, il est nécessaire d'adapter la compétence mobilité, qui doit prendre des formes différentes selon les territoires. Aussi, l'article clarifie les différentes missions des autorités organisatrices autour de six compétences principales : les transports collectifs réguliers, que l'on connaissait jusque-là ; les transports à la demande ; le transport scolaire ; les mobilités actives ; les mobilités partagées ; la mobilité solidaire.

Ensuite, il s'agit de trouver le bon acteur à même d'exercer la compétence dans un territoire, selon un principe de subsidiarité, qui permet à la région d'intervenir si l'intercommunalité ne se sent pas en situation de le faire, et de coordination entre les différentes autorités organisatrices à l'échelle de bassins de mobilité. En effet, certains d'entre vous l'ont dit, il peut s'avérer que le périmètre de l'intercommunalité ne corresponde pas au périmètre de vie et de déplacement des habitants.

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Je n'avais pas prévu d'intervenir à ce stade, mais, puisque Mme la ministre a souhaité faire une déclaration liminaire sur cet article, je veux répondre rapidement.

C'est une très bonne idée de se soucier de la mobilité, notamment dans les territoires ruraux. C'est une très bonne idée de dire qu'il faut couvrir la carte des « zones blanches » de la mobilité, en faisant en sorte que les Françaises et les Français, notamment en milieu rural, ne soient plus assignés à résidence. On le sait d'autant plus que ce sentiment a été l'une des causes de la crise des « gilets jaunes », qui se poursuit depuis plusieurs mois, avec la violence que l'on connaît et que nous regrettons tous ici.

Donner la compétence mobilité aux intercommunalités peut être très bien, mais on ne leur donne pas les moyens de l'exercer ; c'est là où le bât blesse. Nous aurons l'occasion d'en parler à l'article 2, et je n'avais prévu d'intervenir qu'à ce stade, mais puisque l'on souhaite, en ce début de titre, souligner l'importance de la mobilité et de la création, partout, d'autorités organisatrices de la mobilité, permettez-moi de dire que tout cela reste très théorique. Le texte est à cet égard lacunaire. On sait tous dans cette assemblée que nos collectivités locales ne disposent pas aujourd'hui de marges financières suffisantes pour prendre en plus cette compétence importante et onéreuse. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. L'amendement n° 901 rectifié, présenté par M. Jacquin et Mme Monier, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À la première phrase de l'article L. 1111-1, après les mots : « se déplacer », sont insérés les mots : « , horizontalement et verticalement, » ;

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement, singulier, permettra de donner toute sa valeur au pluriel de votre loi d'orientation des mobilités, madame la ministre. Nous partageons votre ambition de passer du droit au transport au droit aux mobilités, et à toutes les mobilités, pour tous.

Pourquoi cette proposition d'intégrer l'adverbe « verticalement » à cette définition de la mobilité ? Je vais vous relater une rencontre qui a eu lieu récemment, lors du dernier congrès des maires. Une conférence sur les inégalités d'accès aux services de proximité était organisée. Bien entendu, il était beaucoup question de déserts médicaux. Et puis, un individu, qui suit en ce moment nos débats depuis les tribunes, accompagné des membres du collectif « Plus sans ascenseur », a pris la parole. M. Fouad Ben Ahmed est intervenu pour évoquer le service de proximité le plus proche des habitants, le premier moyen de transport en France, qui effectue 100 millions de trajets par jour : il s'agit de l'ascenseur.

Cet intervenant ne convainquait qu'à moitié les auditeurs. Mon voisin, maire d'une commune de 122 habitants en Meurthe-et-Moselle, trouvait qu'il disait n'importe quoi et que ce n'était pas l'endroit pour ce genre d'intervention ; je lui ai alors fait remarquer que M. Ben Ahmed s'exprimait sur un sujet qu'il connaissait bien en tant que maire pour avoir l'habitude de mettre en place dans son village un transport à la demande pour telle personne dont la famille n'est pas sur place, qui habite au fin fond du bourg, qui n'a pas de voiture et qui est donc bloquée et enclavée.

M. Laurent Duplomb. N'importe quoi !

M. Olivier Jacquin. On associe l'ascenseur en premier lieu au logement et à la personne à mobilité réduite qui, du fait d'une panne, se retrouve coincée chez elle, quelquefois pour de trop longs mois, une situation assez fréquente. Mais l'ascenseur n'est pas lié au seul logement. Il y a, en effet, des ascenseurs dans l'espace public. Et il suffit, madame la ministre, d'aller sur la ligne 14 du métro pour voir de nombreux ascenseurs. Il peut arriver qu'une personne soit bloquée sur le quai par défaut d'ascenseur.

On emprunte aussi des ascenseurs dans les entreprises. Pensez au cas de l'assistante maternelle qui accueille les enfants au 14^e étage de son immeuble et qui est contrainte de cesser son travail parce que les parents ne peuvent plus amener leurs enfants. Cela pose un problème réel de droit du travail !

Cet adverbe, c'est tout sauf un gadget ! Il nous permet, si j'ose dire, d'« élever » la réflexion sur le désenclavement. (*Sourires.*)

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Si nous comprenons l'esprit de cet amendement, nous ne voyons pas l'intérêt de cet ajout relatif à la mobilité horizontale et verticale. Le terme de « mobilité » est, par définition, multidirectionnel. La mobilité pourrait être aussi diagonale ou sinusoïdale, notamment en politique. (*Nouveaux sourires.*) La mobilité est multiple, multidirectionnelle !

La commission demande le retrait de l'amendement. Sinon, elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Jacquin, l'amendement n° 901 rectifié est-il maintenu ?

M. Olivier Jacquin. Je veux apporter quelques précisions.

Ce sujet, tout à fait sérieux, doit être pris en considération. Je crois que beaucoup de politiques s'intéressent depuis peu à cette question.

Je me suis rendu en Seine-Saint-Denis, sur l'invitation du président du conseil départemental, Stéphane Troussel, qui lançait une expérimentation, en tant que bailleur social. Mme Péresse, par exemple, soutient elle aussi l'opération. Il n'est pas acceptable que de trop nombreux habitants, en particulier dans nos quartiers, se retrouvent littéralement pris en otage dans leur logement parce qu'ils ne peuvent plus sortir de chez eux. Je pense surtout aux familles, aux personnes âgées ou fragiles, à celles qui sont en situation de handicap et sont les plus affectées par ces pannes d'ascenseur.

M. Roger Karoutchi. C'est un problème de logement, pas de transport !

M. Olivier Jacquin. Pas d'ascenseur, c'est moins, voire plus du tout de mobilité et d'autonomie ! C'est moins de lien social ! C'est l'isolement ! Nous ne pouvons pas fermer les yeux sur ce sujet !

Nous avons évoqué hier le transport par câble, sujet qui n'est pas totalement éloigné de celui qui est traité par mon amendement. Je l'ai dit, le problème du désenclavement est multiforme. Je proposerai d'ailleurs un amendement dépassant le stade de l'intention et visant à proposer une solution concrète. Cette association porte tout un programme d'actions qui est pris très au sérieux par les acteurs de terrain. Je vous demande de faire de même. (*Marques d'impaticence sur les travées du groupe Les Républicains.*)

J'avais annoncé qu'il s'agissait d'un amendement d'appel. Je le retire et je vous remercie de votre écoute attentive.

M. le président. L'amendement n° 901 rectifié est retiré.

Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 350 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 680 rectifié est présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À la seconde phrase de l'article L. 1111-1, après le mot : « objectifs », sont insérés les mots : « de lutte contre la sédentarité et » ;

La parole est à Mme Christine Prunaud, pour présenter l'amendement n° 350.

Mme Christine Prunaud. Cet amendement sera, lui aussi, singulier, mais combien proche de la vie de nos concitoyens puisqu'il aborde, dès le départ, la sédentarité.

La sédentarité, vous le savez, est l'un des principaux maux de notre époque. Elle favorise le développement de facteurs de risques cardiovasculaires, diabète, cholestérol trop élevé, obésité...

Elle favorise tous les troubles musculo-squelettiques, mal de dos, de cou, d'épaule, qui sont responsables d'un grand nombre d'arrêts de travail ou sont, du moins, responsables du mal-être.

Il serait simple de lutter contre la sédentarité en marchant au moins trente minutes par jour ou en faisant du vélo. Les mobilités actives, qui constituent en effet un enjeu majeur de santé publique, doivent, à ce titre, faire l'objet d'un droit spécifique. Il ne peut exister aucun obstacle structurel à la volonté de nos concitoyens de se déplacer à pied ou à vélo.

Plus de 60 % des trajets de moins de un kilomètre sont effectués en voiture, particulièrement en zone urbaine. Il est indispensable de faire évoluer les mentalités, mais également de s'assurer que toutes les infrastructures routières permettent une pratique sécurisée et agréable du vélo.

L'urgence climatique et les objectifs fixés par l'accord de Paris nous obligent à repenser en profondeur notre rapport à la mobilité et aux modes de déplacement. Toute personne devrait se voir reconnaître un droit à la mobilité active lui permettant d'effectuer tous ses déplacements sur de courtes distances, dans des conditions sécurisées, bien sûr.

Tel est l'objet de cet amendement, qui inscrit la lutte contre la sédentarité dans les dispositions générales du code des transports.

M. François Bonhomme. C'est le parti du mouvement !

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour présenter l'amendement n° 680 rectifié. (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Olivier Jacquin. Cet amendement mérite quelques précisions. La sédentarité est un problème sanitaire extrêmement important qu'il faut prendre en considération.

Le manque d'activité est de plus en plus courant. Il me semble très positif d'inscrire dans cet article du texte une intention politique très forte pour encourager et discriminer favorablement les mobilités actives.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le code des transports prévoit déjà que le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le droit de se déplacer pour toute personne, qui a la liberté d'en choisir les moyens.

Par ailleurs, la programmation des infrastructures comprend un objectif de désenclavement.

Que l'on garantisse à chacun la faculté de se déplacer, en tenant compte, le cas échéant, de son handicap, est un objectif essentiel, que nous partageons tous. Ajouter la « lutte contre la sédentarité » ne me semble pas opportun, car le sens n'est pas très clair : lutte-t-on contre celles et ceux qui ne souhaiteraient pas se déplacer ? Cela donne une dimension « prescriptive » à la mobilité, avec une forme d'injonction à bouger.

J'ai, comme certains, l'habitude de dire qu'on ne peut pas faire le bonheur des gens malgré eux ! La commission émet donc un avis défavorable sur ces deux amendements identiques.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Je considère ces deux amendements identiques comme des amendements d'appel, qui sont déjà satisfaits non seulement par le droit, mais aussi par les engagements du Gouvernement. En effet, vous l'avez vu, nous avons choisi de faire des mobilités actives

un maillon essentiel des solutions de mobilité que nous souhaitons promouvoir. Un volet spécifique du projet de loi y est consacré.

Je voudrais rappeler que 40 % des déplacements quotidiens se font sur moins de cinq kilomètres. Aujourd'hui, dans notre pays, la part du vélo est extrêmement faible, de l'ordre de 3 %. Se fixer pour objectif de la tripler me semble donc raisonnable.

J'entends parfois dire que le vélo serait une solution pour les villes. Je pense, quant à moi, que c'est au contraire une solution pour tous les territoires. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons, notamment au travers du fonds vélo – c'est la première fois que l'État soutient la réalisation d'infrastructures cyclables – favoriser la réalisation d'infrastructures cyclables, y compris en supprimant, le cas échéant, les discontinuités importantes qui peuvent exister.

Je considère que le projet de loi qui vous est présenté comporte de nombreuses dispositions en faveur des mobilités actives. Votre amendement me semble satisfait et je vous propose de le retirer. À défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Monsieur Jacquin, l'amendement n° 680 rectifié est-il maintenu ?

M. Olivier Jacquin. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 680 rectifié est retiré.

Madame Christine Prunaud, l'amendement n° 350 est-il maintenu ?

Mme Christine Prunaud. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 350 est retiré.

L'amendement n° 732 rectifié *bis*, présenté par MM. Lurel, Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, M. Lalande, Mme Monier et MM. Montaugé, Raynal et Tissot, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Après le mot :

désenclavement

insérer les mots :

terrestre, maritime et aérien

La parole est à M. Victorin Lurel.

M. Victorin Lurel. Cet amendement vise à préciser la notion de désenclavement et à mieux prendre en compte les difficultés d'accès de certains territoires éloignés, montagneux ou insulaires.

Cependant, en consultant la liasse des amendements, je constate que les cinq amendements identiques à venir en discussion, déposés par mes collègues Gremillet, Laborde, Boyer, Pellevat et moi-même, me donneraient satisfaction s'ils étaient adoptés.

Fort de cette certitude, je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 732 rectifié *bis* est retiré.

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

Les cinq premiers sont identiques.

L'amendement n°213 rectifié *bis* est présenté par MM. Gremillet et Chaize, Mme Deromedi, MM. Vaspard, Bonne, Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laméonie, Mme Bruguière, MM. Regnard, Raison, Bonhomme, Longuet, Pierre et B. Fournier, Mme Chauvin, MM. Duplomb et Husson et Mme Garriaud-Maylam.

L'amendement n°461 rectifié *bis* est présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

L'amendement n°639 rectifié *bis* est présenté par M. J. M. Boyer, Mme Estrosi Sassone, MM. Pointereau, D. Laurent, Priou et Bascher, Mmes Billon et Bonfanti-Dossat, MM. Brisson, Chasseing, Darnaud, Decool et Genest, Mme Goy-Chavent, M. Guerriau, Mme Imbert, MM. Henno, Le Gleut, A. Marc et Moga, Mme Morhet-Richaud, M. Poniatowski, Mme Noël, MM. Rapin et Malhuret et Mme Vullien.

L'amendement n°642 rectifié *ter* est présenté par MM. Pellevat, L. Hervé, Luche et Panunzi, Mmes Vermeillet et Micouleau, MM. Le Nay et Longeot, Mme Puissat, M. Charon, Mme Joissains et M. Savin.

L'amendement n°735 rectifié *ter* est présenté par M. Lurel, Mmes Jasmin et Conconne, MM. Antiste, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillat et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot et Lubin, M. Lalande, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 5

après le mot :

désenclavement,

insérer les mots :

notamment des massifs de montagne et des territoires insulaires,

La parole est à M. Daniel Gremillet, pour présenter l'amendement n°213 rectifié *bis*.

M. Daniel Gremillet. Cet amendement de bon sens vise à prendre en compte la diversité et la réalité de nos territoires, notamment les massifs montagneux et les territoires insulaires.

Notre pays a une richesse territoriale. Pour vous avoir écoutée, madame la ministre, notamment tout à l'heure, je pense que notre amendement ne devrait pas poser de problème, tant il a de sens pour prendre en compte les réalités de nos territoires et répondre aux enjeux stratégiques auxquels sont confrontées ces populations qui vivent dans les massifs montagneux et dans les îles.

M. le président. La parole est à Mme Françoise Laborde, pour présenter l'amendement n°461 rectifié *bis*.

Mme Françoise Laborde. Il est très bien défendu et je ne peux que confirmer ce qu'a dit M. Gremillet.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Boyer, pour présenter l'amendement n°639 rectifié *bis*.

M. Jean-Marc Boyer. Bien sûr, cette proposition a été bien défendue, mais je voudrais insister sur les zones de montagne. Mme la ministre nous disait que le vélo, particulièrement adapté aux zones urbaines, l'était aussi aux zones rurales et montagneuses.

Quand on vit à la montagne, la pratique du vélo demande, pour se déplacer d'une ville à une autre, une certaine condition physique. En zone de montagne, je pense que le mode de déplacement utilisé par la majorité des personnes, c'est encore la voiture.

Ceux qui utilisent le vélo en zone de montagne le font principalement dans le cadre d'activités sportives. Cela étant, si vous avez d'autres exemples, je veux bien les entendre.

La spécificité de la zone de montagne par rapport au mode de déplacement doit être soulignée. Je souscris donc tout à fait à l'amendement déposé, qui me paraît important pour les zones de montagne et les zones insulaires.

M. le président. La parole est à M. Cyril Pellevat, pour présenter l'amendement n°642 rectifié *ter*.

M. Cyril Pellevat. Il a été très bien défendu !

M. le président. La parole est à M. Victorin Lurel, pour présenter l'amendement n°735 rectifié *ter*.

M. Victorin Lurel. Il est défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ce qui fait la richesse de notre pays, c'est la diversité de ses territoires, de ses paysages et ces cinq amendements précisent en effet quelques spécificités.

Au départ, ils ne comportaient que la mention « montagne ». Je remercie, au nom de la commission, leurs auteurs d'avoir bien voulu, à notre demande, ajouter l'insularité pour prendre en compte l'ensemble des spécificités de notre beau pays.

La commission émet donc un avis favorable sur ces amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense qu'on peut en effet énumérer les diversités des situations dans nos territoires. On pourrait évoquer le monde rural, on pourrait aussi évoquer les zones périurbaines qui ont leurs propres difficultés d'accès à la mobilité.

Je voudrais dire à M. le sénateur Boyer que les vélos à assistance électrique permettent de rendre ce mode de transport pertinent, y compris, me semble-t-il, dans des zones de montagne. (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

En entrant dans une énumération, on court, à mon sens, le risque inverse, celui de laisser de côté des territoires qui méritent aussi une attention particulière en termes de désenclavement.

Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de votre assemblée.

M. le président. Quatre autres amendements font partie de cette discussion commune.

Les trois suivants sont identiques.

L'amendement n° 324 rectifié *bis* est présenté par MM. P. Joly, Kerrouche, Jomier et Lozach, Mme Taillé-Polian, MM. Jeansannetas et Duran, Mme Artigalas, M. Tourenne, Mmes Grelet-Certenais, G. Jourda et Jasmin et M. J. Bigot.

L'amendement n° 460 rectifié est présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Vall, Menonville, Requier, Guérini et Gabouty, Mme Costes et M. Castelli.

L'amendement n° 641 rectifié est présenté par MM. Pellevat et L. Hervé, Mmes Berthet, Noël et Vullien, MM. Luche et Panunzi, Mmes Vermeillet et Micouleau, MM. Le Nay et Longeot, Mme Morhet-Richaud, M. Moga, Mmes Puissat et Deromedi, MM. Charon et Sido, Mme Joissains, MM. Chaize, Genest, B. Fournier, Duplomb, J.M. Boyer, Karoutchi et Rapin, Mme Billon et M. Savin.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 5

1° Après le mot :

désenclavement

insérer les mots :

, notamment des massifs de montagne

2° Après le mot :

territoires

insérer les mots :

en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier

La parole est à M. Patrice Joly, pour présenter l'amendement n° 324 rectifié *bis*.

M. Patrice Joly. Cet amendement vise à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures l'importance du désenclavement pour les massifs de montagne qui en sont particulièrement affectés et l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier, notamment dans les territoires transfrontaliers.

M. le président. La parole est à Mme Françoise Laborde, pour présenter l'amendement n° 460 rectifié.

Mme Françoise Laborde. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Cyril Pellevat, pour présenter l'amendement n° 641 rectifié.

M. Cyril Pellevat. Cet amendement vise à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures l'importance du désenclavement pour les massifs de montagne qui en sont particulièrement affectés et l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier, notamment dans les territoires transfrontaliers.

M. le président. L'amendement n° 462 rectifié, présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Après les mots :

attractivité des territoires

insérer les mots :

en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier

La parole est à Mme Françoise Laborde.

Mme Françoise Laborde. Cet amendement, très proche des précédents, vise à rajouter les mots « en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier ». Je crois que nous nous rejoignons tous. En effet, soit on considère que c'est une énumération, soit on considère qu'il s'agit d'un ajout opportun. Nous sommes pour la seconde analyse.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements identiques n° 324 rectifié *bis*, 460 rectifié et 641 rectifié ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission considère que ces trois amendements sont satisfaits par les précédents. Nous demandons leur retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Avant de mettre aux voix les cinq premiers amendements identiques, je précise que, s'ils sont adoptés, les amendements identiques n° 324 rectifié *bis*, 460 rectifié et 641 rectifié deviendront sans objet.

Je donne la parole à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote sur les amendements identiques.

M. Guillaume Gontard. Je veux donner mon point de vue sur la pratique du vélo en zone de montagne. J'ai écouté les explications de mon collègue Boyer et de Mme la ministre. J'étais là quand elle a présenté son plan Vélo dans les Hautes-Alpes, qui a été moyennement accueilli.

Pourtant, nous avons quantité d'exemples de communautés de communes qui ont acheté des vélos à assistance électrique pour les mettre à disposition de leurs habitants et leur permettre de se faire une opinion.

En pratique, sur le département, dans les massifs de Belle-donne, de la Chartreuse, dans la région du Trièves, quasiment 100 % des gens sont passés au vélo à assistance électrique. La pratique a parfois conduit à l'abandon d'une, voire de deux voitures dans une famille. En gain de pouvoir d'achat, c'est assez important ! Nous sommes ici pour parler des mobilités et pour changer nos façons de nous déplacer. Cela passe par là ! Il faut savoir évoluer et penser à l'ensemble des mobilités.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 213 rectifié *bis*, 461 rectifié *bis*, 639 rectifié *bis*, 642 rectifié *ter* et 735 rectifié *ter*.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. En conséquence, les amendements identiques n° 324 rectifié *bis*, 460 rectifié et 641 rectifié n'ont plus d'objet.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 462 rectifié ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 462 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 547 rectifié, présenté par MM. Roux et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin et Castelli, Mmes Costes et N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Après les mots :

les enjeux transfrontaliers,

insérer les mots :

des cartes scolaires,

La parole est à M. Jean-Yves Roux.

M. Jean-Yves Roux. Cet amendement vise à mieux prendre en compte les déplacements vécus pour les plus jeunes, notamment le temps de déplacement pour accéder quotidiennement à une école, un collège, un lycée ou un centre de formation.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement tend à ajouter les cartes scolaires aux enjeux pris en compte par la programmation des infrastructures. Cet ajout ne semble pas opportun à la commission, sauf à rajouter toutes les politiques publiques, la santé, l'accès à différents services...

M. François Bonhomme. Et les poussettes !

M. Didier Mandelli, rapporteur. Pour l'ensemble de ces raisons, l'avis est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Roux, l'amendement n° 547 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-Yves Roux. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 547 rectifié est retiré.

L'amendement n° 733 rectifié *ter*, présenté par M. Lurel, Mmes Jasmin et Conconne, MM. Antiste, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot et Lubin, M. Lalande, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Après le mot :

transfrontaliers

insérer les mots :

, de la continuité territoriale

La parole est à M. Victorin Lurel.

M. Victorin Lurel. Il s'agit de prendre en compte les enjeux de la continuité territoriale dans la programmation des infrastructures et dans les enjeux de la mobilité.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet ajout de la continuité territoriale nous semble pertinent pour mieux répondre aux problématiques des territoires ultramarins en matière de déplacement. Avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'article 1111-3 du code des transports précise déjà que la programmation des infrastructures prend en compte les enjeux de désenclavement et d'aménagement du territoire. Il va de soi que la continuité territoriale, qui vise à compenser les difficultés liées à l'éloignement ou à l'enclavement de certains territoires, est au cœur de ces enjeux. Compte tenu de l'enjeu propre que représente la continuité territoriale, notamment pour les territoires d'outre-mer, le Gouvernement soumettra un amendement similaire, l'amendement n° 737.

Je demande donc à l'auteur de l'amendement de bien vouloir le retirer au profit de l'amendement n° 737.

M. le président. Monsieur Lurel, l'amendement n° 733 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Victorin Lurel. Non, je le retire, fort de l'engagement de Mme la ministre.

M. le président. L'amendement n° 733 rectifié *ter* est retiré.

L'amendement n° 1 rectifié *quater*, présenté par MM. Chevrollier et Capus, Mme Bruguière, MM. Decool et Buffet, Mme Vullien, MM. L. Hervé, Wattedled et Grosdidier, Mme Boulay-Espéronnier, M. Chaize, Mme Noël, MM. D. Laurent et Bascher, Mmes Sollogoub et Billon, MM. Charon et Vogel, Mme Garriaud-Maylam, M. B. Fournier, Mme Lherbier, MM. Rapin, Savin, Laménié et Cuypers, Mme Canayer, M. Husson, Mmes Micouleau et Perrot, MM. Bonhomme, Vaspert et Le Gleut, Mme Lanfranchi Dorgal, M. Piednoir et Mme Deromedi, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Remplacer les mots :

et de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique

par les mots :

, de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique et de la protection de la biodiversité

La parole est à Mme Christine Lanfranchi Dorgal.

Mme Christine Lanfranchi Dorgal. Cet amendement a pour objet d'ajouter aux objectifs de la programmation des infrastructures la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique, la lutte contre l'érosion de la biodiversité.

Le secteur des transports constitue un secteur stratégique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, d'une part, mais aussi pour limiter l'appauvrissement de la biodiversité, d'autre part.

Le changement climatique et la pollution ont un impact direct sur cet appauvrissement du monde animal et végétal, qualifié de « sixième extinction » par les scientifiques.

En vue de répondre durablement aux problématiques de gestion des espaces naturels, préservation et restauration de la biodiversité dans les territoires, il est indispensable d'agir sur les mobilités et d'intégrer ces enjeux à la programmation des infrastructures.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement vise à ajouter la protection de la biodiversité aux enjeux de la pollution atmosphérique et du changement climatique.

Nous y sommes tous sensibles. C'est une proposition pertinente, car les infrastructures de transport présentent des enjeux importants en termes de biodiversité, notamment à l'égard de la continuité écologique. Avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme que, en lien avec la stratégie nationale pour la biodiversité que le Gouvernement a présentée il y a quelques mois, il me paraît tout à fait cohérent de faire figurer la protection de la biodiversité parmi les grands objectifs, à tout le moins, dans les enjeux à prendre en compte par les infrastructures.

Pour l'ensemble de ces raisons, j'émet, au nom du Gouvernement, un avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1 rectifié quater.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 832 rectifié quinquies n'est pas soutenu.

L'amendement n° 133, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Remplacer le mot :

ou

par le mot :

et

La parole est à Mme Michelle Gréaume.

Mme Michelle Gréaume. Nous sommes très réservés sur cette notion de « solution de mobilité ».

Si nous partageons l'idée qu'il faut sortir de l'assignation à résidence dans les territoires enclavés, nous estimons que le développement de solutions complémentaires à une offre actuellement défaillante et insuffisante, telles que l'autopartage ou le covoiturage, doit rester une offre complémentaire et non une offre de substitution.

En effet, elle doit non pas constituer une alternative à des services de transport public, mais, bien au contraire, se placer en stricte complémentarité pour compléter l'offre publique organisée sous la forme d'un service public.

Or la rédaction de cet article, contrairement à la rédaction actuelle du code des transports, permet de remplacer l'existence d'un service public de transport par une « solution de mobilité ».

Cette évolution nous semble porter le risque de voir diminuer une offre de service public déjà extrêmement limitée. Nous préférons donc une formule plus inclusive qui permet de placer le service public et les solutions de mobilité en complémentarité plutôt qu'en concurrence.

Tel est le sens de cet amendement.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le parti que nous avons pris, dans le cadre de ce texte, c'est de laisser chaque territoire et chaque AOM définir librement les services de mobilité qu'ils souhaitent mettre en œuvre. Cumuler les offres créerait de toute façon une charge supplémentaire.

Laissons les autorités locales s'organiser, conformément à l'esprit de la réforme engagée par ce texte en matière de gouvernance, un esprit auquel nous sommes attachés.

Telles sont les raisons pour lesquelles l'avis de la commission est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je constate que, telle qu'était rédigée la loi d'orientation sur les transports intérieurs, la LOTI, c'est-à-dire en prenant en considération les seuls services de transport public réguliers, on a laissé beaucoup de nos concitoyens sans solutions de mobilité. Je confirme le sens de cet article, qui est bien d'ouvrir l'éventail des solutions susceptibles d'être proposées par les autorités organisatrices pour ne plus laisser nos concitoyens sans solutions.

Je suis attachée à offrir le maximum de marges de manœuvre aux autorités organisatrices et aux collectivités. Elles sont les plus proches du terrain, connaissent les besoins et savent construire les bonnes solutions.

Pour l'ensemble de ces raisons, l'avis est défavorable.

M. le président. La parole est à M. François Bonhomme, pour explication de vote.

M. François Bonhomme. Je voudrais faire remarquer qu'avec de telles propositions qui excluent *a priori* toute offre alternative parce qu'elle serait en concurrence avec les services de transport public, on se priverait de plateformes communautaires comme BlaBlaCar, qui ont fait la preuve de leur efficacité, répondant à des besoins non satisfaits. Quand bien même ce genre de plateforme constituerait une offre de substitution, ce qui importe, c'est qu'elle va permettre une amélioration. Il serait à mon sens dommage de se priver ainsi de ce type de solutions alternatives.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 133.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 577 rectifié, présenté par MM. Bérít-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houlegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaугé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elle fait l'objet d'un débat organisé par la région, autorité organisatrice de la mobilité régionale, avec l'ensemble des collectivités territoriales concernées.

La parole est à M. Claude Bérít-Débat.

M. Claude Bérít-Débat. L'article 1^{er} clarifie la répartition des compétences d'organisation des mobilités et modifie les différentes attributions liées à cette compétence.

Son 3^o propose une nouvelle rédaction de l'article L. 1111-3 du code des transports concernant certains objectifs de la programmation des infrastructures. Il s'agit d'ajouter l'orga-

nisation de solutions de mobilité capables de répondre aux besoins des territoires aux actions permettant d'assurer le maillage des territoires à faible densité démographique.

À nos yeux, toutes les collectivités doivent être associées à l'organisation des politiques des transports. Nous estimons que la question des mobilités doit être traitée avec pour objectif la réduction de la fracture territoriale, en apportant des solutions concrètes, adaptées aux besoins locaux et issues d'une concertation élargie avec ensemble des collectivités locales.

Il nous semble dès lors nécessaire que la programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de mobilité puissent faire l'objet d'un débat avec l'ensemble des collectivités territoriales concernées. Tel est le sens de cet amendement.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La concertation sur les infrastructures relève de l'échelon national. Il n'appartient pas aux régions d'organiser localement des discussions sur la programmation nationale des infrastructures. Quand les régions sont concernées, elles agissent avec l'État dans le cadre des contrats de plan État-région.

Il nous semble donc impossible pour les autorités régionales de mettre en œuvre un tel dispositif. La compétence et la programmation sont assurées au titre du Conseil d'orientation des infrastructures, au sein duquel ces collectivités sont – ou seront – d'ailleurs représentées.

Au demeurant, une procédure spécifique de consultation est déjà prévue lors de l'élaboration des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, les Sraddet, qui fixent les grandes orientations de la région en matière d'infrastructures.

En outre, dans le cadre des bassins de mobilité mis en place par ce texte, les discussions auront lieu également entre les différentes autorités organisatrices des mobilités.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage l'avis de M. le rapporteur s'agissant de la programmation des infrastructures.

Mais, au-delà, le souhait du Gouvernement est bien d'encourager le dialogue entre tous les acteurs d'un même territoire sur les enjeux de mobilité. Pour cela, le texte apporte de nombreux outils pour garantir le débat local avant les prises de décision et associer l'ensemble des collectivités et, plus largement, des acteurs concernés par la mobilité dans chaque territoire. C'est notamment la vocation des bassins de mobilité, des contrats opérationnels de mobilité, du comité des partenaires et des évolutions proposées dans les outils de planification.

Je propose donc le retrait de cet amendement, qui me paraît d'ores et déjà satisfait.

M. Claude Bérít-Débat. Je retire mon amendement !

M. le président. L'amendement n° 577 rectifié est retiré.

L'amendement n° 255 rectifié, présenté par M. Canevet, Mme Vermeillet, MM. Moga, Le Nay, Bonnecarrère, Vanlerenberghe, Laugier et Longeot, Mmes Dindar et Sollogoub,

MM. Henno, Laurey et Louault, Mme Doineau, M. Janssens, Mme Férat, M. Delcros, Mme C. Fournier et MM. Cadic et Cazabonne, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Pour la définition des périmètres, il est tenu compte autant que possible de la réalité des bassins de vie, permettant l'accès aux services essentiels, et des bassins d'emploi, afin de prendre en considération les déplacements domicile-travail.

La parole est à M. Michel Canevet.

M. Michel Canevet. Cet amendement vise à éviter que seules des considérations liées à des organisations administratives ne soient prises en compte.

La mobilité sur les territoires nécessite d'envisager la réalité des déplacements et la présence des services. Nous le savons, les lieux où se trouvent les principaux services à la population, qu'il s'agisse de santé ou d'enseignement, et les principales entreprises doivent être pris en compte pour bien appréhender la problématique des mobilités. On risquerait de ne pas atteindre les objectifs en se limitant à un périmètre administratif correspondant aux seules organisations existantes.

Il me paraît donc important d'inciter les futures autorités organisatrices à prendre en compte des considérations un peu élargies par rapport à leur seul périmètre administratif et à tenir compte de la réalité des territoires.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement, dont je comprends l'esprit, est en réalité pleinement satisfait par le dispositif des bassins de mobilité, qui ne tient pas compte des limites administratives et qui constitue un périmètre spécifique adapté aux besoins quotidiens de mobilité. La mesure est définie à l'article 4. Nous l'avons renforcée en commission pour pallier de telles difficultés, les régions et les intercommunalités pouvant décider ou non d'exercer cette compétence.

Les bassins de mobilité seront définis en totale concertation sous l'égide de la région. Ils prendront en compte l'ensemble des besoins exprimés en termes d'emplois : bassins de vie, bassins économiques, etc.

La commission demande donc le retrait de cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. Michel Canevet. Je retire mon amendement !

M. le président. L'amendement n° 255 rectifié est retiré.

L'amendement n° 451 rectifié *bis*, présenté par MM. Requier, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes, M. Dantec, Mme N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Vall, est ainsi libellé :

I. Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« II. – Au 31 décembre 2025, aucune partie du territoire français métropolitain continental n'est située soit à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-

cinq minutes d'automobile d'une unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois, d'une autoroute ou d'une route aménagée pour permettre la circulation rapide des véhicules, soit à plus de soixante minutes d'automobile d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse. Dans le même délai, l'État veille à ce que les infrastructures de transports disponibles permettent à tout citoyen de se rendre à une préfecture ou sous-préfecture en moins de quarante-cinq minutes. » ;

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

... – Les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires mentionnés à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales prennent en compte l'objectif de désenclavement mentionné au II de l'article L. 1111-3 du code des transports à compter de leur prochaine révision suivant la promulgation de la présente loi.

La parole est à Mme Josiane Costes.

Mme Josiane Costes. Certaines préfectures de notre pays sont situées à plus d'une heure et demie en voiture de toute autoroute. La situation a été singulièrement aggravée par l'abaissement de la limitation de vitesse à 80 kilomètres par heure.

Cet amendement fixe un nouvel objectif de désenclavement à l'horizon de 2025, sur le modèle de l'article 17 de la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Les auteurs de cet amendement reprennent l'article 1^{er} de la proposition de loi visant à faciliter le désenclavement des territoires, texte présenté par le groupe du RDSE, rapporté par notre collègue Jean-Pierre Corbisez et adopté par le Sénat le 20 février dernier.

Dans un souci de cohérence avec ce que le Sénat a voté voilà un mois, la commission émet un avis favorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends tout à fait la préoccupation des auteurs de cet amendement. Un tel dispositif a d'ores et déjà été discuté lors de l'examen de la proposition de loi sur le désenclavement. Encore une fois, le Gouvernement partage cet objectif.

Toutefois, la rédaction proposée me semble un peu « mécaniste ». Faut-il par exemple privilégier l'accès aux sous-préfectures, où il y a souvent moins de services que dans les maisons de services au public ? Je me méfie donc d'une approche trop normée et mécaniste, même si j'approuve les objectifs affichés.

C'est pourquoi je propose le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis serait défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Josiane Costes, pour explication de vote.

Mme Josiane Costes. Je maintiens mon amendement. Les habitants des territoires concernés souffrent et supportent de moins en moins bien un tel éloignement, qui est absolument inadmissible en 2019 !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 451 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 241 rectifié *quater*, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti et A. Marc et Mmes Billon et Létard, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 7

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 1211-2 du code des transports est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Un Observatoire national de la mobilité des marchandises est créé conformément aux engagements pris dans la stratégie nationale France Logistique 2025. Ses membres ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de cet observatoire ne peut être pris en charge par une personne publique.

« Ces dispositions sont définies par décret en Conseil d'État. » ;

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Nous avons beaucoup évoqué la logistique. Cet amendement a pour objet de créer un observatoire national de la mobilité des marchandises ; c'est d'ailleurs prévu par la stratégie France Logistique 2025.

Cet organisme, en préfiguration depuis trois ans, tarde à voir le jour. Or une évaluation de l'activité logistique par une entité indépendante serait utile aux collectivités locales dans l'élaboration et le suivi de leurs stratégies en matière de marchandises et aux professionnels du secteur dans l'exercice de leur activité.

Il est proposé d'inscrire dans la loi cet observatoire, dont les modalités précises d'organisation seront définies par un décret en Conseil d'État. Les rémunérations et frais de fonctionnement sont à préciser, mais nous avons retenu la rédaction proposée dans un souci de recevabilité de l'amendement face au couperet de l'article 40 de la Constitution, une disposition qui nous freine en permanence et dont nous ne comprenons pas toujours les tenants et les aboutissants.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement a déjà été examiné en commission. La création d'une telle structure n'est pas opportune d'un point de vue législatif, de même que la référence à une « stratégie nationale » ou à des engagements pris.

Sur le fond, nous partageons pleinement la préoccupation relative au suivi des questions logistiques.

Une mission confiée par le Gouvernement à deux chefs d'entreprise du secteur logistique doit rendre ses conclusions d'ici au mois de mai. Les modalités d'évaluation et de suivi du secteur de la logistique seront définies par cette mission, à l'instar de ce qui a été précédemment évoqué pour la mission sur les ponts et les ouvrages. Mme la ministre pourra sans doute nous apporter des précisions à cet égard.

La commission demande le retrait de cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Effectivement, les données sont aujourd'hui dispersées entre des entités de statuts différents, publics ou privés, et de finalités différentes, qu'il s'agisse des statistiques, des filières et de la recherche.

La stratégie France Logistique 2025 prévoit de mettre en place les outils d'observation des activités et services logistiques. Mais la mission de préfiguration pilotée par M. Savy a exclu la création d'une entité indépendante au profit d'une mise en réseau des sources de données.

Comme l'a évoqué M. le rapporteur, la mission confiée par le Gouvernement à MM. Daher et Hémar sur l'amélioration de la compétitivité de la logistique en France doit permettre d'identifier les outils d'observation adéquats, en particulier sur la mesure de la performance.

La conception et la mise en réseau des outils d'observation seront donc finalisées à la suite de la mission, en étroite relation avec les acteurs professionnels, notamment ceux qui disposent des données concernées.

Le Gouvernement sollicite le retrait de cet amendement.

M. le président. Madame Vullien, l'amendement n° 241 rectifié *quater* est-il maintenu ?

Mme Michèle Vullien. Non, monsieur le président ; je vais le retirer, car je fais confiance à Mme la ministre. Toutefois, la confiance n'exclut pas le contrôle ; nous verrons bien ce qu'il en sera au mois de mai. En attendant, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 241 rectifié *quater* est retiré.

Je suis saisi de trois amendements identiques.

L'amendement n° 257 rectifié *bis* est présenté par MM. Gremillet et Chaize, Mme Deromedi, MM. Bonne, Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménie, Mme Bruguière, MM. Regnard, Raison et B. Fournier, Mme Lamure, MM. Pierre, Longuet et Bonhomme et Mme Garriaud-Maylam.

L'amendement n° 463 rectifié *bis* est présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

L'amendement n° 644 rectifié *bis* est présenté par MM. Pellevat et L. Hervé, Mmes Berthet, Noël et Vullien, MM. Luche et Panunzi, Mmes Vermeillet et Micouneau, MM. Le Nay et Longeot, Mme Morhet-Richaud, M. Moga, Mmes Puissat et Deromedi, MM. Charon et Sido, Mme Joissains, MM. Chaize, Genest, B. Fournier, Duplomb et J.M. Boyer, Mme Billon et MM. Karoutchi, Rapin et Savin.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 7

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 1211-4 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans le cadre de leurs missions de service public mentionnées au présent article, l'État et les collectivités territoriales tiennent compte à la fois de la pluralité des besoins en matière de mobilité et de la diversité des territoires afin de leur apporter des réponses adaptées, durables et équitables. » ;

La parole est à M. Daniel Gremillet, pour présenter l'amendement n° 257 rectifié *bis*.

M. Daniel Gremillet. Cet amendement se situe dans la droite ligne de celui qui a précédemment été adopté à l'unanimité. Il s'agit de prendre en compte les territoires de montagne et les territoires insulaires. L'État doit s'appuyer sur l'avis du Comité national de la montagne et les collectivités territoriales sur celui des comités de massif.

Cela a d'autant plus de sens que nombre de comités de massif n'ont pas une dimension territoriale unique. Il est fréquent que plusieurs collectivités soient à cheval sur le même comité de massif. Il est absolument nécessaire d'avoir une cohérence territoriale pour la politique de mobilité à l'intérieur de ces massifs.

Tel est l'esprit de cet amendement.

M. le président. La parole est à Mme Françoise Laborde, pour présenter l'amendement n° 463 rectifié *bis*.

Mme Françoise Laborde. Pour ne pas avoir à demander des rapports *a posteriori*, exigeons des consultations *a priori*. L'État doit pouvoir utiliser les différents avis des conseils des territoires, qui, comme leur nom l'indique, sont en prise avec les réalités du terrain.

M. le président. La parole est à M. Cyril Pellevat, pour présenter l'amendement n° 644 rectifié *bis*.

M. Cyril Pellevat. Cet amendement est défendu.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces trois amendements identiques visent à réaffirmer le principe de prise en compte de la diversité des besoins des territoires et de développement de solutions adaptées équitables dans l'exercice des missions de service public en matière de transports par l'État et les collectivités territoriales.

Cela semble aller de soi, mais il est peut-être préférable de le mentionner explicitement. L'avis est donc favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 257 rectifié *bis*, 463 rectifié *bis* et 644 rectifié *bis*.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 400 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, M. Lafon, Mme Sollogoub, MM. Détraigne, L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnecarrère et A. Marc et Mme C. Fournier, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 10

Supprimer les mots :

les communes dans le cas prévu au premier alinéa du II,

II. – Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre sont autorités organisatrices de la mobilité jusqu'au 31 décembre 2020. Lorsqu'une commune organise un service régulier de transport public au 31 décembre 2020, l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre auquel elle appartient devient de plein droit autorité organisatrice de la mobilité le 1^{er} janvier 2021. Le transfert de compétence, prononcé par arrêté du ou des représentants de l'État dans le ou les

départements concernés, a lieu dans les conditions prévues aux cinquième, septième et dernier alinéas de l'article L. 5211-17 du code général des collectivités territoriales et prend effet le 1^{er} juillet 2021 dans les communautés de communes qui ne sont pas compétentes à cette date. »

III. – Alinéa 17

Supprimer cet alinéa.

IV. – Alinéa 89

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. L'objectif assigné au projet de loi, assurer que les territoires soient couverts dans leur intégralité par une AOM, doit être mis en œuvre de manière lisible et efficace.

Or la rédaction actuelle de l'article 1^{er} laisse subsister quelques dispositions qui risquent *in fine* d'aboutir à une situation contraire à l'objectif initial, c'est-à-dire au maintien de territoires où la lisibilité des offres de mobilité serait mise à mal.

Cet amendement a donc pour objet de remédier à de telles incohérences en réaffirmant la pertinence de l'avènement du couple régions-intercommunalités dans l'organisation des mobilités. Ainsi, les communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ne pourront plus être AOM au-delà du 31 décembre 2020. Après cette date, les communes qui exerçaient précédemment leur compétence d'AOM et avaient constitué un réseau de transports publics en prélevant du versement transport devront transférer automatiquement cette compétence à leur EPCI.

Toutefois, à titre d'exception, et pour des raisons géographiques, les communes dites isolées, c'est-à-dire les « îles » non membres d'un EPCI à fiscalité propre, pourront rester AOM sur leur territoire respectif.

Par ailleurs, la disposition du projet de loi qui précise la possibilité pour les communes de transférer leur compétence à la communauté de communes à laquelle elles appartiennent – c'est l'alinéa 89 – devient superflue. Les communes sont déjà en mesure de transférer leur compétence.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement vise à modifier sensiblement la rédaction adoptée en commission sur l'initiative conjointe de notre commission et de la commission des lois ; Mme le rapporteur pour avis Françoise Gatel pourra vous en parler.

Contrairement à l'objectif affiché dans l'exposé des motifs – il s'agit de remédier à certaines incohérences –, le dispositif proposé dans l'amendement crée de la confusion. Il n'apparaît plus clairement qu'un mécanisme général de transfert aux communautés de communes est mené sur l'initiative des communes en préservant leur liberté de délibérer ou non en ce sens.

En outre, il y aurait une période d'incertitude entre le 31 décembre 2020 et le 1^{er} juillet 2021 pour un grand nombre d'intercommunalités.

Enfin, la réécriture envisagée ne permettrait plus explicitement d'effectuer le transfert avant le 1^{er} juillet 2021 pour les communes et intercommunalités qui le souhaiteraient.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. À la suite des nombreux échanges que j'ai eus avec les associations de collectivités territoriales, j'ai souhaité laisser les collectivités choisir leur mode d'organisation.

J'ai bien entendu que beaucoup de communes avaient mal vécu les transferts obligatoires de compétences. Le texte ne va pas dans cette direction ; il laisse les communes délibérer sur les transferts de compétences.

M. François Bonhomme. À la bonne heure ! Il était temps !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Mais l'amendement proposé prend, me semble-t-il, le contre-pied de la liberté qui est laissée aux communes. L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

M. François Bonhomme. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Ma chère collègue, si je comprends l'intention d'une rationalisation pour une meilleure visibilité, je ne partage pas tout à fait votre conclusion. À mon sens, ce que nos concitoyens attendent, c'est de l'efficacité et du service. Cela va d'un service de transport régulier ou du transport scolaire organisé à une grande échelle à un transport très fin à la demande, qui est parfois mis en place aujourd'hui au sein d'une seule commune pour permettre à des gens n'habitant pas en centre-ville de venir au marché ou d'accomplir un certain nombre de formalités.

Le projet de loi vise à améliorer le service sur l'ensemble du territoire. Je pense qu'il faut permettre, en accord avec les associations d'élus, aux communes qui assurent un service en « dentelle », si j'ose dire, de continuer à l'exercer. Je ne pense pas que, à l'issue du transfert aux régions, celles-ci continueront à s'occuper de la charmante petite dame qui veut aller au marché un jour par semaine à plus de quatre-vingts ans !

C'est pourquoi, avec M. le rapporteur, nous avons proposé conjointement une rédaction différente.

M. le président. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour explication de vote.

Mme Michèle Vullien. Je ne partage pas du tout cette analyse. Je vais retirer mon amendement, mais j'espère qu'on ne verra plus du tout de zones blanches.

Étant moi-même élue depuis plus de vingt ans, je connais tout de même un peu les élus : je crains fort que certains ne veuillent prendre aucune compétence et qu'il y ait encore des zones non desservies.

Au moins, j'aurai essayé de défendre cet amendement, sur lequel j'ai travaillé avec des gens très compétents. Nous ne nous retrouvons pas dans la réponse qui nous a été apportée.

Je retire mon amendement. Nous verrons bien ce qu'il en sera.

M. le président. L'amendement n° 400 rectifié *bis* est retiré.

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

L'amendement n° 401, présenté par Mme Vullien, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 10

Remplacer les mots :

mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'ont pas mis en œuvre le transfert prévu au deuxième alinéa du II du présent article

par les mots :

non membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre

II. – Alinéas 12, 13 et 19, premières phrases

Remplacer les mots :

mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales

par les mots :

non membre d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre

III. – Alinéa 14

Remplacer les mots :

mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du même code

par le mot :

concernées

IV – Alinéa 15, première phrase

Remplacer les mots :

mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du même code

par les mots :

non membre d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre

V. – Alinéa 16

Remplacer les mots :

mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales

par le mot :

concernées

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. L'article 1^{er} permet aux communes mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales, c'est-à-dire aux communes « isolées » non membres d'un EPCI à fiscalité propre, de rester autorités organisatrices de la mobilité sur leur territoire.

Cet amendement vise à simplifier la rédaction de telles dispositions, en préférant les mots : « non membre d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre » à la référence un peu alambiquée qui figure dans le texte.

M. le président. L'amendement n° 398 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, MM. Capo-Canellas et Détraigne, Mmes Sollogoub, N. Delattre et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnecarrère et A. Marc et Mme C. Fournier, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée au premier alinéa du présent article n'organise pas de services de transport scolaire, la région est compétente pour assurer ces services sur le ressort territorial de l'autorité organisatrice concernée.

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Du fait du caractère séculaire de la compétence d'organisation de la mobilité institué par le projet de loi, les AOM nouvellement créées pourront décider de ne pas exercer certaines missions.

Or, dans le cas où l'une de ces AOM choisit de ne pas exercer la compétence d'organisation du transport scolaire, le texte ne cible aucune collectivité chargée de cette mission.

Afin de ne pas risquer une rupture de desserte scolaire sur ce territoire, cet amendement vise à faire en sorte que la région soit compétente pour organiser les services de transport scolaire à l'intérieur du ressort territorial de l'EPCI concerné.

M. le président. L'amendement n° 924, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 14

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le transfert des services de transport public réguliers, à la demande ou scolaires intervient à la demande de la communauté de communes et dans un délai convenu avec la région.

II. - Alinéa 15 et 16

Supprimer ces alinéas.

III. – Alinéa 79

Remplacer le mot :

demande,

par les mots :

demande et

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à supprimer le troisième cas de réversibilité de la région vers la communauté de communes et à supprimer le délai de trois ans pour transférer des services réguliers à la demande ou scolaires.

Dans le cadre des longues concertations menées en amont de la préparation de ce projet de loi, j'ai veillé à avoir un consensus entre les différentes associations d'élus, qu'il s'agisse des communes, des intercommunalités, des régions ou des départements. Le texte qui vous est proposé est parvenu à un point d'équilibre. Certains niveaux de collectivités auraient souhaité une prise de compétence plus automatique des intercommunalités. Des régions auraient peut-être souhaité exercer plus directement la compétence.

La création d'un nouveau cas de réversibilité nous fait revenir sur ce consensus. En tout cas, je peux vous l'assurer, les régions ne souhaitent pas qu'on introduise ce troisième cas de réversibilité ; cela crée une forme d'instabi-

lité. Les deux hypothèses qui sont d'ores et déjà prévues concernent le cas d'une modification du périmètre de l'intercommunalité et celui de la création d'un syndicat mixte.

Enfin, je ne vois pas l'intérêt de préciser le délai de trois ans. Il est prévu que les transferts interviennent à la demande de l'autorité organisatrice dans un délai convenu avec la région.

M. le président. L'amendement n° 1008 rectifié *bis*, présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mmes Lavarde et Duranton et MM. Le Gleut, Laménié, Regnard, Poniatowski et Gremillet, est ainsi libellé :

I. Alinéa 16

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Le transfert des services de transport public réguliers, à la demande ou scolaires intervient à la demande de la communauté de communes ou de la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales et dans un délai convenu avec la région.

II. Alinéa 79

Remplacer le mot :

demande,

par les mots :

demande et

La parole est à M. Jean-François Husson.

M. Jean-François Husson. Cet amendement a le même objet que celui qui a été défendu par Mme Vullien.

Dans le droit fil de ce que vient d'indiquer Mme la ministre, cet amendement a été travaillé en lien avec les associations d'élus pour éviter tout risque de « trou dans le gruyère », notamment dans la continuité du service de transport scolaire dans le cas où il y aurait plusieurs intervenants possibles.

L'idée est de permettre que la région soit effectivement désignée comme autorité compétente si l'EPCI autorité organisatrice de mobilité faisait le choix de ne pas assumer la compétence d'organisation du transport scolaire.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'amendement n° 401 tend à modifier des rédactions plus précises adoptées sur l'initiative de la commission des lois. Son adoption ferait disparaître la prise en compte d'un transfert de la compétence d'organisation des mobilités à la région. Avis défavorable.

L'amendement n° 398 rectifié *bis* a déjà été examiné en commission. Une telle précision ne nous paraît pas nécessaire dès lors qu'il est prévu que, en cas de transfert de la compétence d'organisation de la mobilité à une communauté de communes, les services de transport scolaire ne sont transférés de la région vers cette dernière qu'à sa demande. L'amendement présenté par notre collègue Jean-François Husson permet de clarifier ce point. Avis défavorable.

L'amendement n° 924 tend à apporter des précisions sur le transfert de certains services de la région vers une communauté de communes devenant compétente en matière de

mobilité et à supprimer le troisième cas de réversibilité, inséré sur l'initiative conjointe de notre commission et de la commission des lois.

Nous avons souhaité introduire un cas supplémentaire de réversibilité fondé sur un commun accord entre la région et une communauté de communes. Il n'y a donc pas de transfert sans accord des deux parties. Notre souci était de permettre à une communauté de communes de revenir à un moment donné sur une décision de transfert, par exemple pour des raisons politiques, s'il y a eu un changement à la tête de l'exécutif à la suite d'une élection, ou parce qu'un vice-président très motivé sur le sujet vient d'être désigné. On peut aussi imaginer qu'une région ne traite pas la mobilité comme les élus le souhaiteraient. Nous intégrons donc un troisième cas de réversibilité pour permettre aux intercommunalités de revenir sur une telle décision, dans le cadre d'un accord avec la région. Nous considérons qu'un accord commun est nécessaire, afin de ne pas créer d'instabilité dans l'organisation des mobilités.

Les modifications proposées par le I et le III de l'amendement sont opportunes pour clarifier les conditions de transfert, mais le II ne nous convient pas.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Enfin, les précisions que l'amendement n° 1008 rectifié *bis* tend à apporter sont utiles au mécanisme de transfert des services de transport scolaire. Avis favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis que M. le rapporteur sur l'amendement n° 401.

L'amendement n° 398 rectifié *bis* porte sur un point qui me semble déjà traité dans le texte. J'en demande donc le retrait. À défaut, l'avis serait défavorable.

L'amendement n° 1008 rectifié *bis* a la même rédaction que celui du Gouvernement sur le transport scolaire. Pour ma part, je souhaite l'adoption de l'amendement du Gouvernement. Toutefois, si celui-ci n'était pas adopté, je serais favorable à l'amendement présenté par M. Husson.

M. le président. La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. Cher Jean-François Husson, en Bretagne, nous aimons beaucoup les trous dans le gruyère. (*Sourires.*) Ce sont les trous dans la raquette qui nous plaisent moins...

Je m'abstiendrai sur l'amendement n° 1008 rectifié *bis*. Je crois en avoir compris le sens.

Toutefois, il y a, me semble-t-il, une obligation pour les régions à assumer les transports publics et le transport scolaire quand cette compétence n'est pas exercée par la communauté de communes, sauf quand un périmètre de transport urbain, ou PTU, existait avant le mois de septembre 1984.

Je m'abstiendrai donc à titre personnel sur cet amendement, que la commission des lois n'a pas examiné.

Madame la ministre, je suis assez opposée, par principe et par religion laïque et républicaine, à votre amendement. Ainsi que M. le rapporteur l'a souligné, la commission du développement durable et la commission des lois ont conjointement introduit une troisième possibilité de réversi-

bilité. En cas d'accord entre la région et une communauté de communes, on offrirait la possibilité à l'intercommunalité de reprendre la compétence.

Il me semble très important, dans un esprit de dialogue – vous y avez fait référence – et d'intelligence territoriale, de laisser une telle possibilité. Il me semble tout de même perturbant, dans une assemblée qui représente les territoires, de décider que l'on ne tiendra pas compte des souhaits d'un EPCI et d'une collectivité qui seraient d'accord entre eux ! Faisons confiance aux territoires. L'intercommunalité ne prendra jamais la région par surprise.

Je suis donc défavorable à un tel amendement, dont l'adoption aurait pour effet de limiter encore une fois la liberté des territoires.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 401.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 398 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 924.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1008 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

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

L'amendement n° 627 rectifié *bis*, présenté par MM. Bérít-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Rédiger ainsi cet alinéa :

« II. – Au plus tard le 30 juin 2021, les communes membres d'une communauté de communes à laquelle la compétence d'organisation de la mobilité, hors les services mentionnés aux articles L. 3111-1 et L. 3111-9, n'a pas été transférée délibèrent en vue du transfert de cette compétence. Si le transfert n'est pas intervenu au 1^{er} juillet 2021, la région peut exercer cette compétence sur le territoire de la communauté de communes concernée et est, à ce titre, autorité organisatrice de la mobilité, sauf pour les compétences mobilité déjà exercées par les communes.

La parole est à M. Joël Bigot.

M. Joël Bigot. Le présent projet de loi doit s'inscrire dans la philosophie de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe, qui a clarifié la répartition des compétences dans le domaine de la mobilité.

Dans cette optique, notre amendement tend à prévoir que la prise de compétence en matière d'organisation de la mobilité par les communautés de communes s'effectue en un seul bloc, à l'exception des nouvelles compétences

dévolues aux régions en application de la loi NOTRe : services non urbains, réguliers ou à la demande, et organisation des transports scolaires.

Cet amendement vise à ne pas fragmenter la compétence mobilité afin d'éviter d'avoir deux autorités organisatrices responsables, pour des services différents, sur le territoire d'une même commune. Ainsi, en cas d'exercice de la compétence par la région, cette cohérence dans l'organisation des services sera également garantie.

M. le président. L'amendement n° 507 rectifié *bis*, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguière, MM. Piednoir et Brisson, Mme Bonfanti-Dossat, M. de Nicolaÿ, Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Pointereau, Bonhomme, Milon, Vogel et Laménié, Mme Lanfranchi Dorgal, MM. Revet, Gremillet, Poniatowski, Duplomb et B. Fournier et Mme Bories, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Remplacer les mots :

et pour le financement desquels elles peuvent continuer à prélever le versement destiné au financement des services de mobilité

par une phrase ainsi rédigée :

. Les communes qui finançaient ces services par le versement destiné au financement de la mobilité peuvent continuer à prélever ce versement.

La parole est à M. Patrick Chaize.

M. Patrick Chaize. L'alinéa 11 de l'article 1^{er} du projet de loi d'orientation des mobilités n'autorise les communes à maintenir certains services qu'elles organisent déjà que dans les seuls cas où elles prélèvent le versement transport. Cette disposition manque de souplesse et ne correspond ni aux pratiques ni aux réalités du terrain.

En effet, les communes qui assurent aujourd'hui des services de proximité à la demande ou d'accompagnement individualisé, par exemple, devraient pouvoir continuer à les offrir dans le cas où la région exerce la compétence en lieu et place de la communauté de communes dont elles sont membres, qu'elles aient ou non prélevé le versement transport avant le transfert.

M. le président. L'amendement n° 340 rectifié *bis*, présenté par MM. Vial et Savary, Mmes Chain-Larché et Thomas, MM. Gremillet, Revet et Cuypers, Mmes Raimond-Pavero et Lherbier, M. Husson, Mmes Lassarade, Ramond et Deromedi, MM. del Picchia et D. Laurent et Mmes Morhet-Richaud et Berthet, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

La région met en place un observatoire des mobilités dont l'objet est de mesurer chaque année les trafics de tous les transports des biens et des personnes, de leur évolution et de la place des nouveaux modes de transports. Ce relevé annuel est rendu public à la fin de chaque premier trimestre suivant l'année d'évaluation et au terme du premier trimestre 2020 pour la première année. Ses membres ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de cet observatoire ne peut être pris en charge par une personne publique.

La parole est à M. Jean-Pierre Vial.

M. Jean-Pierre Vial. En raison de la montée en puissance des mobilités et de ses enjeux, de plus en plus d'acteurs interviennent et de plus en plus de services sont mobilisés. Tout cela conduit à une complexité qui frise la confusion et le manque de clarté.

Vous avez été confrontée à cette problématique, madame la ministre, lors de votre récent déplacement en Savoie, dans le prolongement d'une demande qui vous avait été adressée par le président du conseil départemental afin de mettre en place une mission sur la complexité des déplacements dans le secteur alpin. Vous avez également accepté le principe de la mise en place d'un observatoire, demande qui ne date pas d'hier puisque de l'un de vos prédécesseurs, M. Dominique Perben, avait envisagé d'en créer un il y a une dizaine d'années et que M. Duron lui-même avait préconisé la création d'une telle instance dans un rapport de 2014.

Nous proposons donc qu'un observatoire soit mis en place au niveau de chaque région pour faire annuellement le point sur les mobilités. Cela permettrait à l'ensemble des acteurs des collectivités de prendre leurs décisions après des discussions plus transparentes.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La réécriture proposée au travers de l'amendement n° 627 rectifié *bis* n'apporte pas de complément utile et viendrait affaiblir une disposition prévoyant que les communes organisant déjà des services de mobilité pourraient continuer à le faire et à prélever un versement mobilité lorsque la région devient AOM. La commission a donc émis un avis défavorable.

L'amendement n° 507 rectifié *bis* vise à clarifier une disposition du projet de loi prévoyant que les communes organisant déjà des services de mobilité pourront continuer à le faire lorsque la région deviendra AOM sur leur territoire. Cette faculté repose bien sur l'organisation de services et non sur leurs modalités de financement. L'amendement proposé permet d'éviter toute ambiguïté sur le dispositif. La commission a donc émis un avis favorable.

Quant à l'amendement n° 340 rectifié *bis*, le projet de loi prévoit bien que chaque région devra assurer le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. Il ne nous paraît pas judicieux dès lors d'imposer par la loi les modalités de suivi du secteur des transports. Laissons les collectivités territoriales, une fois encore, se saisir de cette responsabilité selon les modalités qu'elles jugeront les plus pertinentes, y compris avec les outils que chacune d'entre elles a déjà mis en place. Évidemment, les régions auront intérêt à communiquer et à dresser le bilan de leurs actions, même si cela ne se fera pas forcément au travers d'un observatoire. J'ajoute que la région étant chef de file et ayant mis en place un comité des partenaires, les comptes rendus seront réguliers. La commission demande donc le retrait de cet amendement considérant qu'il est déjà satisfait par la mise en place des compétences au niveau de la région.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. En ce qui concerne l'amendement n° 627 rectifié *bis*, je ne pense pas qu'il faille s'enfermer dans l'esprit de la loi NOTRe. Il est au contraire important de permettre aux communes qui le souhaitent de récupérer l'organisation de transports réguliers, à la demande et scolaires. Avis défavorable.

Le Gouvernement partage l'avis de la commission sur l'amendement n° 507 rectifié *bis* et sur l'amendement n° 340 rectifié *bis*.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Vial, pour explication de vote.

M. Jean-Pierre Vial. Je retire mon amendement avec beaucoup de regrets. Ce n'est pas parce qu'une collectivité régionale aura la maîtrise de sa politique et de ses informations qu'elle sera disposée à partager ces dernières avec les nombreux acteurs concernés.

M. le président. L'amendement n° 340 rectifié *bis* est retiré.

La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. Je dirai un mot de l'amendement n° 627 rectifié *bis*. Je suis très heureuse à cette heure tardive d'entendre quelqu'un louer la philosophie de la loi NOTRe. Je vous adresse donc tous mes compliments, monsieur le sénateur, parce que nous avons plutôt tendance à y voir un irritant ! (*Sourires.*)

Comme l'a souligné Mme la ministre, il serait dommage de faire une loi NOTRe de la mobilité. Notre volonté est bien de couvrir la totalité des territoires par des solutions souples et nouvelles. Il est important que l'on puisse continuer à permettre à certaines communes de faire un service « en dentelle » et du transport à la demande à l'échelle la plus pertinente, selon le principe du circuit court. C'est mieux que de confier la totalité de la compétence à la région, qui aura des difficultés à travailler avec autant d'excellence.

Mme Sophie Primas. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour explication de vote.

M. Claude Bérit-Débat. Il faut bien que certains d'entre nous croient encore à la loi NOTRe, madame le rapporteur, surtout ceux qui l'ont votée, et nous sommes nombreux ici à l'avoir fait ! (*M. Philippe Bonnecarrère applaudit.*)

Cet amendement me semble apporter un peu plus de clarté, car certains territoires se retrouveront avec deux autorités pour organiser la mobilité, ce qui n'ira pas sans poser des problèmes, même si j'approuve votre idée d'organiser du transport à la demande et de proposer un service « en dentelle ». Je le maintiens pour qu'il soit soumis tout de même au vote.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 627 rectifié *bis*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 507 rectifié *bis*.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 1027, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 19

Compléter cet alinéa par les mots :

ou la commune concernée

La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1027.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 789, présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 23

Compléter cet alinéa par les mots :

l'offre de services de mobilité qui comprend notamment

II. – Alinéas 24 à 28

Remplacer le mot :

Des

par le mot :

Les

La parole est à M. Frédéric Marchand.

M. Frédéric Marchand. Le projet de loi introduit un changement d'approche des mobilités en substituant la notion de « mobilité » à celle de « transport ». Ainsi il prend en compte l'ensemble des acteurs de l'écosystème pouvant répondre aux problématiques de fractures territoriales et sociales.

Dans ce contexte, les services de mobilité doivent pouvoir s'entendre comme l'ensemble des moyens concourant à la mobilité des personnes, qu'ils soient publics ou privés, collectifs ou individuels.

Cet amendement vise donc à tirer les conséquences de cette approche au travers d'une définition élargie.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La portée de cet amendement est très incertaine et pourrait être source d'insécurité juridique. Par ailleurs, il ne revient pas aux AOM d'organiser de manière générale l'offre privée de mobilité, sous réserve de cas particuliers tels que la régulation du *free floating*, via des dispositions spécifiques prévues ailleurs dans le texte. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il me semble en effet que la rédaction pourrait conduire à demander à l'autorité organisatrice d'organiser également les services privés. Cette rédaction pouvant poser quelques problèmes, je demande le retrait de cet amendement.

M. le président. Monsieur Marchand, l'amendement n° 789 est-il maintenu ?

M. Frédéric Marchand. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 789 est retiré.

L'amendement n° 135, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéas 33 et 63

Compléter ces alinéas par les mots :

notamment les associations de représentants d'usagers, les personnels et leurs organisations syndicales, ainsi que les opérateurs en charge d'un service de transport public

La parole est à Mme Céline Brulin.

Mme Céline Brulin. Il s'agit de préciser quels sont les acteurs concernés par la consultation sur l'organisation des mobilités prévue par cet article, et d'inscrire noir sur blanc que « les associations de représentants d'usagers, les personnels et leurs organisations syndicales, ainsi que les opérateurs en charge d'un service de transport public » participeront à la définition de cette offre, d'une part, pour des raisons démocratiques et, d'autre part, pour pouvoir bénéficier de leur expérience, voire de leur expertise, et de la pluralité des points de vue qu'il faut prendre en compte pour l'organisation des mobilités.

Je pense à la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, la FNAUT, qui regroupe près de 160 associations d'usagers et environ 80 000 adhérents. Vos services la reçoivent d'ailleurs régulièrement, madame la ministre.

Je pense aussi, à titre tout à fait personnel, à un collectif d'usagers de la ligne Paris-Granville qui fait en ce moment des propositions extrêmement pertinentes pour que le premier train de la ligne arrive à Paris un peu plus tôt le matin et parte un peu plus tard le soir pour répondre aux besoins des acteurs économiques et des étudiants qui souhaitent faire l'aller-retour dans la journée. Ce collectif demande aussi un arrêt à Versailles afin que la ligne soit connectée à la desserte TGV.

Je pense enfin aux personnels et à leurs organisations syndicales qui possèdent eux aussi une expertise large et indiscutable dans l'organisation des transports : il s'agit non seulement de leur outil de travail, mais aussi de leur environnement.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le projet de loi établit un principe général d'association des acteurs concernés à l'organisation des mobilités par les AOM. Il existe aujourd'hui des comités d'usagers. Demain, nous aurons les comités de partenaires au sein des bassins de mobilité. Il s'agit une fois de plus d'un principe général, le chef de file étant la région. Il n'est donc pas utile de préciser dans la loi quels sont les destinataires, sauf à entrer dans des énumérations interminables qui pourraient ne pas être exhaustives. Laissons les acteurs locaux et les AOM définir tout cela, en lien avec les partenaires habituels qui seront associés de manière systématique.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le cas mentionné relève des comités de desserte créés par le nouveau pacte ferroviaire. J'ai bien compris, madame la sénatrice, que, de façon générale, vous ne partagez pas la philosophie de ce nouveau pacte ferroviaire. Néanmoins, il répond ici à votre demande.

Par ailleurs, comme l'a souligné M. le rapporteur, il y a bien un principe général d'association des différents acteurs à la définition des offres de transport public, qui renvoie ensuite au comité des partenaires prévu à l'article 4. Cet amendement étant ainsi satisfait, j'en demande le retrait. À défaut, j'émettraï un avis défavorable.

M. le président. Madame Brulin, l'amendement n° 135 est-il maintenu ?

Mme Céline Brulin. Tout à fait, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 135.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 136, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

I. – Après les alinéas 33 et 43

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« – Elle engage des études et analyses sur l'opportunité et la faisabilité d'une mise en œuvre de la gratuité des transports publics afin de garantir pour tous le droit à la mobilité.

II. – Après l'alinéa 64

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« – Il engage des études et analyses sur l'opportunité et la faisabilité d'une mise en œuvre de la gratuité des transports publics afin de garantir pour tous le droit à la mobilité.

La parole est à Mme Christine Prunaud.

Mme Christine Prunaud. La prise de conscience écologique générale pousse à imaginer de nouvelles solutions pour éviter le « tout-voiture » et à reconsidérer l'usage des transports collectifs. La transition écologique attendue de tous devra être inclusive et ne pourra pas se faire sur le dos des plus précaires.

Inviter les automobilistes à abandonner leur voiture au profit des transports collectifs est une entreprise difficile, qui doit s'accompagner d'une politique tarifaire incitative.

Beaucoup de villes ont déjà franchi le pas et il est temps de réfléchir de manière globale aux conséquences que pourrait avoir la gratuité totale ou partielle des transports en commun comme corollaire d'un droit au transport et à la mobilité.

Les bénéfices cumulés sont nombreux. Ils sont d'abord sociaux, en rompant avec l'isolement des publics les plus fragilisés et en augmentant le pouvoir d'achat des citoyens. Ils sont ensuite écologiques, en préservant la qualité de l'air.

Le Sénat se penchera sur le sujet dans le cadre d'une mission commune d'information demandée par notre groupe. Il faut d'ores et déjà ouvrir la possibilité pour les autorités organisatrices de la mobilité d'en faire de même, d'autant que la gratuité s'envisage d'abord territoire par territoire, en fonction de l'état du réseau, du volume de passagers et du potentiel fiscal du territoire. Il s'agit surtout d'un choix politique.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous regrettons tous et nous dénonçons souvent le poids des normes et des contraintes imposées aux collectivités. Nous avons été nombreux ici à siéger dans des exécutifs locaux. À ce titre, il n'est pas raisonnable au regard du principe de libre administration d'imposer à toute AOM d'engager des études sur un sujet spécifique, d'autant plus que, comme vous le savez, la gratuité des transports publics est un sujet qui fait largement débat au niveau national entre les différents acteurs du secteur. À ce jour, rares sont les AOM qui ont fait ce choix. La mission d'information créée récemment dans le cadre de l'exercice de son « droit de tirage » par votre groupe pourra utilement contribuer à ce débat. Avis défavorable : laissons respirer les collectivités et les AOM.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis triplement défavorable à cet amendement.

D'abord parce que je pense qu'il empiète sur les compétences des autorités organisatrices auxquelles il revient de fixer les tarifs.

Ensuite, parce que la loi prévoit d'ores et déjà l'obligation de mettre en place des tarifs sociaux : la problématique mentionnée de l'accès au transport des publics fragiles est donc bien prise en compte et le projet de loi renforce la compétence des autorités organisatrices sur la mobilité solidaire. Au-delà de la question tarifaire, certains publics nécessitent un accompagnement pour accéder aux services de mobilité, même quand ils existent et qu'il n'y a pas de barrière liée au prix.

Enfin, parce que, de façon générale, à un moment où beaucoup de nos concitoyens n'ont aucune alternative à la voiture individuelle, la priorité est de développer des services de mobilité. C'est le cas dans les zones rurales et dans les zones urbaines denses où il existe certes des services de mobilité, mais bien souvent en nombre insuffisant – j'en veux pour preuve la congestion routière autour des grandes métropoles.

Dès lors qu'il existe déjà une obligation de faciliter l'accès des publics fragiles aux transports publics, dès lors que l'on renforce l'accompagnement de ces publics, la priorité est à mon sens d'aller vers plus de services de mobilité. C'est à elle qu'il convient de consacrer les financements publics.

M. le président. La parole est à Mme Christine Prunaud, pour explication de vote.

Mme Christine Prunaud. Je suis d'accord avec vous, madame la ministre, sur les transports indemnisés de manière partielle. Mais la gratuité est appliquée dans de nombreuses villes. J'ai apprécié l'expression de Mme le rapporteur pour avis qui a parlé de conciliations à la façon de la dentelle bretonne. Comment feront la région et l'autorité organisatrice pour trouver une conciliation avec un territoire qui pratique déjà la gratuité ? Quels sont les outils de la région pour ne pas annuler la gratuité des transports qui existe déjà dans certains territoires ?

M. le président. La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. La question de la gratuité du transport est largement posée et suscite des positions très différentes alors même que chacun comprend l'intérêt et la nécessité de faciliter la mobilité, mais en réduisant les coûts. S'il y a des solutions de mobilité, y compris des mobilités connectées, le coût sera moins élevé pour les personnes aujourd'hui contraintes d'utiliser leur voiture individuelle.

Par ailleurs, je rappelle que les transports sont largement financés par les entreprises. Aujourd'hui, le versement transport finance à peu près 45 % des dépenses de transport en Île-de-France. Ce taux est moins important ailleurs parce qu'il y a sans doute moins d'offres de transport,...

M. Jean-François Husson. Beaucoup moins !

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. ... mais il s'élève néanmoins à plus d'un tiers ! Des entreprises commencent à dire qu'elles contribuent par un versement transport aux solutions de mobilité qui ne servent pas forcément à leurs salariés quand ceux-ci sont dans des zones d'activités sans transports collectifs.

M. Jean-François Husson. Très juste !

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. Si, en plus, la collectivité décide d'instaurer systématiquement la gratuité systématique alors que c'est l'entreprise qui paie sans en avoir le bénéfice, l'acceptabilité du versement transport sera remise en question.

M. Jean-François Husson. Exactement !

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. Or nous envisageons de l'élargir. Mme la ministre l'a rappelé : le projet de loi intègre bien des tarifs solidaires et sociaux. À titre personnel, je ne suis pas favorable à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 136.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 134, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 34

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« – Elle favorise le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives. » ;

II. – Après l'alinéa 44

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« – Elle favorise le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives.

III. – Après l'alinéa 65

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« – Il favorise le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives. » ;

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Dans un souci de préservation de l'environnement et de la santé publique, cet amendement vise à ajouter un objectif à l'action des autorités organisatrices de la mobilité. Elles devront ainsi favoriser le changement de pratique et le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives.

Il s'agit simplement de préciser et d'explicitier ce que nous entendons par contribuer « aux objectifs de lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air ».

Il est inutile, mes chers collègues, que je vous refasse l'article sur l'usage des voitures individuelles. Rappelons tout de même que, sur l'ensemble des moyens de transport, les voitures particulières sont responsables de 54 % des émissions de gaz à effet de serre contre 21 % pour les poids lourds. Les voitures individuelles sont coûteuses pour leurs utilisateurs, coûteuses pour notre planète et notre santé, et enfin coûteuses pour notre collectivité.

Loin de nous l'envie d'en imputer la faute aux utilisateurs qui, au vu du prix de l'essence et de la difficulté des trajets, ne l'utilisent que faute de mieux. Par ailleurs, l'usage de la voiture reste indispensable sur certains territoires.

Les nombreuses mobilisations de ces dernières années concernant les transports nous l'ont prouvé, nos concitoyens revendiquent plus de transports collectifs : plus de trains, des horaires étendus, l'extension et la modernisation des réseaux existants, la création de nouvelles lignes.

De la même manière que l'attractivité des mobilités actives suscite un intérêt exponentiel, leur usage s'est largement démocratisé dans nos grandes villes. Il reste cependant insuffisant : 2 % seulement des Français se rendent au travail à vélo contre 31 % aux Pays-Bas ou, plus proche de nous, 5 % en Italie. Des chiffres si bas s'expliquent par le peu d'aménagements et par le risque élevé lié au partage de la route : en 2017, le nombre de cyclistes impliqués dans des accidents de la route a augmenté de 18 % par rapport à l'année 2010. Cela démontre qu'il est temps d'agir concernant tous les modes de mobilité active.

Ainsi, c'est en raison non pas de freins individuels, mais d'un manque d'investissement public que nos concitoyens sont contraints à l'utilisation de leur véhicule personnel.

Tout cela demande un investissement durable de la part de l'AOM en termes d'organisation, de coordination et de réflexion sur le partage des espaces. Les objectifs de lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air doivent être clairement définis. C'est le sens de cet amendement que je vous invite tous, mes chers collègues, à voter avec nous.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il ne me semble pas utile de préciser que les AOM favorisent le report modal dès lors que les modalités d'exercice de la compétence seront déterminées par chacune d'entre elles, en particulier la répartition en termes de modes de déplacement. Là encore, laissons-les décider.

Cet amendement reviendrait à préempter par la loi ce qui relève de la libre administration des collectivités territoriales en orientant la compétence d'organisation de la mobilité dans un certain sens. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement me paraît satisfait : c'est l'objet même d'une autorité organisatrice de la mobilité que de proposer – vous n'aimez pas le terme – des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Je vous propose donc de le retirer.

M. le président. Monsieur Gontard, l'amendement n° 134 est-il maintenu ?

M. Guillaume Gontard. Je le maintiens. Il existe des changements de pratiques, comme nous l'avons vu hier avec les amendements qui concernent 2040 et l'arrêt des moteurs à hydrocarbure. Il importe de mettre en œuvre un vrai changement de pratiques. Nous devons accompagner le mouvement. Il est donc préférable de l'inscrire dans le texte. Avec l'hydrogène et l'électricité, on ne changera aucune pratique : on remplacera juste 40 millions de voitures thermiques par 40 millions de voitures électriques. C'est tout le danger !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 134.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 804, présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 41

Remplacer le mot :

ou

par les mots :

et durable et

II. – Alinéa 42

Remplacer le mot :

ou

par le mot :

et

La parole est à M. Frédéric Marchand.

M. Frédéric Marchand. Il s'agit d'un amendement de précision relatif aux compétences de l'autorité organisatrice de la mobilité régionale. C'est l'occasion d'inscrire le développement durable dans les objectifs qui doivent être visés, dans le droit fil des dix-sept objectifs de développement durable.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. En réalité, la modification pose un problème rédactionnel, sans présenter de plus-value par rapport à la rédaction actuelle du texte. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement pose en effet un problème rédactionnel. J'en demande le retrait.

M. le président. Monsieur Marchand, l'amendement n° 804 est-il maintenu ?

M. Frédéric Marchand. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 804 est retiré.

L'amendement n° 404 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, MM. Capo-Canellas et Détraigne, Mmes Sollogoub et N. Delattre, M. L. Hervé, Mme Kauffmann, MM. Janssens, Bonnacarrère et A. Marc et Mme Billon, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 42

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« – Les services d'intérêt régional évoqués au I du présent article sont définis comme les services qui ne sont pas intégralement réalisés à l'intérieur du ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 ou d'un syndicat mixte agissant selon les termes de l'article L. 1231-11.

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. Il s'agit de préciser ce que l'on entend par « intérêt régional ». Cet amendement a reçu un avis défavorable du rapporteur, car il a considéré qu'il était inutile. J'ai tout de même travaillé ce texte avec le groupe de travail des autorités responsables de transport, qui possède une certaine compétence.

La compétence d'organisation de la mobilité nouvellement dévolue aux régions s'accompagne d'une précision relative au périmètre sur lequel la région peut exercer ses missions. En effet, les services de mobilité pour lesquels la région devient compétente sont ceux « d'intérêt régional ». Or ce terme n'est pas précisément défini, ce qui risque d'engendrer des difficultés d'interprétation juridique.

Le présent amendement tend donc à définir ces services comme ceux dont la mise en œuvre opérationnelle n'est pas intégralement réalisée à l'intérieur du ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité, ou d'un syndicat mixte de type « loi SRU » organisant, en lieu et place de ses membres, des services de transport publics réguliers ou à la demande.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cette définition ne me semble pas opportune, car il n'est pas exclu que la région ait vocation à organiser des services d'importance régionale, mais limités au ressort territorial d'une AOM, notamment dans une logique de rabattement vers une gare ou pour intensifier la desserte sur un territoire bien ciblé.

J'ajoute que la notion d'intérêt régional est déjà utilisée dans le code des transports pour le transport ferroviaire et guidé, sans être définie.

En souhaitant préciser certains points dans la loi, nous allons « verrouiller » le droit applicable et rendre impossibles des initiatives pourtant tout à fait pertinentes et utiles au niveau local.

La commission demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage l'avis du rapporteur : cette précision est inutile dès lors que l'intérêt régional est avant tout défini par la région au travers de l'exercice de sa compétence, dans le respect du principe de spécialité.

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

M. le président. Madame Vullien, l'amendement n° 404 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Michèle Vullien. Non, monsieur le président, je vais le retirer sans aucune conviction. (*Sourires.*)

M. le président. L'amendement n° 404 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 581 rectifié *bis*, présenté par MM. Bérít-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillé et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 45

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Cette délégation peut, notamment, intervenir à la demande d'une ou plusieurs autorités organisatrices de la mobilité constatant, notamment, qu'un besoin de mobilité dépassant leurs ressorts territoriaux respectifs n'est pas satisfait.

La parole est à M. Claude Bérít-Débat.

M. Claude Bérít-Débat. Je défendrai, quant à moi, cet amendement avec conviction !

L'article 1^{er} permet à la région de déléguer l'exercice de sa compétence en matière d'organisation des mobilités à une collectivité territoriale, à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, ou à une autre autorité organisatrice de la mobilité.

Mme le rapporteur pour avis de la commission des lois a supprimé la possibilité d'accorder cette délégation à la demande d'AOM qui constateraient un besoin de mobilités non satisfait dépassant leurs propres ressorts territoriaux.

Nous considérons que cette possibilité donnée aux AOM est importante en ce qu'elle permet de signaler les éventuelles carences en matière d'offre de mobilités qui pourraient subsister en certains points du territoire, et donc d'y remédier. L'un des objectifs du projet de loi est précisément de supprimer les zones blanches de la mobilité dénoncées par Mme la ministre.

C'est la raison pour laquelle nous proposons de réintroduire cette possibilité en cas de délégation permettant de répondre aux besoins de mobilités des territoires.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous ne souhaitons pas rétablir cette disposition qui avait été supprimée sur l'initiative de Françoise Gatel, tout simplement parce qu'elle était superflue et risquait de restreindre la faculté donnée à une région de déléguer ses services. Sur le fond, rien n'empêchera une AOM de formuler une telle demande pour le motif invoqué dans l'amendement.

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

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La commission a amélioré la rédaction initiale sur ce point. Cette précision était en effet inutile, car déjà satisfaite par le droit en vigueur. La délégation d'une collectivité à une autre peut intervenir par voie conventionnelle, et donc sur l'initiative de l'une des deux.

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

M. Claude Bérît-Débat. Je retire l'amendement !

M. le président. L'amendement n° 581 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 60 rectifié *bis*, présenté par M. Karoutchi, Mme L. Darcos, MM. Charon, Daubresse et de Nicolaÿ, Mme Deromedi, M. Lefèvre, Mmes M. Mercier et Micouleau, MM. Morisset, Panunzi, Regnard, Sido, Vogel, Allizard, Babary et Bizet, Mme Bruguière, M. Calvet, Mmes Canayer et Chain-Larché, MM. Chaize, Cuypers, Danesi et Darnaud, Mme de Cidrac, M. de Legge, Mmes Dumas et Duranton, M. B. Fournier, Mme Garriaud-Maylam, M. Ginesta, Mme Giudicelli, MM. Gremillet, Hugonet, Kennel et Laménié, Mmes Lassarade et Lavarde, M. Pemezec, Mmes Primas et Raimond-Pavero, MM. Revet et Savary et Mme Thomas, est ainsi libellé :

Alinéa 56

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il est seul compétent pour délivrer un tel label dans le territoire de la région Île-de-France.

La parole est à M. Roger Karoutchi. (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Roger Karoutchi. Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le président de la commission, madame le rapporteur pour avis, monsieur le rapporteur – je fais ce qu'il faut ! (*Sourires.*) –, cet amendement est d'une simplicité biblique.

Le code des transports permet à l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités de délivrer un label « autopartage ». Pour éviter la petite guerre intestine à laquelle pourrait donner lieu, sur la base de critères qui ne seraient pas forcément identiques, la délivrance de ce label dans des conditions quelque peu particulières, il est proposé de réserver l'exclusivité de l'édition d'un tel label à Île-de-France Mobilités sur l'ensemble du territoire de cette région.

Mme Sophie Primas. Excellent !

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission a considéré que le droit était clair sur ce point, dans la mesure où Île-de-France Mobilités est la seule autorité organisatrice sur le territoire francilien. Toutefois, pour éviter toute ambiguïté, la précision peut être utile.

L'avis est donc favorable. (*Nouvelles exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite loi Maptam, a clairement donné à Île-de-France Mobilités la compétence pour délivrer le label « autopartage ».

Cette autorité organisatrice est donc la seule compétente pour délivrer un tel label en Île-de-France. Le texte est très clair sur l'articulation avec les services existants.

Afin que la loi ne soit ni répétitive ni inutilement compliquée, je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable. (*Mêmes mouvements.*)

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Pourtant, avec l'avis de la commission, cela partait bien... (*Sourires.*)

J'attendais du Gouvernement un avis de sagesse, vertu que je lui reconnais parfois, une sagesse bienveillante et positive ! Je regrette infiniment l'avis donné par Mme la ministre et, naturellement, je maintiens l'amendement.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Primas, pour explication de vote.

Mme Sophie Primas. Permettez-moi de dire quelques mots pour soutenir Roger Karoutchi.

Madame la ministre, la loi est probablement claire, mais peut-être pas suffisamment, puisque les initiatives locales se multiplient, ce qui introduit de la confusion. Abondance de biens ne nuit pas !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 60 rectifié *bis*.

(*L'amendement est adopté.*)

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

Les trois premiers sont identiques.

L'amendement n° 349 rectifié *bis* est présenté par MM. Karoutchi, Bascher, Bonhomme, Calvet et Cambon, Mme L. Darcos, M. Daubresse, Mmes Deromedi, Di Folco, Duranton et Estrosi Sassone, M. Ginesta, Mme Imbert, M. Laménié, Mme Lassarade, MM. Le Gleut, Lefèvre et Magras, Mmes M. Mercier et Micouleau et MM. Milon, Panunzi, Sido, Vial et Vogel.

L'amendement n° 383 rectifié *bis* est présenté par Mmes Primas et de Cidrac et MM. Schmitz et Laugier.

L'amendement n° 694 rectifié *quater* est présenté par MM. Marseille et Laugier, Mmes Vullien et Guidez, MM. Henno, Canevet, Janssens, Moga, Kern, Capocanellas et Bonnecarrère, Mme Tetuanui, M. Cadic et Mmes Billon, Goy-Chavent, Férat et de la Provôté.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Alinéas 73 et 74

Remplacer ces alinéas par cinq alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 1221-4, il est inséré un article L. 1221-4-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1221-4-... – I. – Les opérateurs de transport souhaitant mettre en place un service de transport public essentiellement exploité pour son intérêt historique ou sa vocation touristique, et non soumis au règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, doivent respecter les prescriptions générales d'exécution préalablement publiées par les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 2121-3 et L. 3111-1 du code des transports.

« Les prescriptions prévoient en particulier des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions tels que définis au premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

« Ces prescriptions sont contenues dans une convention conclue après avis conforme de la collectivité compétente en matière de voirie. Il ne peut être accordé de droits exclusifs.

« II. – Les dispositions du I du présent article ne s'appliquent pas aux services bénéficiant d'une convention à la date d'entrée en vigueur de la loi n° ... du ... d'orientation des mobilités, qui peuvent se poursuivre jusqu'au terme de ladite convention. » ;

La parole est à M. Roger Karoutchi, pour présenter l'amendement n° 349 rectifié *bis*.

M. Roger Karoutchi. Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le président de la commission, madame la rapporteure pour avis, monsieur le rapporteur – il n'y a pas de raison, cela a marché le coup d'avant... (*Sourires.*) –, l'objet du présent amendement est de préciser les conditions de désignation des futurs opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique. Cela concerne en premier lieu l'Île-de-France, mais pas seulement.

Cet amendement permet d'envisager la conclusion, après avis conforme de la collectivité compétente en matière de voirie, d'une convention entre l'autorité organisatrice, quelle qu'elle soit – Île-de-France Mobilités pour la région Île-de-France –, et le service de transport concerné.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Primas, pour présenter l'amendement n° 383 rectifié *bis*.

Mme Sophie Primas. Il a été excellemment défendu par mon collègue Roger Karoutchi.

M. le président. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 694 rectifié *quater*.

Mme Michèle Vullien. Il vient d'être admirablement défendu.

J'ajoute que les conditions d'exploitation des services de transports à vocation touristique n'emportent ni diminution des ressources publiques ni création ou aggravation d'une charge publique, les prescriptions posées étant à la seule charge des opérateurs. Voilà qui est fait pour rassurer.

M. le président. L'amendement n° 814 rectifié *bis*, présenté par MM. Bargeton, Marchand, Lévrier, Gattolin et de Belenet, est ainsi libellé :

Alinéas 73 et 74

Remplacer ces alinéas par cinq alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 1221-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1221-4-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1221-4- – I. – Les opérateurs de transport souhaitant mettre en place un service de transport public essentiellement exploité pour son intérêt historique ou sa vocation touristique, et non soumis au règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, doivent respecter les prescriptions générales d'exécution préalablement publiées par les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 2121-3 et L. 3111-1 du code des transports.

« Les prescriptions prévoient en particulier des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions tels que définis au premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

« Ces prescriptions sont contenues dans une convention conclue entre l'opérateur de transport et l'autorité organisatrice mentionnés au premier alinéa, après avis conforme de la collectivité compétente en matière de voirie. Il ne peut être accordé de droits exclusifs.

« II. – Les dispositions du I du présent article ne s'appliquent pas aux services bénéficiant d'une autorisation à la date d'entrée en vigueur de la loi n° ... du ... d'orientation des mobilités, qui peuvent se poursuivre jusqu'au terme de ladite autorisation. » ;

La parole est à M. Frédéric Marchand.

M. Frédéric Marchand. L'objet du présent amendement est de préciser les conditions de désignation des futurs opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique.

En présence de droits spéciaux ou exclusifs d'exploitation, il ne pourrait pas y avoir de désignation d'autres opérateurs de transports à vocation touristique sur ce fondement. Il s'agit de prendre expressément en compte les droits historiques existants, qui arriveront à leur terme au plus tard le 31 décembre 2024, comme le prévoit le code des transports, dans le cadre de la désignation des opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique. Le but recherché est la sécurisation juridique de droits acquis et une prise en compte des éléments d'exclusivité qu'ils contiennent.

Un avis conforme préalable du gestionnaire de voirie a pour objet de prendre en compte ces contraintes, notamment en ce qui concerne le lieu et l'implantation des points d'arrêt, mais aussi au regard de considérations y afférentes, notamment liées à la maîtrise des risques de congestion des voies.

Cet amendement, en ce qu'il a pour objet de préciser les conditions d'exploitation des services de transports à vocation touristique, n'emporte ni diminution des ressources publiques ni création ou aggravation d'une charge publique, les prescriptions qui sont posées étant à la seule charge des opérateurs.

M. le président. L'amendement n° 693 rectifié *ter*, présenté par MM. Marseille et Laugier, Mmes Vullien et Guidez, MM. Henno, Canevet, Janssens, Moga, Kern, Capocanellas et Bonnecarrère, Mme Tetuanui, M. Cadic, Mmes Billon, Goy-Chavent, Férat et de la Provôté et M. Delcros, est ainsi libellé :

Alinéa 74

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Pour les transports à vocation touristique, quand ils sont des services publics réguliers, et dès lors que des droits spéciaux ou exclusifs d'exploitation dont ceux mentionnés au 1° du II de l'article L. 1241-6 du présent code, ne sont pas attribués, Île-de-France Mobilités peut, après publicité mais sans mise en concurrence préalable, inscrire les exploitants au plan régional de transport. Sont susceptibles d'être inscrits les exploitants qui démontrent leur capacité technique à exploiter le service et selon les prescriptions posées par Île-de-France Mobilités, après avis conforme du gestionnaire de voirie compétent. » ;

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. M. Marchand l'a très bien défendu. Je n'aurais pas pu dire mieux !

M. le président. Il n'est pourtant pas tout à fait identique... (*Sourires.*)

Mme Michèle Vullien. Je compléterai donc mon intervention...

Comme l'amendement précédent, celui-ci ne crée pas de charge publique. Ils sont donc dans la même veine, même s'ils ne sont pas identiques, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 1015 rectifié *bis*, présenté par MM. Féraud et Assouline, Mme de la Gontrie, MM. Jomier, Bérît-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau et Devinez, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 74

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les exploitants des services publics réguliers définis à l'article R. 1241-15, dont la vocation est touristique, et qui démontrent leur capacité à exploiter le service selon les prescriptions posées par Île-de-France Mobilités ainsi que par celles posées par les collectivités en tant que gestionnaire du domaine, sur les territoires desquels ces transports sont exploités peuvent être inscrits par Île-de-France Mobilités au plan régional de transport. » ;

La parole est à M. Claude Bérît-Débat.

M. Claude Bérît-Débat. C'est le monde rural qui défend un amendement parisien... (*Sourires.*)

À Paris, l'exploitation des lignes régulières à vocation touristique relève d'une double compétence : celle de l'autorité organisatrice des services réguliers de transport, Île-de-France Mobilités, mais aussi celle de la Ville de Paris en tant que gestionnaire de domaine pour la définition des conditions de circulation et la gestion des points d'arrêt.

Il est proposé de définir ce double niveau de compétence pour permettre une croissance maîtrisée de ces lignes.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous avons adopté en commission, sur l'initiative de Sophie Primas et Roger Karoutchi, des dispositions visant à simplifier la mission donnée à Île-de-France Mobilités d'organiser les transports à vocation touristique lorsqu'ils constituent des services publics réguliers. Ces six amendements vont dans le même sens, en apportant différentes précisions à ces dispositions.

La commission est favorable aux amendements identiques n° 349 rectifié *bis*, 383 rectifié *bis* et 694 rectifié *quater* dont la rédaction tend à permettre à toutes les autorités d'intégrer des prescriptions environnementales dans leur cahier des charges, après avoir obtenu un avis conforme de la collectivité compétente en matière de voirie, et à préserver des conventions existantes à la date d'entrée en vigueur du présent projet de loi.

Quant aux amendements n° 814 rectifié *bis*, 693 rectifié *ter* et 1015 rectifié *bis*, j'en demande le retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage largement les objectifs de ces différents amendements. Il faut effectivement mieux réguler les bus touristiques.

À cette fin, il faut prendre en compte trois éléments.

Tout d'abord, il faut permettre à l'autorité organisatrice – Île-de-France Mobilités dans la région Île-de-France – de définir des prescriptions environnementales pour les véhicules de service touristique.

Ensuite, il faut prévoir des dispositions qui ne fragilisent pas les services autorisés au titre du plan de transport. À cet égard, monsieur Karoutchi, il n'y a pas de convention pour ces services, lesquels bénéficient d'une autorisation. La rédaction de votre amendement pose donc problème.

Enfin, il faut prévoir la possibilité pour la collectivité disposant des compétences sur la voirie d'être associée à cette autorisation délivrée par l'autorité organisatrice.

J'y insiste, la bonne rédaction est celle de l'amendement n° 814 rectifié *bis*, au bénéfice duquel je demande le retrait des autres amendements.

M. Roger Karoutchi. L'amendement n° 814 rectifié *bis* prévoit une convention : c'est le même texte !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non, monsieur Karoutchi, il n'y a pas de convention pour les bus touristiques. (*M. Roger Karoutchi le conteste.*)

Il y a une convention prévue pour l'avenir, mais les services qui figurent dans le plan de transport ne sont pas liés par une convention.

Mme Sophie Primas. Il suffit de lire : « Ces prescriptions sont contenues dans une convention... »

Mme Élisabeth Borne, ministre. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas très grave, le texte pourra être corrigé ultérieurement.

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Madame la ministre, j'ai beaucoup d'estime pour le groupe La République En Marche, tout le monde le sait, et je dois dire qu'il est parfois remarquable... (*Sourires.*) Mais, en l'occurrence, le texte de l'amendement n° 814 rectifié *bis* est le même, et il prévoit, comme nos amendements, des conventions!

Si le but est simplement de dire que l'amendement du groupe La République En Marche a gagné, soit. Mais je ne retire évidemment pas le nôtre, et je demande qu'il soit voté.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 349 rectifié *bis*, 383 rectifié *bis* et 694 rectifié *quater*.

(*Les amendements sont adoptés.*)

M. le président. En conséquence, les amendements n° 814 rectifié *bis*, 693 rectifié *ter* et 1015 rectifié *bis* n'ont plus d'objet.

L'amendement n° 452 rectifié *bis*, présenté par MM. Requier, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Vall, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 74

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 1512-1, il est inséré un article L. 1512-1-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1512-1- – Lorsqu'il est maître d'ouvrage, l'État veille à adapter les infrastructures de transport aux caractéristiques topographiques et aux besoins socio-économiques des territoires. » ;

La parole est à M. Éric Gold.

M. Éric Gold. Cet amendement vise à permettre et à faciliter la construction d'infrastructures routières moins lourdes dans les zones enclavées. En effet, en matière de gabarits routiers, l'État applique des critères indifférenciés sur les infrastructures où il est maître d'ouvrage, avec des portions en 2x2 voies souvent trop chères et inutiles du fait de la faible fréquentation dans les territoires ruraux.

L'idée est donc de permettre de passer à des gabarits moins imposants, mais plus faciles à financer, ce qui contribuerait à la mobilité et au désenclavement des territoires. (*M. Jean-Yves Roux applaudit.*)

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous avons eu l'occasion de discuter de ce sujet hier. L'avis est favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La disposition prévoyant d'associer les départements et les représentants de l'État est déjà prévue dans les Sraddet, qui ont vocation à aborder la planification régionale des infrastructures de transport.

Par ailleurs, aucune norme n'impose à l'État de surdimensionner ses projets sur des territoires qui ne le nécessiteraient pas. Rien n'impose surtout de faire systématiquement des 2x2 voies, car on constate que cela conduit à différer d'année en année, pour ne pas dire de décennie en décennie, les projets.

Cet amendement étant d'ores et déjà satisfait, j'en demande le retrait.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 452 rectifié *bis*.

(*L'amendement est adopté.*)

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

L'amendement n° 691 rectifié *bis*, présenté par MM. Marseille et Laugier, Mmes Vullien et Guidez, MM. Henno, Canevet, Janssens, Moga, Capo-Canellas et Bonnacarrère, Mme Tetuanui, M. Cadic, Mmes Billon, Goy-Chavent et Férat et M. Delcros, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 74

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 1241-9 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1241-9. – Île-de-France Mobilités est administré par un conseil assurant la représentation des collectivités territoriales qui en sont membres, de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France, de la Métropole du Grand Paris et des présidents des autres établissements publics de coopération intercommunale. » ;

La parole est à Mme Michèle Vullien.

Mme Michèle Vullien. L'établissement public Île-de-France Mobilités est actuellement composé de la région, qui est majoritaire avec quinze sièges, de la Ville de Paris, qui détient cinq sièges, et des sept départements d'Île-de-France, à raison d'un siège par département, soit sept sièges.

Siègent également à son conseil d'administration, sans contribution financière : la chambre de commerce et d'industrie de région Paris Île-de-France et un représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale, les EPCI. En revanche, la métropole du Grand Paris, née en 2016, n'y dispose encore d'aucun siège.

Le présent amendement a pour objet d'actualiser la composition du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en y intégrant un siège pour la métropole du Grand Paris, à l'instar de ce qui existe pour la chambre de commerce et d'industrie de région Paris Île-de-France et les autres EPCI d'Île-de-France, c'est-à-dire sans modifier la composition de l'établissement public.

Un décret en Conseil d'État sera nécessaire pour en tirer les conséquences sur le nombre total de sièges et leur répartition.

M. le président. L'amendement n° 443 rectifié *bis*, présenté par MM. Léonhardt, Artano et Roux, Mme M. Carrère, MM. Arnell, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin et MM. Collin, Labbé, Castelli, Dantec, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 74

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À l'article L. 1241-9, après les mots : « d'industrie d'Île-de-France », sont insérés les mots : « , des associations d'usagers ».

La parole est à M. Olivier Léonhardt.

M. Olivier Léonhardt. En Île-de-France comme dans de nombreuses régions de notre pays, la répartition des investissements en matière de transports entre les cœurs d'agglomération et les zones périurbaines est souvent très déséquilibrée.

Les Franciliens qui vivent dans les départements de la grande couronne et qui utilisent les transports en commun subissent chaque jour les conséquences de trente années de sous-investissement dans les infrastructures existantes, qu'il s'agisse des RER ou des TER.

Les 5,5 millions d'habitants des départements de la grande couronne passent en moyenne deux heures trente par jour dans les transports, contre un peu moins de la moitié de ce temps pour les habitants de la zone très dense. Ils subissent, par ailleurs, des conditions de transport bien plus inconfortables. Le réseau existant est au bord de l'implosion : trains supprimés ou bondés, affaissement des voies, retards, lignes fermées sont leur quotidien.

Ce déséquilibre dans les investissements est d'autant plus dommageable que ce sont les habitants des zones périurbaines qui utilisent, parce qu'ils y sont contraints, leur voiture. C'est à eux qu'il faudrait offrir une alternative si nous voulons réduire la pollution.

Pourtant, on continue à investir massivement à Paris et en proche couronne, là où le maillage est déjà très fort et où les habitants utilisent moins leur voiture.

M. Roger Karoutchi. Ça commence !

M. Olivier Léonhardt. Cette situation ubuesque est due, pour partie, à la gouvernance totalement déséquilibrée d'Île-de-France Mobilités. J'ai donc déposé plusieurs amendements pour rectifier cette situation.

La Ville de Paris est surreprésentée par rapport aux autres départements, ce qui n'est justifié ni par son financement ni par son nombre d'habitants. Elle dispose de cinq sièges, quand les autres départements n'en ont qu'un seul.

Les principaux financeurs – les entreprises, avec le versement transport – ne disposent que d'un siège sur vingt-neuf, et les usagers, deuxième financeur d'Île-de-France Mobilités, ne disposent même pas d'une voix délibérative au conseil d'administration.

Je le répète, il ne s'agit pas d'une question purement francilienne. Toutes les régions sont concernées par ces déséquilibres. Je voudrais donc faire appel à la solidarité des collègues des territoires périurbains de toutes les régions : associons les usagers !

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Lors de son audition par notre commission, la présidente de la région Île-de-France, Valérie Pécresse, par ailleurs présidente d'Île-de-France Mobilités, s'était déclarée opposée à l'intégration d'un siège pour la métropole dans le conseil d'administration. En effet, ce sont en réalité les départements franciliens qui ont des compétences en matière de voirie et qui sont à ce titre représentés.

Compte tenu des éléments à notre disposition à ce stade, nous préférons ne pas modifier la gouvernance d'Île-de-France Mobilités.

L'avis est donc défavorable sur l'amendement n° 691 rectifié *bis*.

S'agissant de l'amendement n° 443 rectifié *bis*, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n'a pas vocation à être un lieu de consultation des parties prenantes, mais un lieu de décision. Les usagers sont pleinement représentés au sein du comité des partenaires d'Île-de-France Mobilités, qui sert d'ailleurs d'exemple dans le présent projet de loi pour généraliser cette instance auprès de chaque autorité organisatrice.

J'ajoute enfin qu'un représentant du comité des partenaires assiste à titre consultatif au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

L'avis est donc défavorable sur cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'association de la métropole du Grand Paris à la gouvernance du système des transports en Île-de-France est une question légitime.

La logique du système actuel est que la région, la Ville de Paris et les départements franciliens sont membres d'Île-de-France Mobilités parce qu'ils lui apportent également des financements, de l'ordre de 1,3 milliard d'euros par an. Cette réflexion sur la place de la métropole du Grand Paris au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités ne peut pas être menée indépendamment d'une réflexion plus globale sur la gouvernance et le financement des transports en Île-de-France.

L'amendement n° 691 rectifié *bis* me semble prématuré par rapport à cette réflexion. J'en propose donc le retrait.

S'agissant de la représentation des usagers au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, et pour répondre à M. Léonhardt, la place et le poids des différents départements, et le poids de la Ville de Paris sont liés aux clés de financement. La part des collectivités représente 20 % du financement d'Île-de-France Mobilités, près de 50 % étant assurés par les entreprises au travers du versement transport. Parmi les collectivités, la représentation est faite au prorata des contributions de chacun.

De façon générale, la consultation des usagers et des entreprises est très importante, notamment au regard des services de mobilité qu'ils financent, que ce soit en Île-de-France ou ailleurs. Le rôle des comités des partenaires, créés par le projet de loi, sera d'associer des représentants des usagers et des entreprises, qui seront consultés systématiquement sur les offres, le niveau du versement transport et les tarifs.

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

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Je partage tout à fait l'avis de la commission et du Gouvernement.

J'ai en effet connu le Syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF. Je n'ose dire que j'ai connu aussi la fin du Syndicat des transports parisiens, sur lequel le préfet avait la haute main...

Au sein du STIF, il y avait, d'un côté, un représentant des usagers ; il y en eut même deux à un moment. Ces représentants se plaignaient régulièrement, car ils étaient évidemment très minoritaires. De l'autre côté, les entreprises se plaignaient de ne pas siéger au conseil d'administration, alors qu'elles s'acquittaient du versement transport.

Nous avons donc mené une discussion globale afin de créer le comité des partenaires. Je ne sais pas comment cela se passe ailleurs, mais en Île-de-France, ce comité fonctionne bien, il est étroitement associé aux décisions et il a de bonnes relations avec le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Je ne voudrais pas que l'on casse cet équilibre qui a été atteint avec difficulté.

Je le redis, j'ai le souvenir du temps glorieux où le préfet avait la main sur le Syndicat des transports parisiens. Les élus, les partenaires et les usagers ne comptaient guère alors ; seuls avaient voix au chapitre les représentants des ministères, qui levaient tous la main en même temps que le préfet et qui nous écrabouillaient quoi que nous disions. Si nous leur faisons remarquer que c'était insupportable pour les collectivités, ils répondaient que nous avions bien raison. Alors, nous prenions nos malles et nous repartions ! (*Sourires.*)

Le système fonctionne bien ; laissez-le perdurer !

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

M. Olivier Léonhardt. Vous l'avez compris, je souhaite que les usagers restent membres du comité des partenaires. Mais, sur vingt-neuf membres du conseil d'administration, prévoir un seul représentant des usagers alors que ceux-ci représentent 18 % du financement, c'est peu !

J'entends bien que cela fut une très bonne idée de constituer ce comité des partenaires, et j'en suis parfaitement convaincu. Cela étant dit, prévoir la présence d'une personne désignée par une association représentative permettrait d'envoyer un signe positif pour l'avenir et pour les relations avec les usagers dans la région Île-de-France.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Je soutiens pleinement la proposition d'Olivier Léonhardt. Il suffit d'écouter ce qui se passe actuellement dans notre pays : nos concitoyens veulent être partie prenante des décisions, et pas simplement consultés.

Cette évolution n'est certes pas facile à accomplir, car il faut concilier la démocratie représentative – des élus qui votent et décident – et l'association aux décisions – et non la simple consultation – d'usagers, ou bien des citoyens le cas échéant. La création du comité des partenaires me paraît donc être un apport essentiel et très positif, mais cela n'empêche pas de prévoir la présence, au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, d'un représentant des usagers. On indiquerait ainsi qu'il convient d'associer ceux-ci à la prise de décision. Je ferai, quant à moi, des propositions sur les comités de suivi.

Nos concitoyens ont l'impression que l'action publique est opaque et que son objectif n'est pas toujours de répondre à leurs attentes et à leurs besoins. Tout ce qui permet de les associer concrètement à la décision doit être fait. Sinon, la crise de la représentation et la crise démocratique que nous vivons risquent de s'amplifier.

Ce qui est proposé là n'est pas la révolution, mais c'est une façon de mettre les gens dans le coup. Dans ce secteur des transports en commun qui concentre tant d'attentes et de mécontentements, l'association directe des usagers est une urgence.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Primas, pour explication de vote.

Mme Sophie Primas. Je veux rebondir sur ce que vient de dire Marie-Noëlle Lienemann. Je suis d'accord avec elle sur la démocratie participative ; il faut en effet écouter ce que les usagers nous disent.

Toutefois, il convient aussi de viser l'efficacité : un siège sur les vingt-neuf du conseil d'administration, c'est peu, et le pouvoir d'intervention des usagers sera très faible. Dans les comités des partenaires, en revanche, ils ont pleinement voix au chapitre et des pouvoirs bien plus importants lorsque le dispositif fonctionne bien. Ce système me semble plus efficace.

Je suis pour la démocratie participative, mais à condition qu'elle serve à quelque chose. Car, si les usagers se retrouvent dans les conditions décrites par Roger Karoutchi, ils seront frustrés et on les aura trompés, ce qui est pire que tout.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Il faut les deux systèmes !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 691 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 443 rectifié *bis*.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, adopte l'amendement.) – (Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.)

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

L'amendement n° 510, présenté par Mme Vérien, M. Longeot, Mme Vullien et les membres du groupe Union Centriste, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 83

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« L'autorité organisatrice des services de transports scolaires favorise l'ouverture de ces services à d'autres usagers. » ;

La parole est à Mme Dominique Vérien.

Mme Dominique Vérien. Madame la ministre, madame, monsieur les rapporteurs, monsieur le président de la commission – il paraît que cela marche mieux en commençant ainsi...

M. Roger Karoutchi. N'essayez pas ! (*Sourires.*)

Mme Dominique Vérien. En zone urbaine, les transports en commun sont partagés par tous ; en secteur rural, le seul transport en commun dont nous disposons est le transport scolaire. Pour équilibrer son exploitation et permettre à des personnes isolées qui n'ont pas de moyen de se déplacer, l'idée est de permettre à l'autorité organisatrice des services de transports scolaires d'ouvrir ses services à d'autres usagers : travailleurs, personnes isolées, retraités.

M. le président. L'amendement n° 705 rectifié, présenté par Mme Vérien, MM. Luche, Le Nay, Détraigne, Henno, Lafon et Bonnacarrère, Mme Billon, M. Longeot et Mme de la Provôté, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 83

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« L'autorité organisatrice des services de transports scolaires peut, à la suite d'une demande d'une commune bénéficiant de ce service, décider d'ouvrir l'usage du service de transport scolaire à des personnes tierces. En cas de surcoût pour l'autorité organisatrice des services de transports scolaires, une convention fixant le financement de cette mesure est passée avec la commune en question. » ;

La parole est à Mme Dominique Vérien.

Mme Dominique Vérien. Ce deuxième amendement est plus précis. On s'est rendu compte que, dans certains départements, les transports scolaires étaient déjà ouverts à d'autres publics, alors que, dans d'autres, ils ne l'étaient pas. Dans une même région, il peut donc y avoir une disparité.

L'idée est de permettre à une commune d'un département où l'ouverture des transports ne se pratique pas, même si cela peut se faire ailleurs dans la région, de demander à l'autorité organisatrice de la mobilité d'ouvrir cette faculté, quitte à prévoir une convention pour prendre en charge le surcoût induit par cette ouverture supplémentaire.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. En ce qui concerne l'amendement n° 510, cette faculté existe déjà, mais la mesure proposée permet d'envoyer un signal favorable à cette pratique qui améliore effectivement la desserte des territoires ruraux par des services de transport public, là où l'organisation de nouveaux services réguliers aurait un coût excessif.

L'avis est donc favorable, mais il aurait pu être différent dans la mesure où l'amendement est déjà satisfait par le droit existant, comme le précédent d'ailleurs.

L'amendement n° 705 rectifié est également satisfait par le droit en vigueur qui permet déjà à une région de déléguer par convention l'organisation de services à des communes pour apporter, par exemple, un surcroît de desserte en faveur de leurs habitants.

Quant au principe d'une ouverture des services de transport scolaire à des personnes tierces, l'amendement n° 510 que nous nous apprêtons à adopter permet de réaffirmer cette perspective.

Je demande donc le retrait de l'amendement n° 705 rectifié.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement n° 510 vise à inciter l'autorité compétente pour l'organisation des transports scolaires à ouvrir ces services à d'autres usagers.

Comme l'a indiqué M. le rapporteur, cet amendement est déjà satisfait puisque les autorités organisatrices peuvent déjà choisir d'accueillir dans les services de transports scolaires d'autres publics dans l'optique d'une mutualisation. Elles doivent le faire en prenant en considération l'opportunité de mutualiser et la capacité des cars aux horaires de ramassage scolaire. Elles doivent aussi veiller au maintien de la vocation scolaire du service, ainsi qu'aux obligations afférentes en matière de sécurité.

Je suis convaincue qu'il s'agit d'une très bonne base pour structurer des services dans des territoires où, bien souvent, les transports scolaires sont le seul transport régulier ; mais le droit le permet déjà.

J'émetts donc un avis de sagesse sur l'amendement n° 510. Pour les mêmes raisons, je demande le retrait de l'amendement n° 705 rectifié ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Dominique Vérien, pour explication de vote sur l'amendement n° 510.

Mme Dominique Vérien. Je remercie la commission, ainsi que le Gouvernement pour son avis de sagesse. Je veux apporter une précision : cette faculté existe effectivement, mais certaines régions ne l'utilisent pas. Je vous citerai la région Bourgogne-Franche-Comté : elle y a recours dans les départements où cela se pratiquait avant qu'elle ne reprenne la compétence des transports et a décidé de ne pas le faire là où cela ne s'appliquait pas. Elle le fera peut-être un jour, mais en tout cas pas durant cette mandature : telle est clairement la réponse que nous avons reçue.

C'est pourquoi il me semblait important que l'on soutienne cette possibilité en insérant le terme « favorise », afin que l'action aille en ce sens. Pour cette raison, je ne retirerai pas mon amendement, car je souhaite que cette ouverture se fasse réellement et qu'elle ne soit pas seulement une possibilité. Il faut envoyer un signal fort pour que cette faculté se concrétise.

M. le président. Ma chère collègue, la demande de retrait ne portait pas sur l'amendement n° 510.

Mme Dominique Vérien. Effectivement, elle portait sur l'autre amendement.

Pour résumer, encore merci pour les avis sur le premier amendement – j'espère qu'il sera voté ; je maintiens le second.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 510.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 705 rectifié n'a plus d'objet.

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

Les trois premiers sont identiques.

L'amendement n° 22 rectifié *bis* est présenté par M. Longeot, Mme Vullien, MM. Cigolotti, Médevielle et L. Hervé, Mme de la Provôté, MM. Le Nay et Canevet, Mme Billon, M. Henno, Mme Vermeillet et MM. Laugier et Janssens.

L'amendement n° 79 rectifié *ter* est présenté par M. Vaspert, Mmes Lamure et Gruny, M. Lefèvre, Mmes Morhet-Richaud, Imbert et Canayer, MM. Priou, Karoutchi, Raison, Perrin, Piednoir et H. Leroy, Mme Ramond, MM. Darnaud, Genest, Bascher, Courtial et Cuypers, Mme Duranton, M. Daubresse, Mme Di Folco, M. D. Laurent, Mme Bruguière, MM. Gremillet et Moga, Mmes Renaud-Garabedian et Deromedi et MM. Bonnecarrère, Schmitz, Savary et Laménie.

L'amendement n° 224 rectifié *ter* est présenté par M. Rapin, Mme Estrosi Sassone, MM. Mouiller, Vanlerenberghe et B. Fournier, Mme L. Darcos, MM. Kennel et de Nicolaï, Mme Chauvin, MM. Bazin, Guerriau et Chaize, Mme Micoulet, MM. Henno, Husson, del Picchia, Guené et Chasseing, Mmes A.M. Bertrand et Garriaud-Maylam, M. Decool, Mme Lavarde, MM. Wattebled et Le Gleut, Mme Lherbier, M. Segouin, Mmes de Cidrac et Deroche, MM. Babary et Pointereau, Mme Noël et MM. Longuet, Charon et Malhuret.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 84

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 3111-10, il est inséré un article L. 3111-... ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-... - L'autorité compétente en matière d'organisation des services de transport scolaire est consultée par l'autorité de l'État compétente en matière d'éducation sur les projets de modification des temps scolaires susceptibles d'avoir un impact sur l'organisation des services de transport scolaire.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire. » ;

La parole est à M. Jean-François Longeot, pour présenter l'amendement n° 22 rectifié *bis*.

M. Jean-François Longeot. Les régions, qui disposent depuis 2015 de la compétence des transports interurbains et scolaires, ont été amenées à dialoguer davantage avec le ministère de l'éducation nationale. Avec ce projet de loi, ce sont les autorités organisatrices de la mobilité, communautés de communes ou régions, qui auront pour mission de coordonner les modes de déplacement sur leur territoire.

C'est pourquoi je vous propose d'instaurer une consultation obligatoire des autorités organisatrices par les établissements scolaires lors de la modification des horaires ou de la carte scolaire, afin de favoriser le décalage des horaires d'entrée et de sortie de ces établissements pour permettre d'enchaîner deux circuits avec le même véhicule et le même conducteur.

Cette mesure présente plusieurs avantages pour les collectivités en charge du transport scolaire. Elle permettrait de faire des économies en réalisant autant de circuits avec moins de véhicules ; de baisser le nombre de véhicules en circulation, ce qui diminue d'autant les émissions polluantes ; enfin, d'améliorer les conditions de travail des conducteurs, souvent employés à temps partiel, qui verraient leur temps de travail allongé.

Cette proposition se veut pragmatique : elle permet d'assurer un transport scolaire de qualité accrue pour les élèves, à un coût amoindri pour les collectivités.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Thérèse Bruguière, pour présenter l'amendement n° 79 rectifié *ter*.

Mme Marie-Thérèse Bruguière. La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a transféré la compétence des transports interurbains et scolaires aux régions. Depuis 2016, celles-ci ont donc de nouvelles attributions, qui nécessitent notamment une coordination avec le ministère de l'éducation nationale.

Cet amendement tend à ajouter dans le code de l'éducation une procédure de consultation des autorités organisatrices par les représentants de l'éducation nationale, afin de favoriser le décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires pour permettre d'enchaîner deux circuits avec le même véhicule et le même conducteur.

Cette mesure présente plusieurs avantages pour l'ensemble des acteurs. Les collectivités territoriales pourraient réaliser des économies sur le coût du transport scolaire, avec moins de véhicules nécessaires pour le service.

Cette mesure produirait également des bénéfices environnementaux en diminuant le nombre de véhicules en circulation.

Elle permettrait enfin l'emploi des conducteurs sur des durées de travail plus longues, par exemple avec deux circuits au lieu d'un. Cela diminuerait les temps partiels subis, améliorerait les conditions de travail de ces personnels et apporterait une réponse partielle à la pénurie de conducteurs que connaît le secteur du transport routier de voyageurs.

Je soutiens, bien sûr, cet amendement de M. Michel Vaspard que j'ai cosigné.

M. le président. La parole est à M. Philippe Mouiller, pour présenter l'amendement n° 224 rectifié *ter*.

M. Philippe Mouiller. Je serai très rapide puisqu'il s'agit du même amendement. Je précise simplement que celui-ci traduit une demande très forte exprimée par les autorités organisatrices.

On remarque que lorsque cette mesure n'est pas appliquée au moment de la mise en place des transports, des discussions sont menées en cours d'année : c'est donc une perte de temps. Il s'agit véritablement d'un amendement de bon sens.

M. le président. L'amendement n° 278 rectifié, présenté par M. Decool, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

- Après l'article L. 214-19 du code de l'éducation, il est inséré un article L. 214-... ainsi rédigé :

« Art. L. 214- – L'harmonisation géographique des temps scolaires étant un facteur déterminant pour l'organisation, la mise en œuvre et la qualité des transports scolaires, l'autorité organisatrice, compétente en matière d'organisation et de financement du transport scolaire, est consultée par écrit :

« 1° Par le recteur d'académie, sur les modifications de la structure pédagogique générale des établissements du second degré susceptibles d'entraîner des évolutions dans l'organisation des transports scolaires ;

« 2° Par le recteur d'académie, sur les modifications du calendrier scolaire régies par les dispositions du décret n° 90-236 du 14 mars 1990 fixant les conditions dans lesquelles le calendrier scolaire peut être adapté pour tenir compte de situations locales, ou par le directeur académique des services de l'éducation nationale agissant sur délégation du recteur d'académie, lorsqu'il a reçu délégation de signature pour procéder à ces modifications ;

« 3° Par le directeur académique des services de l'éducation nationale agissant sur délégation du recteur d'académie, sur :

« a) Les projets de création ou de suppression d'écoles, de regroupements pédagogiques intercommunaux ou d'établissements du second degré ;

« b) Les projets d'aménagement du temps scolaire ou de modification des horaires d'entrée et de sortie des écoles maternelles et élémentaires ;

« 4° Par les chefs d'établissement, sur les projets d'aménagement du temps scolaire relevant de l'autonomie de l'établissement public local d'enseignement qui ont une incidence sur l'organisation des transports scolaires. »

La parole est à M. Jean-Pierre Decool.

M. Jean-Pierre Decool. Je ne serai pas redondant. Mon amendement a le même objet que ceux de mes trois honorables collègues, mais sa rédaction est différente, et probablement plus complète pour ce qui concerne la mise en place de modalités de consultations entre les régions organisatrices et le ministère de l'éducation nationale.

C'est la seule petite différence que je tenais à souligner.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je précise que des dispositions réglementaires existent déjà dans le code de l'éducation sur les modalités de consultation des AOM quant aux changements d'organisation, lesquels sont forcément susceptibles d'avoir un impact sur les services de transports scolaires.

Toutefois, ces dispositions n'ont pas été actualisées, puisqu'elles visent toujours les départements. Il est important de le faire. Les amendements n° 22 rectifié *bis*, 79 rectifié *ter* et 224 rectifié *ter* permettent de donner une assise législative à ces dispositions et de souligner l'importance d'une concertation en vue d'améliorer l'organisation des transports scolaires. Cela est bien sûr intéressant pour les AOM, mais également pour les transporteurs, en permettant de pérenniser les emplois sur des durées plus longues par l'intégration de ces périodes de travail.

L'avis est donc favorable sur ces amendements identiques ; je demande le retrait de l'amendement n° 278 rectifié, qui est satisfait sur le fond.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sur le fond, je partage tout à fait la préoccupation exprimée dans ces amendements. Une meilleure articulation des horaires scolaires peut permettre d'optimiser des services de transports scolaires et, par là même, d'offrir de meilleurs emplois aux conducteurs, alors que – on le sait – il existe une pénurie de main-d'œuvre dans ce secteur.

Au demeurant, avec la mise en place des autorités organisatrices sur l'ensemble du territoire, on peut imaginer que celles-ci pourront aussi compléter les transports scolaires par du transport à la demande, ce qui permettra, là aussi, d'offrir, à la fois, un meilleur service à nos concitoyens et de meilleurs emplois pour les conducteurs de ces cars.

Je confirme que ces dispositions sont d'ores et déjà codifiées à l'article D.213-29 du code de l'éducation. Comme l'a indiqué M. le rapporteur, cet article n'a pas été actualisé pour tenir compte du transfert de compétence des départements aux régions, mais il prévoit précisément le dispositif de consultation mentionné dans le dernier amendement.

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

M. le président. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Je me réjouis de l'avis du rapporteur. Pour le vivre dans la région Grand Est, je peux vous dire, madame la ministre, qu'il n'est pas vrai que ce système

fonctionne aujourd'hui. Je suis désolé, mais c'est la réalité. Encore dernièrement, je me suis rendu avec le président de la région dans un lycée : avec le proviseur, nous butions sur quelques minutes pour trouver un accord...

Il est nécessaire d'avoir une capacité d'adaptation, et il me semble très important de l'écrire dans la loi. J'irai même plus loin, madame la ministre : dans certains secteurs, on pourrait même sauver des lignes de TER en supprimant un bus. Je le redis, je me réjouis de la position du rapporteur, car on peut vraiment faire évoluer les choses avec cette mesure qui a du sens.

M. Philippe Mouiller. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. Je voudrais aussi soutenir ces amendements, en entendant la réserve émise par Mme la ministre, pour laquelle il faut savoir utiliser le bon outil : si tout allait bien et si l'état d'esprit était positif, ce point relèverait plutôt du niveau de la réglementation que de celui de la loi.

Je considère que les amendements de Jean-François Longeot et de nos collègues sont non seulement pleins de bon sens, mais vertueux : en effet, outre la fluidification du trafic, ils permettent aussi d'offrir une valeur ajoutée sociale importante, pour – et chacun l'a dit – des emplois de conducteur de car très précaires, car ils travaillent à temps très partiel. Il est important à la fois de donner à ces salariés un job qui leur permette de vivre, mais aussi de les fidéliser à leur entreprise de transport.

Enfin, vous dites sans doute à juste titre, madame la ministre, que les choses devraient bien se passer si l'on s'en tient au niveau réglementaire. Mais il n'empêche que, et je reprends les propos de notre collègue Daniel Gremillet, quand nous, les élus locaux, voulons discuter avec un proviseur de la modification d'un horaire pour régler les problèmes de cars ou d'utilisation de salle, c'est très souvent impossible. Car, même si le directeur du collège ou le proviseur est d'accord, il n'ose pas affronter ses professeurs, qui détestent les changements – il faut le dire !

Il faut hisser cette préconisation au niveau d'une loi d'orientation telle que celle-ci, comme vous l'avez fait avec l'amendement de notre collègue Dominique Vérien : on pouvait déjà ouvrir les transports scolaires à d'autres publics, mais, si ce n'est pas inscrit dans la loi, la situation est terrible. Cela nous rassure toutefois sur l'intérêt du travail que nous faisons, puisqu'il permet parfois de faire bouger les lignes.

À un moment, il faut traduire par écrit notre intention, et je dis cela à titre exceptionnel, car, à la commission des lois, on aime utiliser le bon outil et ne pas inscrire dans la loi ce qui peut relever règlement. Mais, en l'espèce, cela me semble nécessaire.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 22 rectifié *bis*, 79 rectifié *ter* et 224 rectifié *ter*.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 278 rectifié n'a plus d'objet.

Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Articles additionnels après l'article 1^{er}

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

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° 386 rectifié *bis* est présenté par Mme Vullien, M. Pointereau, Mme Sollogoub, MM. Chasseing et Détraigne, Mme Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère et A. Marc, Mmes Billon et C. Fournier et M. Delcros.

L'amendement n° 630 rectifié est présenté par MM. Bérít-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 278-0 *bis* est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L. Les transports publics de voyageurs du quotidien » ;

2° Le b *quater* de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exclusion des transports publics de voyageurs du quotidien qui relèvent du taux prévu à l'article 278-0 *bis* du présent code » ;

3° Au dernier alinéa du 2° du 1 du I de l'article 297, les mots : « et E à H », sont remplacés par les mots : « , E à H, L ».

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

La parole est à Mme Michèle Vullien, pour présenter l'amendement n° 386 rectifié *bis*.

Mme Michèle Vullien. Il est quasiment une heure du matin, et ce n'est pas forcément la bonne heure pour parler de cet amendement. Je n'hésite pas à reprendre devant vous une citation de Guillaume d'Orange que j'aime bien et que je n'avais jamais comprise avant de faire de la politique : « Il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre ni de réussir pour persévérer. » Je persévère donc, parce que ce n'est pas la première fois qu'il est question de ce sujet : la TVA sur les transports publics du quotidien. Nos concitoyens nous ont bien dit et montré que la mobilité était un sujet du quotidien, une question pressante, qu'il faut donc traiter rapidement.

Vous le savez tous, la TVA sur les transports est passée au fil des années – j'allais dire quelque peu subrepticement, mais pas complètement – pour les autorités organisatrices de transport de 5,5 % à 7 %, et ensuite à 10 %. On nous a souvent répondu en guise d'excuse qu'on ne savait pas définir un transport du quotidien.

Les transports du quotidien peuvent être définis comme les services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public, sans discrimination et en permanence, ce qui correspond, en France, au service de transport conventionné, c'est-à-dire les transports publics urbains et régionaux, y compris le transport scolaire et le transport spécialisé pour les personnes en situation de handicap.

Il est donc primordial que les transports publics du quotidien soient désormais considérés comme un service de première nécessité – personne ne peut, me semble-t-il, en disconvenir –, comme ils le sont d'ailleurs déjà chez nos voisins européens que sont la Belgique, l'Allemagne, la Suède, la Norvège, le Portugal ou le Royaume-Uni, et qu'ils bénéficient de fait d'un taux de TVA de 5,5 %.

M. le président. La parole est à M. Claude Bérít-Débat, pour présenter l'amendement n° 630 rectifié.

M. Claude Bérít-Débat. Il s'agit du même amendement, qui a été très bien présenté par Mme Vullien.

J'ajouterai simplement que nous devrions tous avoir la même préoccupation : faire en sorte d'éviter l'exclusion de l'accès aux transports et aux mobilités d'une certaine partie de la population. Nous savons combien est fondamental le rôle du transport public de voyageurs pour favoriser la mobilité de tous et lutter contre toute forme d'exclusion, notamment pour faciliter l'accès à l'emploi.

L'application du taux de TVA des produits de première nécessité nous permettrait de baisser le prix du transport, et donc de le rendre accessible à un certain nombre de concitoyens qui sont dans la difficulté.

Mes chers collègues, je ne doute point que vous ayez les mêmes préoccupations que nous.

M. le président. L'amendement n° 141 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 278-0 *bis* est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« – Les transports publics urbains et interurbains réguliers de voyageurs. » ;

2° Le b *quater* de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exclusion des transports publics urbains et réguliers de voyageurs pour lesquels la taxe sur la valeur ajoutée est perçue au taux réduit mentionné au premier alinéa de l'article 278-0 *bis* du présent code ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la baisse du taux de crédit d'impôt mentionné au III de l'article 244 *quater* C du code général des impôts.

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Il s'agit d'un amendement similaire : nous souhaitons également une baisse de la TVA.

Les plus anciens ici se souviennent certainement des débats que nous avons eus en 2013 lors de l'augmentation des différents taux de TVA, pour financer le fameux CICE... Je me souviens notamment de la réponse du ministre Hamon

lorsque je l'avais interrogé sur ce sujet : il disait que le CICE allait grandement profiter aux entreprises du secteur du transport et que cela compenserait la hausse de TVA. Six ans plus tard, les faits démontrent qu'il n'en a rien été et nous donnent fortement raison.

Depuis 2014, le taux intermédiaire qui s'applique aux transports est donc passé de 7 % à 10 %. Cette décision avait suscité beaucoup de colère chez les professionnels du transport. Que ce soit la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, la FNAUT, la Fédération nationale des transports de voyageurs, la FNTV, le Groupement des autorités responsables de transport, le GART, et l'Union des transports publics et ferroviaires, l'UTP, tous et toutes demandent un taux réduit à 5 % pour les transports publics.

Cette proposition de baisse de la TVA est une mesure de bon sens, puisque les transports publics participent aux objectifs de transition énergétique et ont un rôle social de première utilité.

Je me permets d'ailleurs de rappeler que les transports publics sont classés comme tels en Allemagne, au Royaume-Uni, au Portugal, en Suède ou encore en Norvège. On cite souvent ici les exemples européens ; à notre tour de rappeler à notre Haute Assemblée comment les choses se passent chez nos voisins.

Aussi, à l'heure où la jeunesse se mobilise au plan mondial en faveur du climat et où le Gouvernement entend avec ce projet de loi « révolutionner » les mobilités, voter cet amendement irait dans le bon sens. Même à cette heure tardive, j'espère avoir gagné l'appui de mes collègues, mais aussi celui du Gouvernement.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Les deux premiers amendements, qui sont identiques, visent à instaurer un taux de TVA réduit pour les transports publics de voyageurs du quotidien. Je souscris au fait que les transports, plus que jamais aujourd'hui, à l'heure où les inégalités sont si fortes dans ce domaine, comme cela s'est exprimé depuis quelques mois, sont un service de première nécessité. Néanmoins, la rédaction pose des difficultés de périmètre – comment définit-on les transports publics de voyageurs du quotidien ? –, de coût et de conformité au droit européen. L'avis est donc défavorable.

En ce qui concerne le troisième amendement, nous avons déjà eu ce débat à l'occasion du pacte ferroviaire. Aux termes de votre amendement, ma chère collègue, le taux réduit de TVA s'appliquerait aux transports publics soumis à des obligations de service public, comme les TER et les TET. Mais, en réalité, la demande de ce taux réduit concerne également les transports urbains, ceux qui desservent aussi des zones rurales où il est aujourd'hui difficile d'organiser du transport public régulier.

L'application d'un tel taux réduit devrait être plus globale, car les transports sont, comme je viens de le dire, aujourd'hui plus que jamais, un service de première nécessité. Mais il n'est pas facile aujourd'hui de délimiter clairement le périmètre qui pourrait être concerné, et les montants mis en jeu seraient évidemment très importants. Nous avons tenté en commission de trouver des financements complémentaires *via* la réaffectation d'une partie de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, la TICPE,

au profit des zones peu denses et en préconisant également un fléchage de l'augmentation de la TICPE sur les infrastructures de transport.

Nous devons absolument flécher les recettes existantes dans le cadre de cette enveloppe globale de 37 milliards d'euros que constitue la TICPE.

L'avis est également défavorable. J'indique que ces trois amendements avaient été examinés en commission et qu'ils avaient déjà reçu un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis évidemment d'accord sur le fait que les services de transport sont essentiels à la vie de nos concitoyens. Je voudrais tout de même préciser que cette augmentation de TVA ne s'était alors pas traduite par une augmentation des tarifs pour les usagers : elle a en réalité augmenté les charges. Elle a pu constituer une charge pour les autorités organisatrices qui, de fait, dans le même temps, ont récupéré le CICE. Les choses sont donc moins simples qu'on veut bien le dire en affirmant que c'est le voyageur qui a subi la hausse de la TVA à l'époque. Dans aucun des réseaux de transports publics, cela n'a été le cas. Les tarifs sont restés stables, malgré l'évolution du taux de TVA.

Il serait faux de dire que cette question concerne les voyageurs : elle relève des finances publiques en général, entre les collectivités, les autorités organisatrices et l'État. Ce n'est pas un mince sujet. Vous le savez, nous sommes en train de parler de quelques centaines de millions d'euros. Cela montre combien il est important que ce sujet soit abordé dans le cadre d'une réflexion globale sur notre système fiscal, et donc dans une loi de finances.

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

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Pendant des heures et des heures de discussion lors du grand débat, nous avons eu droit aux explications du Président de la République sur le fait que, premièrement, il y a trop d'impôts et qu'il faut les baisser, que, deuxièmement, il n'y a rien de plus important que le changement climatique et qu'il faut donc développer les transports en commun et que, troisièmement, les Français ont un problème de pouvoir d'achat.

Si un sujet correspond bien à ces trois points, c'est celui de la TVA sur le transport public ! J'aime les théories techniques selon lesquelles les contours de la mesure ne sont pas encore assez précisés... Tous les six mois – madame Vullien, vous aviez déjà déposé ce type d'amendement –, on a des problèmes pour définir les contours. Mais quand le fera-t-on ? Le Gouvernement pourrait faire des propositions, puisque nous débattons d'une loi d'orientation des mobilités !

Le Gouvernement pourrait dire quels sont, selon lui, les bons contours pour les transports publics afin qu'ils méritent d'être considérés comme des biens de première nécessité.

À partir de là, j'estime qu'il faut voter les amendements identiques qui sont proposés, et considérer qu'il s'agit d'un acte politique : nous demandons de passer au taux de 5,5 % sur les transports en commun de la vie quotidienne. On voit bien ce que cette expression peut recouvrir : maintenant, il faut la traduire techniquement et les réponses qui nous ont été faites jusqu'à présent sont purement dilatoires.

Je ne sais pas si les tarifs ont augmenté ou non, mais nous pouvons très bien demander aux autorités organisatrices de la mobilité de baisser leurs tarifs quand la baisse de la TVA sera mise en œuvre.

Dans tous les cas de figure, ces amendements méritent d'être défendus.

Je reparlerai de la baisse de la TVA à propos du logement social. S'il est un sujet qui relève à la fois du pouvoir d'achat, de l'environnement et de la fiscalité, c'est bien celui du taux de TVA applicable aux transports et au logement social.

M. le président. La parole est à Mme Laurence Cohen, pour explication de vote.

Mme Laurence Cohen. Qu'il n'y ait aucun malentendu : la hausse de la TVA a bien porté préjudice aux autorités organisatrices en charge des transports.

Mais pourquoi les fédérations de voyageurs se sont-elles mobilisées ? Tout simplement parce que cette hausse, supportée par les autorités organisatrices, a freiné l'amélioration des conditions de transport. Elle a donc eu des conséquences pour les voyageurs et a même entraîné, dans un second temps, des hausses de tarifs.

Par ailleurs, je soutiens totalement les propos de ma collègue Marie-Noëlle Lienemann.

Enfin, je ne comprends pas bien pourquoi une hiérarchie est établie par certains entre ces trois amendements. Je ne fais pourtant aucune différence entre eux...

Alors que nous débattons d'un projet de loi très important sur les mobilités et leurs incidences sur le climat, je trouve que le Gouvernement n'est pas du tout à la hauteur des enjeux.

Que l'on arrête de nous dire que les problèmes seront réglés à l'issue du grand débat national. Je vais le dire tranquillement : c'est soit du bluff, soit une Arlésienne. Si le Gouvernement veut apporter des solutions, qu'il les inscrive dans la loi !

M. le président. La parole est à Mme Michèle Vullien, pour explication de vote.

Mme Michèle Vullien. Effectivement, madame la ministre, le surcoût n'a pas été répercuté sur les tarifs, sinon à la marge, mais il a entraîné un manque à gagner pour les autorités organisatrices qui n'ont pu réaliser les investissements nécessaires ni injecter plus d'argent dans les transports.

Je savais très bien, en déposant cet amendement, que se poserait le problème du coût global d'un abaissement du taux de TVA à 5,5 % et de la compensation du différentiel.

Toujours est-il qu'il s'agirait d'un signal fort. Je suis tout de même choquée de voir que le cinéma, qui me semble moins relever des premières nécessités que les transports publics que tout le monde utilise, est seulement taxé à 5,5 %. Mais il est vrai que je vais moins au cinéma que je ne prends les transports...

J'entends vos arguments, madame la ministre. Toutefois, j'ai aujourd'hui un peu de « bouteille » et quelques heures de vol, et les ministres des transports que j'ai interrogés jusqu' alors ont toujours trouvé un bon prétexte pour ne pas répondre à cette attente.

Me dire que l'on ne sait pas définir les transports du quotidien n'est pas sérieux...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je n'ai pas dit cela !

Mme Michèle Vullien. Je reprenais les paroles du rapporteur, qui a lu ce qu'on lui a demandé de lire. (*Exclamations amusées.*)

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Comme vous, madame Vullien, j'ai de très bons collaborateurs... (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 386 rectifié *bis* et 630 rectifié.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable, de même que celui du Gouvernement.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(*Il est procédé au dépouillement du scrutin.*)

M. le président. Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 67 :

Nombre de votants	341
Nombre de suffrages exprimés	332
Pour l'adoption	109
Contre	223

Le Sénat n'a pas adopté.

Je mets aux voix l'amendement n° 141 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 679 rectifié *ter*, présenté par MM. Jacquin, Bérut-Débat, Éblé, Raynal et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article L. 331-15 du code de l'urbanisme, il est inséré un article L. 331-15-... ainsi rédigé :

« Art. L. 331-15- – I. – Une majoration du taux de la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement peut être instituée par une délibération motivée afin de prendre en compte les conséquences sur la valorisation des projets d'aménagement résultant de la mise en place d'infrastructures de transports collectifs en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, lorsque celle-ci n'est pas nécessaire, d'une déclaration de projet.

« La majoration s'applique dans un périmètre arrêté par la commune, en accord avec l'autorité organisatrice de la mobilité et selon des critères définis par un décret en Conseil d'État. Les terrains et les immeubles soumis à la taxe ne peuvent être situés à plus de 1 200 mètres d'une station de transports collectifs créée ou desservie à l'occasion de la réalisation du projet de transports collectifs en site propre.

« Le taux de cette majoration est fixé en fonction de la part que la commune ou l'établissement de coopération intercommunale a prise dans la réalisation de l'infrastructure et ne peut excéder 20 % du taux de la part communale ou intercommunale.

« II. Les dispositions du I s'appliquent à la métropole de Lyon sur la part de taxe d'aménagement prévue au 3° de l'article L. 331-2 et à la Ville de Paris sur la part de taxe d'aménagement prévue au 1° de l'article L. 331-2. »

II. – Après l'article 1584 ter du code général des impôts, il est inséré un article 1584-... ainsi rédigé :

« *Art. 1584-* – Une commune peut, sur délibération, majorer le taux de la taxe additionnelle aux droits d'enregistrement ou à la taxe de publicité foncière jusqu'à 0,5 % afin de prendre en compte les conséquences sur la valorisation des projets d'aménagement résultant de la mise en place d'infrastructures de transports collectifs en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, lorsque celle-ci n'est pas nécessaire, d'une déclaration de projet. L'entrée en vigueur de la majoration, dont la date est fixée par la délibération, ne peut intervenir plus de deux ans après la publication ou l'affichage de la déclaration d'utilité publique ou de la déclaration de projet. La délibération précise également la durée pendant laquelle cette taxe est exigible, qui ne peut excéder quinze ans.

« La majoration s'applique dans un périmètre arrêté par la commune, en accord avec l'autorité organisatrice de la mobilité et selon des critères définis par un décret en Conseil d'État. Les terrains et les immeubles soumis à la taxe ne peuvent être situés à plus de 1 200 mètres d'une station de transports collectifs créée ou desservie à l'occasion de la réalisation du projet de transports collectifs en site propre.

« La majoration s'applique lors de la première cession suivant la mise en exploitation de l'infrastructure dans ce périmètre.

« Le taux de cette majoration est fixé en fonction de la part que la commune ou l'établissement de coopération intercommunale à fiscalité propre dont elle fait partie a prise dans la réalisation de l'infrastructure. »

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement vise à doter les collectivités territoriales d'un nouvel outil facultatif pour contribuer à financer de grandes infrastructures. Des dispositifs proches existent dans de nombreux pays, pas dans le nôtre.

Autour d'une gare TGV ou d'un arrêt de tramway, par exemple, on constate très régulièrement des augmentations très nettes des valeurs immobilières. Cet amendement vise à collecter une quote-part – minime – du gain induit par la construction de la structure financée par tous.

Il ne s'agit pas de lever une nouvelle taxe, mais de revaloriser des taxes existantes dans des conditions très encadrées : pour les constructions neuves, nous proposons de majorer la taxe d'aménagement d'un maximum de 20 % ; pour les logements anciens, nous proposons de majorer les taxes additionnelles aux droits d'enregistrement ou de publicité foncière d'un maximum de 0,5 % pour une durée limitée et prédéterminée. Tout cela s'appliquerait dans un périmètre restreint et prédéfini.

Il s'agit donc d'apporter de nouvelles recettes aux collectivités territoriales. Majorer les droits de mutation à titre onéreux, ou DMTO, affectés aux départements, était extrêmement complexe. Il était préférable de passer par ces autres taxes qui reviennent directement aux collectivités concernées.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous avons eu l'occasion d'en discuter en commission. Dans la mesure où il s'agit d'un amendement d'appel, mon commentaire sera très bref : toute taxe supplémentaire, même si elle est justifiée, ne contribue en réalité qu'à renchérir le coût du foncier et de l'immobilier. C'est ce qui s'est passé avec la taxe de 6 % sur les terrains agricoles devenus constructibles.

Les taxes d'aménagement et les droits de mutation sont très difficiles à évaluer. Par ailleurs, il faudrait, pour être juste, considérer également les moins-values liées à l'implantation de certaines infrastructures et trouver une forme de péréquation entre ces deux situations...

Pour ces raisons, la commission est défavorable à cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il faut être prudent quand il s'agit de créer de nouvelles taxes. Ce n'est pas forcément ce que nos concitoyens attendent de nous.

Pour autant, la réflexion sur la possibilité de capter des plus-values foncières mérite d'être posée. De tels dispositifs existent dans d'autres pays. Je pense notamment au Japon, où les infrastructures sont largement financées par la rente foncière dégagée autour des gares ou des stations.

En France, nous n'avons pas trouvé de mécanisme qui permette de répondre à cet objectif de captation de la plus-value foncière. Je ne suis pas sûre que le dispositif proposé permette au produit des taxes majorées de bien retourner dans la poche de celui qui a réalisé le projet...

Le Gouvernement demande le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable. Toutefois, cette réflexion mérite d'être menée.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Le débat sur les plus-values foncières liées à la construction d'infrastructures – de transport ou autres – est fondamental, si l'on veut éviter que le privé, à travers la rente foncière, ne capte les profits induits par l'investissement public.

Le problème est qu'il n'est pas si simple de trouver le bon mécanisme. Et à supposer qu'on le trouve, la question demeure de savoir à quoi doit servir cet argent.

Si la rente foncière augmente, c'est que le prix du terrain a augmenté, ce qui rend plus difficile la réalisation de logements sociaux. C'est ce qui se passe dans le cadre du Grand Paris, par exemple : on va avoir du financement en

augmentant la charge foncière, ce qui va compliquer la construction de logements sociaux dans ces mêmes endroits. Or, si l'on veut vraiment défendre la mobilité, il faut justement du logement social à proximité des transports en commun...

Le sujet est donc plus global que le simple financement des transports. Refuser que cette rente soit captée par le privé est une bonne chose. Toutefois, je ne voterai pas cet amendement, car il me semble que l'effort de la Nation devrait davantage porter sur la crise de financement du logement social, notamment à proximité des endroits où le foncier a pris de la valeur.

M. Philippe Mouiller. C'est vrai !

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

M. Olivier Jacquin. J'apprécie le dialogue qui s'est ouvert.

Toutefois, je n'ai pas bien compris les propos du rapporteur sur des zones qui connaîtraient des moins-values : il s'agit de délimiter les secteurs où les collectivités pourraient, si elles le souhaitent, majorer les taxes concernées en raison de réelles plus-values. Il n'est pas question des terrains situés au bord d'une ligne TGV ou d'une autoroute, mais des abords d'une infrastructure ayant entraîné une plus-value immobilière dûment constatée.

Quant à l'idée que ce dispositif augmenterait le prix du foncier, le marché immobilier étant régi par la loi de l'offre et de la demande et ces taxes pouvant être négociées dans le cadre d'un achat de bien entre le vendeur et l'acheteur, je ne vois pas quelle conséquence il pourrait en résulter pour le marché foncier...

Nous sommes très loin de vouloir spolier les propriétaires qui réalisent des plus-values. Nous sommes dans une logique d'amendement d'appel. Il s'agit d'envoyer un signal et de commencer à chercher des solutions. C'est même une mesure de pure justice.

Moi qui habite dans l'est de la France, j'ai contribué, par mes impôts, et j'en suis heureux, à la construction de la liaison TGV Bordeaux-Tours. Or une personne de ma connaissance a acheté un appartement près de la gare de Bordeaux, voilà quatre ans, pour 400 000 euros ; cet appartement vaut désormais 600 000 euros. Pour l'essentiel, cette plus-value est liée à l'investissement public. Cette personne ne serait pas choquée de devoir redonner quelques milliers d'euros pour la construction de l'infrastructure ayant induit cette plus-value.

Comme vous l'avez souligné, de tels dispositifs existent dans de nombreux pays. Je vous remercie, madame la ministre, de considérer qu'il s'agit d'une piste de réflexion sérieuse et intéressante, s'agissant d'un outil nouveau pour les collectivités. Je retire donc cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 679 rectifié *ter* est retiré.

L'amendement n° 42 rectifié, présenté par M. Bonhomme, Mme Garriaud-Maylam, MM. Grosdidier et Regnard, Mme Bruguère, M. D. Laurent, Mme Lassarade, MM. Vogel, Milon et B. Fournier, Mme Deromedi, MM. Rapin et Cuypers, Mme Canayer, M. Karoutchi, Mme Duranton et M. Sido, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1111-1 du code des transports est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« Le droit consacré au premier alinéa inclut celui de se déplacer au moyen de modes de mobilité active afin de pouvoir relier par ce biais dans des conditions sécurisées, au minimum, son domicile et son lieu de travail, ainsi que les zones offrant des services publics et non-publics.

« Ce droit s'exerce pleinement lorsque la distance entre les différents lieux mentionnés au deuxième alinéa est inférieure à 10 kilomètres. Il s'exerce également sur de plus longues distances, par le biais de la multimodalité.

« À ce titre, les personnes mentionnées à l'article L. 1211-1 prennent les mesures nécessaires pour développer l'usage des mobilités actives notamment par l'éducation, la formation et la sécurisation de ces modes de déplacements. »

La parole est à M. François Bonhomme.

M. François Bonhomme. Malgré des politiques de construction d'infrastructures de transports en commun, la fracture territoriale est bien une réalité, qui s'est même parfois aggravée. En 2018, plus de 7 millions de personnes en âge de travailler, soit 20 % de la population active, ont rencontré des difficultés pour se déplacer.

Ces difficultés demeurent, alors même que 85 % des Français résident à moins de cinq kilomètres d'un service public ou d'un mode de transport.

En outre, ces politiques de transports induisent des modes de déplacement énergivores et participent à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre : en 2017, les transports en France étaient responsables de près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre et de 38 % des émissions de CO₂. De même, plus de la moitié des émissions de CO₂ des transports provient des voitures particulières.

Or la situation climatique et les objectifs fixés par l'accord de Paris nous commandent de modifier nos habitudes et de repenser en profondeur notre rapport à la mobilité et aux modes de déplacement.

Le développement des mobilités actives aura également des effets positifs en matière de santé publique. Selon une étude du Commissariat général au développement durable de mai 2016, le développement de l'usage du vélo et des transports en commun présenterait un bilan positif de plus d'un milliard d'euros.

Ainsi, le présent amendement vise à reconnaître à chaque personne la possibilité d'utiliser un mode de transport actif afin de relier, dans des conditions sécurisées, son domicile et son lieu de travail, ainsi que les lieux offrant des services publics et non publics situés à de courtes distances.

Pour les plus grandes distances, la multimodalité doit permettre, dans un grand nombre de situations, d'intégrer la mobilité active pour une partie du trajet à parcourir.

Je rappelle que 75 % des déplacements quotidiens font moins de huit kilomètres et que la notion de courte distance concerne tous les déplacements inférieurs à dix kilomètres.

Afin de rendre cet objectif effectif, l'État et les collectivités locales en charge des politiques de transport doivent prendre des mesures adéquates, notamment à travers l'éducation des plus jeunes, la sensibilisation des adultes à l'usage du vélo, à

l'utilité des trajets à pied sur de petites distances, ainsi qu'à la sécurisation de ces modes de transport, afin d'encourager leur usage.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous avons vu cet amendement comme un amendement d'appel.

Le droit à la mobilité n'est pas un droit opposable. Il convient d'être prudent sur les ajouts que l'on fait, les conséquences pouvant s'avérer très lourdes, notamment pour les autorités organisatrices de la mobilité.

Ne créons pas de l'insécurité juridique pour les collectivités territoriales. Il appartient aux élus, comme je l'ai souligné à plusieurs reprises, de définir les modes de déplacement les plus adaptés à leur territoire.

Nous avons évoqué voilà quelques instants les spécificités d'un certain nombre de territoires de montagne ou insulaires : dix kilomètres en plaine ne sont pas dix kilomètres en montagne, c'est une certitude. Peut-être faudrait-il réintégré une notion de temps ?

Nous souhaitons laisser aux collectivités locales le soin de définir les modes de déplacement les plus adaptés en tenant compte des besoins et des moyens disponibles.

Pour ces raisons, la commission demande le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage totalement l'objectif de développer les mobilités actives.

L'esprit de ce texte est bien de transformer le droit aux transports en droit à la mobilité pour prendre en compte l'ensemble des solutions de mobilité dont les mobilités actives sont un maillon essentiel.

C'est le sens du plan Vélo, présenté par le Gouvernement. De même, ces mobilités font l'objet d'un volet spécifique dans ce projet de loi.

Cet encouragement aux mobilités actives passe par le développement d'itinéraires cyclables, par la lutte contre le vol des vélos – avec le marquage des vélos et le développement de garages sécurisés –, par la mise en place d'un forfait mobilité durable et par l'apprentissage du vélo – à travers le développement du « savoir rouler » – avant l'entrée en sixième.

Il me semble très important de promouvoir cette politique, mais les prescriptions envisagées sont trop précises, trop détaillées. De fait, elles pourraient se révéler inadaptées dans certains territoires de montagne ou dans des territoires enclavés, par exemple.

Il me semble important, à la fois, de soutenir les mobilités actives et de laisser des marges de manœuvre aux autorités organisatrices pour prendre en compte la diversité des situations et adapter au mieux les réponses.

Pour ces raisons, le Gouvernement demande le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. Comme M. le rapporteur et Mme la ministre, je tiens à souligner l'excellente intention des auteurs de cet amendement que nous partageons. Il est en effet nécessaire de développer les mobilités actives très tôt, pour aller à l'école.

Toutefois, le dispositif proposé met en cause non seulement les autorités organisatrices de mobilité, mais aussi, par exemple, les départements en charge de la gestion des routes départementales qu'il faut emprunter pour se rendre au collège à vélo. Pour que cela fonctionne, il faut une piste cyclable en site propre.

Or les départements, responsables de la voirie, qui ont une culture routière, n'ont pas encore intégré l'importance de chercher à aménager une piste cyclable en site propre au moment d'aménager de grands tronçons des voies dont ils ont la charge.

Je crains que l'adoption de cet amendement, plein de bonnes intentions, ne rajoute des contraintes aux collectivités, alors même que beaucoup d'entre elles développent des pédibus, en grande partie grâce à la bonne volonté de gens disponibles.

M. le président. La parole est à M. François Bonhomme, pour explication de vote.

M. François Bonhomme. J'entends les arguments qui me sont opposés. Merci, madame Gatel, de souligner mes bonnes intentions.

Je souhaitais marquer le relatif retard de la France en ce domaine. Au regard des autres pays, il nous reste un long chemin à parcourir. Espérons que ce chemin soit sécurisé... *(Sourires.)*

Je m'en remets à la force de persuasion de notre rapporteur et retire cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 42 rectifié est retiré.

Article 1^{er} bis (nouveau)

① L'article L. 1241-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

② « Île-de-France Mobilités est assimilé à un groupement de collectivités territoriales au sens et pour l'application des dispositions de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme. »

M. le président. L'amendement n° 1030, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

- À la première phrase du premier alinéa de l'article 20-2 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, le mot : « second » est remplacé par le mot : « deuxième ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1030.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 1^{er} bis, modifié.

(L'article 1^{er} bis est adopté.)

M. le président. Mes chers collègues, je vais lever la séance. Nous avons examiné 116 amendements au cours de la journée, dont 78 ce soir ; il en reste 661 à examiner sur ce texte.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

6

ADOPTION DES CONCLUSIONS DE LA CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

M. le président. Je n'ai été saisi d'aucune observation sur les conclusions de la conférence des présidents.

Elles sont donc adoptées.

7

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, jeudi 21 mars 2019 :

À onze heures trente : suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019).

À quinze heures : questions d'actualité au Gouvernement.

À seize heures quinze et le soir : suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission n° 369, 2018-2019).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 21 mars 2019, à une heure vingt-cinq.)

NOMINATION DE MEMBRES DE COMMISSIONS MIXTES PARITAIRES

La liste des candidats établie par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a été publiée conformément à l'article 12 du règlement.

Aucune opposition ne s'étant manifestée dans le délai d'une heure prévu par l'article 9 du règlement, cette liste est ratifiée. Les représentants du Sénat aux commissions mixtes paritaires chargés de proposer, d'une part, un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi portant création d'une Agence nationale de la cohésion des territoires et, d'autre part, un texte pour les dispositions restant en discussion de la proposition de loi organique relative à la nomination du directeur général de l'Agence nationale de la cohésion des territoires et modifiant la loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution sont :

Titulaires : MM. Hervé Maurey, Louis-Jean de Nicolajj, Patrick Chaize, Rémy Pointereau, Mme Nelly Tocqueville, M. Joël Bigot et Mme Françoise Cartron ;

Suppléants : M. Jean-Marc Boyer ; Mme Marta de Cidracs ; MM. Guillaume Gontard ; Benoît Huré ; Jean-François Longeot ; Mme Angèle Prévillat et M. Jean-Claude Requier.

Direction des comptes rendus

ÉTIENNE BOULENGER

QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Transfert des biens des communes dans le cadre de la création d'une commune nouvelle

N° 0713 – Le 28 mars 2019 – **Mme Sylvie Vermeillet** attire l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur les modalités de transfert de biens de communes à une commune nouvelle.

En effet, les communes historiques ont l'obligation de publier auprès du service de publicité foncière territorialement compétent le transfert de propriété des biens vers la commune nouvelle. Ceci nécessite pour les communes concernées un travail considérable de recensement de toutes les parcelles du territoire communal ainsi que de recherche des origines de propriété des biens à muter.

Certains notaires considèrent que l'arrêté préfectoral créant la commune nouvelle n'emporte pas transfert de droit automatique de propriété, parcelle par parcelle, sans la publicité nécessaire au service de publicité foncière compétent. Outre la lourdeur administrative, cette procédure a également un coût financier non négligeable pour les collectivités concernées.

Elle lui serait reconnaissante de bien vouloir lui indiquer quelles mesures concrètes pourraient être envisagées afin de simplifier les procédures en permettant un transfert systématique du patrimoine des anciennes communes. Elle lui demande s'il pourrait par exemple être envisageable que la simple publication des nouveaux numéros du système informatique pour le répertoire des entreprises (SIREN) de communes au service des publicités foncières entraîne le transfert des biens des « anciennes » communes concernées, de manière systématique et globale.

Sécurité du système carcéral français

N° 0714 – Le 28 mars 2019 – **Mme Anne-Catherine Loisier** attire l'attention de **Mme la garde des sceaux, ministre de la justice**, sur la question de la sécurité du système carcéral français.

À la suite de l'attaque terroriste au centre pénitentiaire de Condé-sur-Sarthe en mars 2019, les surveillants de prison et leurs familles ont été nombreux à manifester leurs craintes, partout en France.

Le personnel de la maison d'arrêt de Dijon est resté mobilisé plusieurs jours malgré les propositions annoncées le 14 mars 2019, considérées comme insuffisantes pour répondre à l'urgence de la situation.

Les surveillants estiment la sécurité du système carcéral français défaillante à bien des égards (surpopulation pénale, manque de personnels, multiplication des agressions...).

Dans ce contexte désastreux, l'adaptation de mesures s'impose.

L'attaque au couteau en céramique de Condé-sur-Sarthe a relancé le débat sur les fouilles à l'entrée des prisons et les différents outils permettant de renforcer la sécurité des personnels.

Depuis l'application de l'article 57 de la loi n° 2009-1436 du 24 novembre 2009 pénitentiaire, les surveillants déplorent une recrudescence d'introduction d'objets et substances illicites dans les établissements pénitentiaires, mettant gravement en danger leur sécurité mais aussi celles des détenus.

Si aujourd'hui des moyens de substitution de la pratique des fouilles à corps systématique, comme par exemple les portiques à ondes millimétriques (POM), ne sont pas rapidement mis en place, le retour à la fouille à corps semble s'imposer.

Le renforcement de la présence de chiens dans les prisons et de l'armement des gardiens fait aussi partie des demandes exprimées par les surveillants, impuissants lorsqu'il s'agit de gérer des situations difficiles.

De même, la classification des établissements en fonction du niveau de dangerosité des détenus permettrait d'adapter le recrutement et la formation des personnels, dont la qualité est actuellement remise en cause.

Face à la réalité des risques encourus et dans un contexte où les prisons peinent à remplir leurs missions, rendre le métier de gardien de prison plus attractif constitue un enjeu majeur pour préserver le système carcéral.

Aussi, elle souhaiterait connaître les mesures envisagées pour apaiser ce climat de tensions accrues et redonner confiance aux surveillants pénitentiaires dans l'exercice de leurs missions.

État de catastrophe naturelle et fissurations de maisons

N° 0715 – Le 28 mars 2019 – **M. Jean-Pierre Decool** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** à propos des multiples cas de fissuration de maisons et des requêtes des élus des communes concernées pour un classement en état de catastrophe naturelle.

L'épisode de sécheresse connu durant l'été 2018, dans les Hauts-de-France comme ailleurs, a entraîné pour de nombreuses habitations l'apparition de fissures dans les maisons, sur les murs, sur les sols.

Si le dérèglement climatique et ses différentes manifestations (canicule, sécheresse, inondations...) sont considérés comme responsables, ce phénomène, jamais vu auparavant dans de nombreuses régions, a un impact non négligeable pour les propriétaires.

Ceux-ci prennent des mesures provisoires pour renforcer les murs et réduire ou colmater les fissures. Certains évaluent également leurs travaux de remise en état, par le biais de devis, souvent pour des montants de plusieurs dizaines de milliers d'euros.

Il lui demande ainsi si, d'une part, il entend déclarer l'état de catastrophe naturelle pour les communes qui ont été le plus touchées par ce phénomène nouveau et si, d'autre part, il entend mettre en place des mesures préventives pour éviter que ce phénomène se renforce chaque été.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du mercredi 20 mars 2019

SCRUTIN N° 67

sur l'amendement n° 386 rectifié bis, présenté par Mme Michèle Vullien et plusieurs de ses collègues, et l'amendement n° 630 rectifié, présenté par M. Claude Bérít-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain, tendant à insérer un article additionnel après l'article 1^{er} du projet de loi d'orientation des mobilités (procédure accélérée), compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants	342
Suffrages exprimés	333
Pour	109
Contre	224

Le Sénat n'a pas adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE LES RÉPUBLICAINS (145) :

Contre : 143

Abstention : 1 Mme Fabienne Keller

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gérard Larcher - Président du Sénat

GRUPE SOCIALISTE ET RÉPUBLICAIN (74) :

Pour : 74

GRUPE UNION CENTRISTE (51) :

Pour : 10 Mme Annick Billon, MM. Philippe Bonnacarrère, Olivier Cigolotti, Bernard Delcros, Yves Détraigne, Mme Catherine Fournier, MM. Loïc Hervé, Jean-Marie Janssens, Mmes Nadia Sollogoub, Michèle Vullien

Contre : 41

GRUPE LA RÉPUBLIQUE EN MARCHÉ (23) :

Contre : 23

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (22) :

Pour : 9

Contre : 4 M. Stéphane Artano, Mme Nathalie Delattre, Véronique Guillotin, M. Franck Menonville

Abstention : 8 MM. Guillaume Arnell, Alain Bertrand, Joseph Castelli, Yvon Collin, Jean-Noël Guérini, Mme Mireille Jouve, MM. Jean-Claude Requier, Raymond Vall

N'a pas pris part au vote : 1 M. Jean-Marc Gabouty - qui présidait la séance

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE (16) :

Pour : 16

GRUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (12) :

Contre : 12

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GRUPE (5) :

Contre : 1 M. Philippe Adnot

N'ont pas pris part au vote : 4

Ont voté pour :

Maurice Antiste Cathy Apourceau-Poly Viviane Artigalas Éliane Assassi David Assouline Esther Benbassa Claude Bérít-Débat Jacques Bigot Joël Bigot Annick Billon Maryvonne Blondin Éric Bocquet Philippe Bonnacarrère Nicole Bonnefoy Yannick Botrel Martial Bourquin Michel Boutant Céline Brulin Henri Cabanel Thierry Carcenac Maryse Carrère Olivier Cigolotti Laurence Cohen Pierre-Yves Collombat Catherine Conconne Hélène Conway-Mouret Jean-Pierre Corbisez Josiane Costes Roland Courteau Cécile Cukierman Michel Dagbert Ronan Dantec Yves Daudigny Marc Daunis Bernard Delcros Yves Détraigne Gilbert-Luc Devinaz Jérôme Durain	Alain Duran Vincent Éblé Frédérique Espagnac Rémi Féraud Corinne Féret Jean-Luc Fichet Martine Filleul Catherine Fournier Fabien Gay Samia Ghali Éric Gold Guillaume Gontard Marie-Pierre de la Gontrie Michelle Gréaume Nadine Grelet-Certenais Annie Guillemot Laurence Harribey Loïc Hervé Jean-Michel Houllégatte Xavier Iacovelli Olivier Jacquin Jean-Marie Janssens Victoire Jasmin Éric Jeansannetas Patrice Joly Bernard Jomier Gisèle Jourda Patrick Kanner Éric Kerrouche Joël Labbé Françoise Laborde Bernard Lalande Pierre Laurent Jean-Yves Leconte Olivier Léonhardt Claudine Lepage	Marie-Noëlle Lienemann Jean-Jacques Lozach Monique Lubin Victorin Lurel Philippe Madrelle Jacques-Bernard Magner Christian Manable Didier Marie Rachel Mazuir Michelle Meunier Marie-Pierre Monier Franck Montaugé Pierre Ouzoulias Marie-Françoise Perold-Dumont Angèle Prévile Christine Prunaud Claude Raynal Sylvie Robert Gilbert Roger Laurence Rossignol Jean-Yves Roux Pascal Savoldelli Nadia Sollogoub Jean-Pierre Sueur Simon Sutour Sophie Taillé-Polian Rachid Temal Jean-Claude Tissot Nelly Tocqueville Jean-Marc Todeschini Jean-Louis Tourenne André Vallini Sabine Van Heghe Yannick Vaugrenard Michèle Vullien
---	---	---

Ont voté contre :

Philippe Adnot	Pascal Allizard	Michel Amiel
----------------	-----------------	--------------

Stéphane Artano	Marc-Philippe Daubresse	Abdallah Hassani	Pierre Médevielle	Philippe Paul	Bruno Retailleau
Serge Babary	Jean-Pierre Decool	Claude Haut	Colette Mélot	Cyril Pellevat	Charles Revet
Julien Bargeton	Robert del Picchia	Olivier Henno	Franck Menonville	Philippe Pemezec	Alain Richard
Philippe Bas	Vincent Delahaye	Alain Houpert	Marie Mercier	Cédric Perrin	Marie-Pierre Richer
Jérôme Bascher	Nathalie Delattre	Jean-Raymond Hugonet	Sébastien Meurant	Évelyne Perrot	Denise Saint-Pé
Arnaud Bazin	Annie Delmont-Koropoulos	Benoît Huré	Brigitte Micouleau	Stéphane Piednoir	Hugues Saury
Arnaud de Belenet	Michel Dennemont	Jean-François Husson	Alain Milon	Jackie Pierre	René-Paul Savary
Martine Berthet	Gérard Dériot	Corinne Imbert	Jean-Marie Mizzon	Gérard Poadja	Michel Savin
Anne-Marie Bertrand	Catherine Deroche	Sophie Joissains	Jean-Pierre Moga	Rémy Pointereau	Patricia Schillinger
Jérôme Bignon	Jacky Deromedi	Muriel Jourda	Thani Mohamed Soilihi	Ladislav Poniatoski	Alain Schmitz
Jean Bizet	Chantal Deseyne	Alain Joyandet	Patricia Morhet-Richaud	Sophie Primas	Vincent Segouin
Jean-Marie Bockel	Catherine Di Folco	Antoine Karam	Catherine Morin-Desailly	Jean-Paul Prince	Bruno Sido
Christine Bonfanti-Dossat	Nassimah Dindar	Roger Karoutchi	Jean-Marie Morisset	Christophe Priou	Jean Sol
François Bonhomme	Élisabeth Doineau	Guy-Dominique Kennel	Philippe Mouiller	Catherine Procaccia	Lana Tetuanui
Bernard Bonne	Philippe Dominati	Claude Kern	Philippe Nachbar	Sonia de la Provôté	Dominique Théophile
Pascale Bories	Daniël Dubois	Laurent Lafon	Robert Navarro	Frédérique Puissat	Claudine Thomas
Gilbert Bouchet	Alain Dufaut	Jean-Louis Lagourgue	Louis-Jean de Nicolay	Isabelle Raimond-Pavero	Catherine Troendlé
Céline Boulay-Espéronnier	Catherine Dumas	Marc Laménie	Sylviane Noël	Michel Raison	Jean-Marie Vanlerenberghe
Yves Bouloux	Laurent Duplomb	Élisabeth Lamure	Claude Nougéin	Didier Rambaud	Michel Vaspert
Jean-Marc Boyer	Nicole Duranton	Christine Lanfranchi Dorgal	Olivier Paccaud	Françoise Ramond	Dominique Vérien
Max Brisson	Jean-Paul Émorine	Florence Lassarade	Jean-Jacques Panunzi	Jean-François Rapin	Sylvie Vermeillet
Marie-Thérèse Bruguière	Dominique Estrosi Sassone	Robert Lafoaolu	Georges Patient	Noëlle Rauscent	Jean-Pierre Vial
François-Noël Buffet	Jacqueline Eustache-Brinio	Michel Laugier	François Patriat	Damien Regnard	Jean Pierre Vogel
Bernard Buis	Françoise Férat	Daniël Laurent		André Reichardt	Dany Wattebled
Olivier Cadic	Michel Forissier	Nuihau Laurey		Évelyne Renaud-Garabedian	Richard Yung
François Calvet	Alain Fouché	Christine Lavarde			
Christian Cambon	Bernard Fournier	Ronan Le Glout	Abstentions :		
Agnès Canayer	Christophe-André Frassa	Jacques Le Nay	Guillaume Arnell	Yvon Collin	Fabienne Keller
Michel Canevet	Pierre Fогrier	Antoine Lefevre	Alain Bertrand	Jean-Noël Guérini	Jean-Claude Requier
Vincent Capocanellas	Joëlle Garriaud-Maylam	Dominique de Legge	Joseph Castelli	Mireille Jouve	Raymond Vall
Emmanuel Capus	Françoise Gatel	Jean-Pierre Leleux			
Jean-Noël Cardoux	André Gattolin	Henri Leroy			
Françoise Cartron	Jacques Genest	Valérie Létard			
Alain Cazabonne	Frédérique Gerbaud	Martin Lévrier			
Bernard Cazeau	Bruno Gilles	Brigitte Lherbier			
Anne Chain-Larché	Jordi Ginesta	Anne-Catherine Loiser			
Patrick Chaize	Colette Giudicelli	Jean-François Longeot			
Pierre Charon	Nathalie Goulet	Gérard Longuet			
Daniel Chasseing	Sylvie Goy-Chavent	Vivette Lopez			
Alain Chatillon	Jean-Pierre Grand	Pierre Louault			
Marie-Christine Chauvin	Daniel Gremillet	Jean-Claude Luche			
Guillaume Chevrollier	François Grosdidier	Michel Magras			
Marta de Cidrac	Jacques Groperrin	Viviane Malet			
Édouard Courtial	Pascale Gruny	Claude Malhuret			
Pierre Cuypers	Charles Guené	Didier Mandelli			
Philippe Dallier	Joël Guerriau	Alain Marc			
René Danesi	Jocelyne Guidez	Frédéric Marchand			
Laure Darcos	Véronique Guillotin	Hervé Marseille			
Mathieu Darnaud		Hervé Maurey			
		Jean-François Mayet			

Abstentions :

Guillaume Arnell
Alain Bertrand
Joseph Castelli

Yvon Collin
Jean-Noël Guérini
Mireille Jouve

Fabienne Keller
Jean-Claude Requier
Raymond Vall

N'ont pas pris part au vote :

Christine Herzog, Claudine Kauffmann, Jean Louis Masson, Stéphane Ravier.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat et M. Jean-Marc Gabouty - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants	341
Nombre des suffrages exprimés	332
Pour l'adoption	109
Contre	223

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.