

**MERCREDI 15 AVRIL 2026**

**Questions d'actualité**

**Conventions internationales (*Procédure simplifiée*)**

**Simplification de la vie économique  
(*Conclusions de la CMP*)**

**Développement des transports  
(*Procédure accélérée*)**

## SOMMAIRE

<b>HOMMAGE À MUGUETTE DINI.....</b>	<b>1</b>
<b>SALUT À UN MEMBRE DE LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DU ROYAUME DE JORDANIE.....</b>	<b>1</b>
<b>QUESTIONS D'ACTUALITÉ.....</b>	<b>1</b>
<b>Premier mai (I)</b>	<b>1</b>
M. Hervé Marseille	1
M. Sébastien Lecornu, Premier ministre	1
<b>Régénération du réseau ferroviaire</b>	<b>2</b>
Mme Monique de Marco	2
M. Philippe Tabarot, ministre des transports	2
<b>Ordre du jour du Parlement</b>	<b>3</b>
M. Mathieu Darnaud	3
M. Sébastien Lecornu, Premier ministre	3
<b>Projet de loi-cadre sur les transports</b>	<b>3</b>
Mme Patricia Schillinger	3
M. Philippe Tabarot, ministre des transports	4
<b>Premier mai (II)</b>	<b>4</b>
M. Jean-Pierre Grand	4
M. Jean-Pierre Farandou, ministre du travail et des solidarités	4
<b>Iran</b>	<b>5</b>
Mme Sophie Briante Guillemont	5
M. Nicolas Forissier, ministre délégué chargé du commerce extérieur et de l'attractivité	5
<b>Presse locale</b>	<b>5</b>
M. Christian Redon-Sarrazy	5
Mme Catherine Pégard, ministre de la culture	5
<b>Accès au service public et fracture numérique</b>	<b>6</b>
Mme Marie-Claude Varaillas	6
M. David Amiel, ministre de l'action et des comptes publics	6
<b>Prix des carburants</b>	<b>6</b>
Mme Sophie Primas	6
Mme Maud Bregeon, ministre déléguée, porte-parole du Gouvernement, et chargée de l'énergie	6
<b>Filière musicale et tarification dynamique</b>	<b>7</b>
Mme Karine Daniel	7
Mme Catherine Pégard, ministre de la culture	7

<b>Premier mai (III)</b>	<b>7</b>
Mme Frédérique Puissat	7
M. Jean-Pierre Farandou, ministre du travail et des solidarités	8
<b>LGV Bordeaux-Toulouse-Dax</b>	<b>8</b>
M. Pierre-Antoine Levi	8
M. Philippe Tabarot, ministre des transports	8
<b>Montée de la violence à l'école</b>	<b>8</b>
M. Max Brisson	8
M. Edouard Geffray, ministre de l'éducation nationale	9
<b>Fin des parcours emploi compétences à La Réunion</b>	<b>9</b>
Mme Audrey Bélim	9
M. Jean-Pierre Farandou, ministre du travail et des solidarités	9
<b>Disparition des superpétroliers français</b>	<b>9</b>
M. Jean Pierre Vogel	9
Mme Maud Bregeon, ministre déléguée, porte-parole du Gouvernement, et chargée de l'énergie	10
<b>Fuites de données</b>	<b>10</b>
M. Pierre Cuypers	10
M. Jean-Didier Berger, ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur	10
<b>DÉSIGNATION D'UN SECRÉTAIRE DU SÉNAT .....</b>	<b>11</b>
<b>DÉLÉGATION (Nomination).....</b>	<b>11</b>
<b>MISE AU POINT AU SUJET D'UN VOTE .....</b>	<b>11</b>
<b>CONVENTIONS INTERNATIONALES (Procédure simplifiée).....</b>	<b>11</b>
<b>SIMPLIFICATION DE LA VIE ÉCONOMIQUE (Conclusions de la CMP).....</b>	<b>11</b>
M. Rémy Pointereau, président de la commission spéciale	11
M. Serge Papin, ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce, de l'artisanat, du tourisme et du pouvoir d'achat	12
<b>Discussion du texte élaboré par la CMP</b>	<b>13</b>
Article 1 <sup>er</sup>	13
Article 2	13
Article 10 bis	13
Article 14	13
Article 15	13
Article 15 bis AA	13
Article 21 bis A	13

<b>Vote sur l'ensemble</b>	<b>13</b>
M. Christian Bilhac	13
M. Yves Bleunven	14
M. Marc Laménie	14
Mme Catherine Di Folco	15
Mme Nadège Havet	15
M. David Ros	16
M. Gérard Lahellec	16
M. Thomas Dossus	17
M. Aymeric Durox	17
<b>NOMINATION D'UN SECRÉTAIRE DU SÉNAT .....</b>	<b>18</b>
<b>MISE AU POINT AU SUJET DE VOTES.....</b>	<b>18</b>
<b>DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS (<i>Procédure accélérée</i>) .....</b>	<b>18</b>
<b><i>Discussion générale</i></b>	<b>18</b>
M. Philippe Tabarot, ministre des transports	18
M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable	19
Mme Marie-Claire Carrère-Gée, rapporteure pour avis de la commission des finances	21
M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis de la commission des finances	21
M. Franck Dhersin	21
M. Pierre Jean Rochette	22
M. Rémy Pointereau	22
Mme Nadège Havet	23
M. Olivier Jacquin	23
M. Alexandre Basquin	24
M. Jacques Fernique	25
M. Michel Masset	25
M. Gilbert Favreau	26
<b><i>Discussion des articles</i></b>	<b>26</b>
Article 1 <sup>er</sup>	26
M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable	26
M. Olivier Jacquin	27
M. Jean-Claude Tissot	27
Mme Anne-Sophie Romagny	27
Mme Anne-Sophie Patru	27
M. Marc Laménie	27
M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis de la commission des finances	28

<b>AVIS SUR UNE NOMINATION .....</b>	<b>30</b>
<b>CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS .....</b>	<b>30</b>
<b>MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR .....</b>	<b>30</b>
<b>DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS (<i>Procédure accélérée - Suite</i>) .....</b>	<b>30</b>
<b><i>Discussion des articles (Suite)</i></b>	<b>30</b>
Article 1 <sup>er</sup> ( <i>Suite</i> )	30
Après l'article 1 <sup>er</sup>	37
Avant l'article 2	39
Article 2	39
M. Hervé Gillé	39
M. Serge Mérillou	39
Après l'article 2	40
Article 3	41
Après l'article 3	41
Avant l'article 4	42
Article 4	43
M. Olivier Jacquin	43
M. Jacques Fernique	43
M. Marc Laménie	43
Article 5	44
Article 6	45
Article 8	45
Article 9	46
M. Olivier Jacquin	46
Après l'article 9	46
Article 9 <i>bis</i>	47
M. Jacques Fernique	47
<b><i>Ordre du jour du jeudi 16 avril 2026</i></b>	<b>51</b>

## SÉANCE du mercredi 15 avril 2026

79<sup>e</sup> séance de la session ordinaire 2025-2026

PRÉSIDENCE DE M. GÉRARD LARCHER

*La séance est ouverte à 15 heures.*

### Hommage à Muguette Dini

**M. le président.** – (*Mmes et MM. les sénateurs et membres du Gouvernement se lèvent.*) C'est avec émotion et tristesse que nous avons appris, le 7 avril dernier, la disparition de notre ancienne collègue Muguette Dini.

Première adjointe au maire d'Écully, vice-présidente du Conseil général du Rhône chargée de la jeunesse et de la formation, cette femme de conviction mit toute son énergie et son engagement au service de sa commune et de son département.

La cause des femmes sera au cœur de sa carrière politique. Dès le début des années 1990, elle milita pour l'instauration de la parité dans les instances élues.

Sénatrice du Rhône de 2004 à 2014, elle fut membre du groupe de l'Union centriste et rejoignit la commission des affaires sociales qu'elle présida de 2009 à 2011. Elle abordera alors nombre de sujets encore d'actualité – je pense à l'âge de la retraite, l'emploi des seniors et la pénibilité. Elle fut aussi membre de la délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes.

Durant son mandat, elle fut une farouche défenseuse de la protection de l'enfance, de la prévention des violences faites aux femmes et de l'égalité entre femmes et hommes au sein des entreprises. Elle fut l'auteure de propositions de loi visant à autoriser les maisons de naissance et à mieux protéger les enfants, qui marquèrent notre assemblée.

Passionnée d'art, elle fit don avec son époux d'œuvres de peintres et d'artistes de la région Rhône-Alpes au musée de Villefranche-sur-Saône.

Nous garderons – je garde – de Muguette Dini, le souvenir d'une sénatrice généreuse et courageuse.

À son époux, à ses filles, à toute sa famille et à tous ceux qui ont partagé ses engagements, je souhaite redire la part que le Sénat prend à leur tristesse et à leur chagrin. (*Mmes et MM. les sénateurs et membres du Gouvernement observent un instant de recueillement.*)

## Salut à un membre de la Chambre des représentants du Royaume de Jordanie

**M. le président.** – Avant de débiter notre séance de questions d'actualité, je tiens à saluer Mme Dina Albashir, membre de la Chambre des représentants de Jordanie et ancienne présidente de la commission des affaires étrangères, présente en tribune. (*Applaudissements*)

### Questions d'actualité

**M. le président.** – L'ordre du jour appelle les questions d'actualité au Gouvernement.

Je vous rappelle que la séance est retransmise en direct sur Public Sénat et sur notre site internet. Chacun sera attentif au respect des uns et des autres et du temps de parole.

#### *Premier mai (I)*

**M. Hervé Marseille.** – (*Applaudissements sur les travées du groupe UC*) Le 1<sup>er</sup> mai 2025, des boulangers vendéens étaient contrôlés et sanctionnés. Sur l'initiative d'Annick Billon, nous avons déposé une proposition de loi pour sécuriser les boulangers et fleuristes travaillant le 1<sup>er</sup> mai. Ce texte a été adopté au Sénat, en procédure accélérée. Le Gouvernement avait alors annoncé l'élaboration simultanée d'un décret en Conseil d'État. Mais à l'Assemblée nationale : blocage, et retour à la case départ.

Peut-on encore espérer que le 1<sup>er</sup> mai prochain les boulangers et fleuristes travaillent l'esprit tranquille ? Après ce malheureux événement, qui ne méritait pas tant de bruit et de fureur, nous serons à moins d'un an de l'élection présidentielle.

**M. Pascal Savoldelli.** – Vous êtes candidat ?

**M. Hervé Marseille.** – C'est à la fois peu et beaucoup. Quand on voit ce qu'on voit et qu'on entend ce qu'on entend, on a bien raison de penser ce qu'on pense. (*Applaudissements et rires sur les travées des groupes UC, Les Républicains et INDEP*)

**M. Olivier Paccaud.** – Chômage technique ?

**M. Hervé Marseille.** – Le Gouvernement et le Parlement resteront-ils immobiles et inutiles ? Comment voyez-vous les choses ? (*Vifs applaudissements sur les travées des groupes UC, Les Républicains et INDEP*)

**M. Sébastien Lecornu, Premier ministre.** – Merci pour la gravité de votre question.

Dans l'affaire du 1<sup>er</sup> mai, il y a d'abord un non-sens : la convention collective de la boulangerie, qui fonctionnait, a été cassée par la Cour de cassation. Vous avez fait partie de ceux qui ont souhaité

sécuriser cette convention par la loi – je vous en remercie.

Chemin faisant, votre proposition de loi est parvenue à l'Assemblée nationale. Mais l'ambiance à l'Assemblée nationale est bien différente de celle qui règne au Sénat, avec l'obstruction de LFI – et à nouveau, cet après-midi, sur la proposition de loi Rodwell... L'opposition est normale, pas l'obstruction... Face à cela, une motion de rejet tactique a été adoptée.

Le problème, c'est que notre initiative collective allait bien au-delà des boulangers et des fleuristes. Le décret d'exception auquel elle renvoyait faisait 13 pages, incluant fromageries, étuves, industries chimiques, papetières, casinos... (*Protestations sur les travées des groupes UC et Les Républicains*) Ce n'est pas le Gouvernement qui a préparé ce décret !

**Mme Anne-Sophie Romagny.** – C'est qui ?

**M. Sébastien Lecornu,** *Premier ministre.* – C'est ici qu'il a été préparé...

**Mme Anne-Sophie Romagny.** – Ce n'est pas nous !

**M. Sébastien Lecornu,** *Premier ministre.* – Ensuite, vous avez voté une proposition de loi qui a refermé le jeu, mais laissé néanmoins de nombreux métiers n'ayant rien à voir avec la boulangerie, et qui ne faisait aucune distinction entre les boulangeries artisanales et les autres. (*Applaudissements à gauche*)

La motion de rejet à l'Assemblée nationale a créé une tension importante avec les syndicats, qui m'ont tous demandé des comptes !

Comme le président Larcher lorsqu'il était ministre du travail, je reviendrai toujours à l'article 1<sup>er</sup> du code du travail : nulle modification du code sans dialogue social. Certes, cela ne s'applique pas aux propositions de loi, mais permettre le dialogue social, y compris pour les initiatives parlementaires, me semble essentiel.

Soit toute la classe politique veut rester sur un périmètre large d'exceptions, et nous n'échapperons pas à des négociations par branche, à transposer dans la loi, donc en 2027 ; soit nous nous recentrons avec bon sens sur les seuls boulangers artisanaux, pour sécuriser la convention collective, et auquel cas nous trouverons une solution négociée, sécurisante et pragmatique. Je vous associerai, monsieur le président Marseille, à la dernière ligne droite de ces négociations.

Cet épisode donne une leçon au Gouvernement et à la chambre haute : en ces temps de bicamérisme délicat, sachons revenir à la sagesse. (*Applaudissements sur les travées du RDPI et sur quelques travées du groupe SER*)

## Régénération du réseau ferroviaire

**Mme Monique de Marco.** – (*Applaudissements sur les travées du GEST*) Depuis quelques semaines, avec la crise en Iran, nous connaissons un nouveau choc énergétique. Le modèle du tout-voiture devient inaccessible : le train est donc une alternative évidente. Nos voisins l'ont bien compris, mais en France, les petites lignes ferment, les trains de nuit sont supprimés, certaines gares ne sont plus desservies, les trains sont saturés, les billets trop chers.

Pendant ce temps, on poursuit un projet dépassé et coûteux : la ligne à grande vitesse (LGV) Sud-Ouest – 14 milliards d'euros ! Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) nous alerte sur ce projet – sur son coût, son calendrier, son impact environnemental. Tous les signaux sont au rouge !

Sus aux hésitations et abandonnons ce projet ! Le COI a clairement donné la priorité à la modernisation des lignes existantes.

Alors, allez-vous enfin réorienter les milliards prévus pour la LGV Sud-Ouest vers les trains du quotidien, ou persévérez-vous dans un projet coûteux et déconnecté des besoins ? (*Applaudissements sur les travées du GEST*)

**M. Philippe Tabarot,** *ministre des transports.* – Merci pour cette publicité pour le projet de loi-cadre que j'aurai l'occasion de présenter dans quelques instants. Je compte sur votre présence dans l'hémicycle.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Nous serons là !

**M. Philippe Tabarot,** *ministre.* – Le COI – dont le rapport n'a pas encore été officiellement remis au Gouvernement – est un organe consultatif rassemblant experts et parlementaires, afin d'éclairer les choix publics. Mais la décision politique revient au Gouvernement.

La LGV Sud-Ouest est un projet d'intérêt public majeur, attendu par l'Occitanie, mais aussi par tous les territoires traversés. Il s'agit d'un projet des territoires, construit avec deux régions – dirigées par des élus de votre sensibilité politique.

**Mme Monique de Marco.** – Non !

**M. Philippe Tabarot,** *ministre.* – Plusieurs pistes de financement sont à l'étude avec les différents cofinanceurs.

En outre, ce projet s'inscrit pleinement dans le réseau ferroviaire stratégique européen. Attendu par la péninsule ibérique, il bénéficie d'un soutien fort de nos partenaires européens. Y renoncer, ce serait fragiliser nos territoires, mais aussi renoncer à notre place dans l'Europe des mobilités. (*MM. Bruno Belin et François Patriat applaudissent.*)

**M. Max Brisson.** – Très bien !

## Ordre du jour du Parlement

**M. Mathieu Darnaud.** – (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*) Monsieur le Premier ministre, quand allez-vous rompre avec l'atonie, l'attentisme, et les renoncements qui paralysent la vie parlementaire ?

Je pense à la proposition de loi Trace – que vous deviez inscrire en février à l'ordre du jour –, à la proposition de loi Choc, au texte sur l'allocation de solidarité unique – là aussi, vous vous étiez engagé –, à la proposition de loi sur le travail des artisans le 1<sup>er</sup> mai...

**Mme Marie-Pierre de La Gontrie.** – Des salariés !

**M. Mathieu Darnaud.** – Je connais votre ligne de défense : il n'y a pas de majorité à l'Assemblée nationale... Mais des textes auraient pu nous réunir, comme celui sur la décentralisation.

Mais, rien. Alors, nous nous lamentons, comme les Français.

J'aurais aussi pu mentionner le texte sur les énergies, alors que les prix du carburant s'envolent.

Allez-vous enfin inscrire ces textes à l'ordre du jour des chambres, ou faudra-t-il attendre l'élection présidentielle de 2027 pour agir ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et sur quelques travées du groupe UC*)

**M. Sébastien Lecornu,** *Premier ministre.* – Comme vous ne m'avez pas transmis le thème de votre question à l'avance, je serai d'autant plus spontané. (*Rires*) Et puis, nous sommes entre nous...

Il ne me semble pas que l'agenda parlementaire soit léger... (*Vives protestations à droite*)

Allons-y, alors : hydroélectricité, restitution des biens culturels, justice criminelle, CMP sur la simplification de la vie économique, proposition de loi Rodwell, réforme de l'assurance chômage... Le Gouvernement est disponible pour siéger davantage le vendredi et pour tenir une session extraordinaire en juillet. Il y a donc plutôt un trop-plein de textes ! Sans oublier les nombreuses propositions de loi qui, pour n'être pas toutes suffisamment bien bordées, conduisent à quelques déraillements...

L'absence de majorité à l'Assemblée nationale n'est pas une ligne de défense ; c'est un état de fait. Ce n'est peut-être pas le problème du Sénat, mais c'est celui du pays. Les Français assistent au spectacle désolant de l'obstruction violente de La France insoumise et je m'étonne qu'elle ne soit pas plus dénoncée : commencerions-nous à nous y habituer ? La France insoumise met en panne l'Assemblée nationale et ce n'est pas la faute du Gouvernement.

Même nos groupes sont divisés – sur l'Alsace, sur la simplification... Et l'alignement bicaméral entre les

groupes n'est pas non plus toujours au rendez-vous. Ce n'est pas une critique, mais un constat.

Parlons aussi de l'éléphant dans la pièce : on me reproche beaucoup de travailler avec la gauche républicaine. (« *Oui !* » à droite) Or vous savez que je suis de droite. (« *Non !* » à droite) Si ! J'étais adhérent Les Républicains et vous m'avez exclu en 2017. (*Rires et applaudissements sur les travées du RDPI et du groupe SER*)

Cette Assemblée nationale, les Français l'ont choisie. Au banc des ministres, quand vous êtes de la droite républicaine, vous avez deux solutions : soit vous essayez de faire des compromis avec la gauche républicaine, soit vous vous tournez vers le Rassemblement national. (*Applaudissements sur les travées du RDSE, du RDPI, du GEST et du groupe SER*) Moi, j'ai choisi ! Et je l'assume. Le Gouvernement avance, en essayant de bâtir des compromis.

Je ne suis pas candidat à l'élection présidentielle...

**Une voix à droite.** – Ah bon ?

**M. Didier Marie.** – Faites une réunion de groupe !

**M. Sébastien Lecornu,** *Premier ministre.* – Aussi n'avez pas de problème avec ce gouvernement qui va faire tout ce qu'il peut pour faire avancer le pays pendant un an.

Messieurs Retailleau et Darnaud, à ma place, feriez-vous des compromis avec le Rassemblement national ou avec la gauche républicaine ? Voilà venu le moment de la grande clarification ! (*Vifs applaudissements sur les travées du RDPI, du RDSE, du GEST et des groupes SER et INDEP, ainsi que sur quelques travées du groupe UC*)

**M. Mathieu Darnaud.** – Nous sommes les premiers à dénoncer les outrances de La France insoumise. Ce que nous vous reprochons, c'est de ne pas tenir parole ! Vous vous étiez engagé à inscrire à l'ordre du jour des assemblées tous les textes que j'ai cités.

**M. Sébastien Lecornu,** *Premier ministre.* – Soyez clair avec le Rassemblement national, président Darnaud !

**M. Mathieu Darnaud.** – Et ne venez pas nous dire qu'un texte comme celui sur la décentralisation ne peut pas réunir des parlementaires de droite et de gauche !

Vous avez failli. Celui qui se nourrit d'attente risque de mourir de faim. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et UC*)

### *Projet de loi-cadre sur les transports*

**Mme Patricia Schillinger.** – (*Applaudissements sur les travées du RDPI*) Les transports sont au cœur du quotidien des Français : plus d'une heure de déplacement par jour en moyenne, 13 % de leur

budget consacré à la mobilité. *(L'oratrice se tourne vers les travées du groupe Les Républicains où le brouhaha persiste à la suite de la question précédente.)* Les transports ne vous intéressent-ils point ? Un peu de silence, s'il vous plaît ! *(Rires et applaudissements sur les travées du RDPI et du groupe SER)*

Notre système de transport est sous tension : le réseau est vieillissant en raison de décennies de sous-investissement ; la décarbonation des transports suppose des investissements massifs et stables ; en zone périurbaine et rurale où la dépendance à la voiture est encore forte, le besoin de mobilité du quotidien est grand.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Et les petites lignes !

**Mme Patricia Schillinger.** – Avec le projet de loi-cadre que nous examinons aujourd'hui, pour la première fois, une programmation pluriannuelle est prévue et un principe fort est posé : les transports financeront les transports.

En quoi ce texte constitue-t-il un tournant pour les usagers et pour les territoires ? Quelle est l'ambition du Gouvernement pour la future loi de programmation ? *(Applaudissements sur les travées du RDPI)*

**M. Philippe Tabarot, ministre des transports.** – Vous avez raison : pendant trop longtemps, les transports ont été les parents pauvres de nos politiques publiques. Ce sont les Français qui l'ont payé dans leur quotidien – trains en retard, routes dégradées, petites lignes fermées...

Ce projet de loi est une question non seulement de confort, mais aussi de souveraineté. Un réseau dégradé, c'est une France moins forte. Notre réseau ferroviaire a trente ans d'âge moyen, quarante ans pour les caténaires. Quelque 34 % de nos ponts routiers ont des défauts structurels.

Ce projet de loi amorce aussi la résorption de la dette grise – enfin !

Il prévoit en outre une programmation pluriannuelle de financement de nos infrastructures, l'accélération des services express régionaux métropolitains (Serm), la décarbonation du fret, le renforcement de la sécurité dans les cars scolaires, entre autres. Ce sont des avancées concrètes et attendues.

Il est directement issu de la conférence Ambition France Transports, dans une démarche transpartisane : c'est un texte de terrain.

Je ne doute pas que vos débats seront à la hauteur des enjeux et espère que ce texte sera massivement adopté. Le transport n'est pas une question de droite ou de gauche, mais une question de territoire et de souveraineté : alors, avançons ensemble ! *(Applaudissements sur les travées du RDPI et sur quelques travées du groupe UC)*

## Premier mai (II)

**M. Jean-Pierre Grand.** – *(Applaudissements sur les travées du groupe INDEP)* Personne ne comprend qu'on interdise aux boulangers et à leurs salariés qui le souhaitent de travailler le 1<sup>er</sup> mai, ni qu'on empêche les fleuristes de vendre du muguet le 1<sup>er</sup> mai. C'est une idéologie contraire à la liberté de travailler.

En faisant de l'obstruction, les plus radicaux à gauche de l'hémicycle de l'Assemblée nationale bloquent le fonctionnement normal du Parlement. Comme peut-on en arriver à empêcher des artisans de travailler et à priver leurs salariés – notamment leurs apprentis – d'une rémunération complémentaire ?

Les boulangers font partie de l'histoire de la France. Qui n'a pas entendu ses aïeux raconter le rationnement du pain ? Et l'on se souvient des longs mois de confinement, quand les boulangeries ouvertes nous faisaient oublier que d'autres commerces étaient fermés... Le boulanger était alors reconnu comme profession essentielle à la nation.

Dans l'Hérault, 70 % des boulangers travaillent en couple. Ils ne comptent pas leurs heures. Les boulangers et leur personnel méritent notre respect.

Monsieur le Premier ministre, au nom du bon sens, pourquoi ne pas demander à vos services de ne pas contrôler les boulangeries le 1<sup>er</sup> mai ? *(Applaudissements sur les travées du groupe INDEP et sur quelques travées du groupe UC)*

**M. Jean-Pierre Farandou, ministre du travail et des solidarités.** – Je veux rappeler mon attachement au dialogue social et rendre hommage au président Larcher à qui nous devons la grande loi de 2007 qui modernise le dialogue social.

C'est dans cette philosophie et nourri par mon expérience à la SNCF que je travaille, au sein du Gouvernement, au service des travailleurs et des employeurs, dans le respect des partenaires sociaux.

Les inquiétudes et les demandes des artisans boulangers et des fleuristes sont légitimes.

Mais l'inspection du travail est un corps de contrôle indépendant, dont le statut est garanti par une convention de l'Organisation internationale du travail (OIT), signée par la France. Conformément à l'État de droit, son indépendance doit être respectée.

Notre objectif est donc de donner une réponse durable et solide : ce n'est ni une capitulation ni un renoncement. On ne change pas d'ambition, mais de méthode. Le dialogue social permet d'obtenir des réformes durables, comme sur l'assurance chômage.

Je travaille donc très activement pour trouver des solutions solides avec les partenaires sociaux afin de garantir la sérénité des artisans boulangers et des fleuristes dès le 1<sup>er</sup> mai 2026. *(M. François Patriat applaudit.)*

*Iran*

**Mme Sophie Briante Guillemont.** – (*Applaudissements sur les travées du RDSE*) Il y a une semaine, nous apprenions que les États-Unis admettaient le principe d'un cessez-le-feu, après avoir promis de déchaîner les enfers sur l'Iran. Deux jours plus tard, des négociations directes débutaient à Islamabad, mais 48 heures plus tard elles se soldaient par un échec. Dès le lendemain, Donald Trump annonçait le blocus du détroit d'Ormuz, déjà bloqué par l'Iran – le blocus du blocus. En une semaine, nous sommes passés de l'espoir à la plus grande confusion.

Cette incertitude pèse sur l'activité économique et le pouvoir d'achat du monde entier. Le directeur général de l'Agence internationale de l'énergie affirme que cette crise est plus grave que celles de 1973, 1979 et 2022 cumulées. Le spectre d'une crise alimentaire plane désormais sur l'Afrique.

Dans notre monde, tout est lié : une artère bouchée fait dysfonctionner toutes les chaînes d'approvisionnement mondiales.

La guerre au Moyen-Orient a déjà fait des milliers de victimes dans la région, souvent des civils – Iran, Liban, Irak, Israël, etc. Les 400 000 résidents français de la zone sont dans l'incertitude.

Dans ce chaos, la voix de la France compte, dérange même. La seule ligne que la France doit défendre est celle de la diplomatie et du droit international.

Le Président de la République a annoncé lundi une mission multinationale pour restaurer la liberté de navigation. Quels pays en feront partie ? Selon quel calendrier ?

Et où est l'Europe ? (*Applaudissements sur les travées du RDSE et sur plusieurs travées du GEST*)

**M. Nicolas Forissier, ministre délégué chargé du commerce extérieur et de l'attractivité.** – Il s'agit d'une crise globale, aux conséquences multiples – énergie, alimentation, etc.

Notre priorité est la consolidation rapide du cessez-le-feu. Les négociations entre les États-Unis et l'Iran se poursuivent et nous faisons tout pour qu'une solution politique soit trouvée.

Quelles sont nos exigences ? L'ensemble des composantes de la menace iranienne – nucléaire, balistique et de déstabilisation régionale – doivent être traitées. C'est pourquoi la question du Liban doit être intégrée au règlement du conflit. En effet, les frappes d'Israël sur le Liban fragilisent le cessez-le-feu temporaire. Nous appelons donc à la poursuite des discussions initiées entre le Liban et Israël.

Vendredi prochain, une visioconférence réunissant le Président de la République, Keir Starmer et d'autres participants visera à mobiliser les pays européens, *via* notamment des déploiements militaires pour sécuriser

le détroit d'Ormuz et favoriser le règlement durable du conflit. (*Applaudissements sur quelques travées du RDPI*)

*Presse locale*

**M. Christian Redon-Sarrazy.** – (*Applaudissements sur les travées du groupe SER*) Cent cinquante postes vont être supprimés à *Centre France*. *Ouest France* et *Ebra* préparent aussi des « plans de transformation ». Rien qu'en Haute-Vienne, treize postes vont disparaître, dont sept à la rédaction ; les deux dernières agences locales ferment. Plus au sud, un maire fraîchement élu supprime tout partenariat avec *La Dépêche du Midi*, ainsi que les accréditations des journalistes, pour la couverture des événements culturels de sa propre ville...

Déjà gangrenés par le populisme, nos territoires sont en passe de devenir des déserts médiatiques, où les réseaux sociaux seront l'unique source d'information. Nous savons quels reculs des comportements civiques en résulteront.

Les médias locaux facilitent l'accès à l'information et au débat sur les politiques du quotidien. La démocratie ne peut survivre sans médias de proximité indépendants et pluriels. Là où ils disparaissent, la participation électorale, la confiance et l'engagement citoyen s'effondrent.

Comment comptez-vous garantir le droit à une information locale fiable ? (*Applaudissements sur les travées du groupe SER et sur de nombreuses travées du GEST*)

**Mme Catherine Pégard, ministre de la culture.** – Je pense d'abord à ceux qui sont les premiers touchés par les difficultés qui frappent la presse quotidienne régionale (PQR).

Oui, la presse régionale et locale connaît une situation dégradée. Le Gouvernement y est particulièrement attentif. Les annonces du groupe *Centre France* sont un signal d'alarme.

L'enjeu n'est pas seulement local ; la vitalité de notre démocratie est en jeu, car les déserts informationnels nourrissent le sentiment d'isolement.

Le fait est que le modèle économique de la PQR est fragilisé : les recettes publicitaires baissent, le lectorat peine à se renouveler, les jeunes s'informent de plus en plus sur les réseaux sociaux.

Les discussions sur le nouveau contrat de modernisation de la distribution sont en passe d'aboutir, ce qui déblocuera un soutien financier de l'État en faveur de l'outil de production. Le Gouvernement appuie la proposition de loi d'Erwan Balanant sur les droits voisins, qui améliorera la rémunération des producteurs de contenus ; je souhaite que le Sénat s'en saisisse rapidement. En matière de tarifs postaux, je reste vigilante sur l'après-2026.

Nous devons aussi réfléchir à de nouvelles pistes pour accompagner la transformation structurelle du secteur, en soutenant la transition numérique de la presse et ses relations avec les plateformes ; j'y travaille, en concertation avec les acteurs.

**M. Christian Redon-Sarrazy.** – Il faut des accords contraignants avec les Gafam, qui cannibalisent le marché, pour financer l'information de proximité. Les critères d'aide doivent être révisés pour mieux soutenir les titres ancrés dans les territoires. Il y a urgence si nous voulons éviter les déserts informationnels ! *(Applaudissements sur les travées du groupe SER et sur des travées du GEST ; MM. Pierre Ouzoulias et Fabien Gay applaudissent également.)*

#### *Accès au service public et fracture numérique*

**Mme Marie-Claude Varailas.** – *(Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K)* Le rapport de la Défenseure des droits pour 2025 est sans appel : l'accès au service public se dégrade.

Le nombre de réclamations est en hausse de 17 % – et même de 70 % depuis 2020. En cause, la dématérialisation galopante, qui éloigne les personnes de leurs droits. Rendez-vous compte : moins d'un usager sur deux parvient à effectuer seul ses démarches en ligne ! À la clé, des retards de soins, des droits non versés, pénalisant les plus fragiles.

Les territoires ruraux subissent à la fois la disparition des services publics de proximité, la réduction du nombre de conseillers numériques dans les maisons France Services, les fermetures de guichets, y compris dans les gares.

En matière de droit des étrangers, les dysfonctionnements de la plateforme Administration numérique pour les étrangers en France plongent des milliers de personnes, notamment des étudiants, dans des situations absurdes et injustes, jusqu'à l'irrégularité.

L'isolement et l'éloignement aggravent la situation des plus précaires et nourrissent le sentiment d'abandon dont profite l'extrême droite.

Quelles suites allez-vous donner à ce rapport pour garantir un accès continu et humain aux droits ? *(Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K et sur des travées du groupe SER)*

**M. David Amiel, ministre de l'action et des comptes publics.** – Oui, le manque d'accès aux services publics peut avoir des conséquences dramatiques, notamment pour les plus vulnérables : parcours qui n'en finissent pas, sentiment d'être promené d'un interlocuteur à un autre, non-recours.

Nous agissons en faveur de la proximité. La dématérialisation simplifie la vie de certains, mais peut la compliquer pour d'autres – y compris pour des personnes familières des démarches en ligne, mais confrontées à une situation complexe ou particulière

qui nécessite un accompagnement humain. Le nombre des maisons France Services dépassera 3 000 l'année prochaine ; au sein des structures actuelles, le taux de satisfaction est de 98 %.

Il faut développer aussi la réponse téléphonique, premier mode d'accès au service public pour de nombreux Français. Entre 2023 et 2025, nous avons augmenté de quatre points le taux de décroché. Nous visons quatre points supplémentaires cette année.

Des actions ciblées sont également menées, notamment pour accélérer les délais de traitement dans les préfectures.

**Mme Marie-Claude Varailas.** – Dix millions de nos concitoyens vivent sous le seuil de pauvreté ! Billet de train, rendez-vous médical, demande de logement : le tout-numérique accentue les inégalités. Face à l'illectronisme, l'État ne doit plus se défausser sur les associations et les mairies. *(Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K ; Mme Paulette Matray applaudit également.)*

#### *Prix des carburants*

**Mme Sophie Primas.** – *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains)* Hier, la presse a annoncé votre intention d'encadrer les marges des distributeurs de carburant. Vous préférez donc le décret au dialogue. Les acteurs du secteur sont quelque peu énervés...

Au-delà d'une méthode qui interroge, nous sommes dubitatifs sur le fond. Car les ordres de grandeur sont connus : 55 % du prix à la pompe vient de la fiscalité, 25 % du coût du pétrole, 20 % de la logistique. C'est donc sur la composante la plus faible que porte votre annonce.

La fiscalité demeure inchangée, l'état de nos comptes ne nous permettant pas d'agir avec la souplesse de l'Allemagne. Le prix du pétrole échappe à toute maîtrise nationale. Le coût du transport ne peut pas baisser et un encadrement du raffinage risquerait de détourner les flux hors de France. Les marges de la distribution sont réduites à 1 ou 2 centimes par litre, contre 3 ou 4 avant la crise. Bref, le levier que vous actionnez, marginal et déjà contraint, sera probablement sans effet.

Quelque chose a dû nous échapper. Quelles conséquences concrètes attendez-vous de la mesure envisagée et sur quelles bases économiques repose-t-elle ? *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains ; MM. Franck Menonville et Guislain Cambier applaudissent également.)*

**Mme Maud Bregeon, ministre déléguée, porte-parole du Gouvernement, et chargée de l'énergie.** – Vous parlez d'une annonce que nous n'avons pas faite...

Nous avons lancé des travaux, sur la base de différents scénarios. C'est notre rôle, face à une situation des plus volatiles et qui dépend

essentiellement des autres. Notre objectif : que les baisses soient répercutées sur les prix aussi vite que l'ont été les hausses. Nous contrôlerons donc les marges pour éviter les abus. Pour l'heure, nous n'observons pas de hausses indues.

Ce travail se poursuivra. Le décret auquel vous faites référence n'a pas été validé, mais nous continuerons à soutenir les filières les plus exposées : agriculteurs, pêcheurs et transporteurs. Ce qui est en jeu, ce sont les emplois et les salaires des Français. *(M. François Patriat applaudit.)*

**Mme Sophie Primas.** – Il n'y a peut-être pas d'annonce, mais il y a quand même un décret... Il faut dire la vérité aux Français, cibler les soutiens de court terme, travailler avec les distributeurs, qui ont d'autres pistes, et, à long terme, réduire notre dépendance énergétique. De ce point de vue, après tant d'années de combat, nous nous réjouissons de la volte-face récente en faveur du nucléaire. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains)*

#### *Filière musicale et tarification dynamique*

**Mme Karine Daniel.** – *(Applaudissements sur les travées du groupe SER)* Céline Dion va donner seize concerts à Paris. *(Exclamations amusées)* Neuf millions de fans ont cherché des places, avec un système de tarification dynamique. Beaucoup sont déçus – j'en vois parmi vous. *(Sourires)* D'autres ont payé jusqu'à 12 875 euros la place ! « Qu'importe la place, qu'importe l'endroit »... *(Nouveaux sourires)* Pouvez-vous nous assurer que les règles de tarification dynamique sont respectées et que cet élan ne se terminera pas à la répression des fraudes ?

Ces concerts rapporteront 130 millions d'euros recettes, soit 4,5 millions d'euros de taxes. Le Centre national de la musique (CNM) anticipe la perception de plus de 75 millions d'euros de taxes cette année, mais ses recettes sont plafonnées à 58 millions. Or l'aide à reverser aux producteurs est exigible même si ce plafond est explosé. Bercy prélèvera ainsi 17 millions d'euros. Le droit de tirage de 10 millions que devra verser le CNM amputera les aides aux festivals et à l'émergence.

Ce système est absurde : merci à Céline Dion de le mettre en lumière. Sans réforme, ses seize concerts affaibliront mécaniquement l'aide à la création. Allez-vous déplafonner les recettes de taxes ? *(Applaudissements sur les travées du groupe SER et sur des travées du groupe CRCE-K ; Mme Monique de Marco applaudit également.)*

**Mme Catherine Pégard, ministre de la culture.** – C'est une fierté pour la France que Céline Dion reprenne sa carrière à Paris en suscitant une telle passion.

Le CNM est le bras armé des politiques publiques de soutien à la filière musicale. Il est essentiel d'en assurer la pérennité.

Cette année, un rééquilibrage est prévu entre les ressources budgétaires et fiscales du CNM. Les deux taxes affectées sur la billetterie et le *streaming* devraient lui rapporter 79 millions d'euros, grâce au relèvement du plafond de 8 millions d'euros en loi de finances, auxquels s'ajoutent 22 millions d'euros de subventions.

En tout, les moyens alloués au CNM franchiront donc cette année le seuil des 100 millions d'euros. Compte tenu du dynamisme du secteur musical, le rendement prévisionnel des taxes pourrait être dépassé. Le modèle économique du CNM est fondé sur une redistribution automatique de 60 % des recettes de la taxe billetterie – le droit de tirage ; si ce système a un effet sur les moyens de l'établissement, il reste largement soutenable.

Nous devons toutefois travailler à un meilleur usage de ces deux recettes, je m'y emploierai. *(Applaudissements sur des travées du RDPI)*

**Mme Karine Daniel.** – J'entends surtout dans votre réponse le refrain : « on ne change pas »... *(Sourires)* Ce n'est pas entendable par les acteurs, réunis aujourd'hui pour le démarrage du Printemps de Bourges, qui lance la saison des festivals. La moitié des festivals qui font le plein sont déficitaires, des salles ferment. Changez de refrain ! Pour les acteurs, on devrait entendre plutôt : « rendez-vous dans un autre monde » ! *(Nouveaux sourires ; applaudissements sur les travées du groupe SER ; Mmes Cécile Cukierman et Evelyne Corbière Naminzo applaudissent également.)*

#### *Premier mai (III)*

**Mme Frédérique Puissat.** – *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains)* Je reprends les mots du Premier ministre citant Michel Debré dans son discours de politique générale : « La légitimité démocratique, c'est une démocratie où le Parlement a un rôle politique. »

Le Sénat travaille avec sérieux, dans le respect de toutes les parties. Malheureusement, vous l'avez peu écouté sur le projet de loi de finances pour 2026. Sur la proposition de loi Simplification, vous retardez le vote solennel. Enfin, vous refusez de convoquer la CMP sur la proposition de loi relative au travail le 1<sup>er</sup> mai. Monsieur le Premier ministre, vous ne faites pas honneur aux mots du père de notre Constitution. *(Applaudissements sur quelques travées du groupe Les Républicains)*

Le texte a été voté au Sénat le 3 juillet 2025. Catherine Vautrin avait dit alors que la loi devait changer, vous étiez membre du Gouvernement... Quelle reculade !

Le Gouvernement détermine-t-il toujours la politique de la nation ? Est-il toujours responsable devant le Parlement ? Ou sont-ce des groupes minoritaires à l'Assemblée nationale qui tiennent le

stylo ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*)

**M. Michel Savin.** – Très bien !

**M. Jean-Pierre Farandou,** *ministre du travail et des solidarités.* – Ma réponse se bornera au 1<sup>er</sup> mai.

Il ne s'agit pas de revenir sur les acquis sociaux. Le 1<sup>er</sup> mai est très inscrit dans les traditions et l'histoire sociale du pays. Nous devons donc procéder avec méthode.

Nous devons sécuriser les boulangers et les fleuristes...

**M. Jean-François Husson.** – Et Gabriel Attal !

**M. Jean-Pierre Farandou,** *ministre.* – ... et leur apporter une réponse juridique solide.

Des inquiétudes se sont exprimées et elles sont légitimes. Le monde social a compris – je crois de façon erronée – que nous voulions étendre démesurément le nombre d'activités ouvertes. Les boulangers et fleuristes se demandent ce qu'il va se passer le 1<sup>er</sup> mai 2026 et 2027.

Nous souhaitons apporter une réponse par le dialogue social, pour éviter les malentendus. Il n'est pas bon de passer en force sur un symbole aussi puissant que le 1<sup>er</sup> mai. J'ai donc fait mon travail de ministre : j'ai vu les gens. Lundi, les organisations syndicales, hier, les organisations patronales, aujourd'hui et demain, les fédérations les plus concernées. Nous allons sécuriser le 1<sup>er</sup> mai 2026.

**Mme Frédérique Puissat.** – Ma réplique se concentrera sur le 1<sup>er</sup> mai. Le Sénat a travaillé avec sérieux, en ciblant non dix, mais quatre catégories...

**M. Sébastien Lecornu,** *Premier ministre.* – Dont les industriels !

**Mme Frédérique Puissat.** – Vous aviez neuf mois pour rencontrer les partenaires sociaux ! Au dernier moment, vous reculez.

Pour notre part, nous considérons que cette loi est utile pour les boulangers, les fleuristes, les communes touristiques et tous ceux qui veulent et qui ont besoin de travailler le 1<sup>er</sup> mai. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et UC*)

#### *LGV Bordeaux-Toulouse-Dax*

**M. Pierre-Antoine Levi.** – (*Applaudissements sur les travées du groupe UC*) Selon le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) du 3 avril, le coût de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Dax est en hausse de 20 %, la livraison repoussée à 2035. On y lit que la participation de l'État sera difficilement mobilisable à la hauteur des engagements pris. C'est une remise en cause de la parole de l'État.

Pourtant, les engagements financiers étaient clairs : 40 % pour l'État, 40 % pour les collectivités territoriales, 20 % pour l'Union européenne. La Société

du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) a dû emprunter 50 millions d'euros à la Banque des territoires en raison du retard de versement de l'État.

Votre projet de loi-cadre sur les transports, que nous examinerons tout à l'heure, précise que les investissements doivent être clairs et sincères. Le Sud-Ouest veut des engagements tenus. Toulouse reste la seule grande métropole sans LGV. L'État va-t-il respecter sa signature et confirmer une mise en service en 2032 ? (*Applaudissements sur les travées du groupe UC et sur quelques travées du groupe SER*)

**M. Philippe Tabarot,** *ministre des transports.* – Le COI est là pour orienter, conseiller, pas pour se substituer aux décisions politiques. Le rapport n'est pas officiellement remis au Gouvernement.

Vous savez combien je vous apprécie, monsieur le sénateur...

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Cela commence bien !

**M. Philippe Tabarot,** *ministre.* – ... mais il n'y a pas de remise en cause de la parole de l'État.

Des actes concrets montrent que le projet avance. Des travaux sont déjà lancés : une société dédiée, des autorisations environnementales délivrées, 180 millions d'euros financés dans le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Des pistes sont activement à l'étude avec les éventuels cofinanceurs.

Ce projet n'est pas seulement porté par l'État : les collectivités territoriales et l'Union européenne y contribuent. Le coordinateur européen a rappelé que la ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) est une priorité du réseau ferroviaire européen.

Il nous faut une réponse structurée dans la durée, ce que prévoit l'article 1<sup>er</sup> de l'excellent projet de loi-cadre – un exemple d'un projet de loi de qualité ! Il actera, je l'espère, le principe de la programmation pluriannuelle des investissements de transport, qui nous donnera de la visibilité. (*Applaudissements sur les travées du RDPI*)

**M. Pierre-Antoine Levi.** – Vous savez combien je vous apprécie également (*sourires*) : nous comptons sur vous pour tenir la parole de l'État. Cela fait quarante ans que nous attendons. Deux gares nouvelles, Montauban et Agen, doivent être construites. Nous comptons sur vous pour une ouverture en 2032. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC et sur quelques travées du groupe INDEP*)

#### *Montée de la violence à l'école*

**M. Max Brisson.** – (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*) Vendredi 10 avril, au lycée Jules Guesde de Montpellier, un professeur ordonne à des élèves d'évacuer le couloir : refus. Il

leur demande leur nom : refus. Il tente de les identifier en les photographiant : refus. Les élèves cherchent à lui arracher son téléphone. Acculé, sur la défensive, le professeur assène une gifle. Il est roué de coups.

Depuis, le rectorat a pris une mesure conservatoire à l'encontre des élèves et du professeur. Une simple enquête administrative a été diligentée. Estimez-vous cette réaction suffisante ? (*Applaudissements et quelques « bravo ! » sur les travées du groupe Les Républicains*)

**M. Edouard Geffray**, *ministre de l'éducation nationale*. – Il y a effectivement eu une altercation violente, inadmissible, qui n'a pas sa place dans un établissement. Des vidéos ont circulé, plus tronquées les unes que les autres, témoignant d'un échange de coups, dans un contexte tendu, entre un professeur et des élèves.

Premièrement, une enquête administrative a été diligentée pour établir la réalité des faits.

Deuxièmement, les élèves ont été écartés de l'établissement et sont dans l'attente d'un conseil de discipline, qui pourra conduire à leur exclusion définitive.

Troisièmement, le professeur a bénéficié de la protection fonctionnelle, car on ne touche pas à un professeur en République. Il sera accompagné dans son dépôt de plainte.

Le nombre de faits établissement a doublé en deux ans. Cela tient à la hausse des signalements - le « pas de vagues » reflue - mais aussi, malheureusement, à une hausse régulière des violences, notamment contre les personnels.

La règle est claire : dès lors qu'un personnel est touché, verbalement ou physiquement, le conseil de discipline est obligatoire. Dans 79 % des cas, il y a exclusion définitive. (*Applaudissements sur les travées du RDPI*)

**M. Max Brisson**. – En Europe, la France est le pays où les actes de violence à l'école progressent le plus. Parmi les pays de l'OCDE, seuls l'Argentine, le Brésil et le Mexique font pire.

Les agressions se multiplient, les professeurs se découragent, les personnels perdent leurs nerfs, les chefs d'établissements s'épuisent.

Quand rendrez-vous aux conseils de discipline, aux chefs d'établissement et aux professeurs leur pouvoir de sanction, largement tronqué ces dernières années ? Quand leur accorderez-vous le statut de dépositaire de l'autorité publique ? Quand systématiserez-vous les dépôts de plainte ?

Après le temps du « il est interdit d'interdire », le temps est venu de donner aux élèves des repères, des limites, des interdits, assortis de véritables sanctions. Devenez le ministre d'une ferme reprise en main, du retour à l'ordre républicain ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*)

## *Fin des parcours emploi compétences à La Réunion*

**Mme Audrey Bélim**. – (*Applaudissements sur les travées du groupe SER*) Derrière vos décisions, il y a des vies. À La Réunion, la suppression de 1 100 parcours emploi compétences (PEC) en 2025 fait déjà reculer l'emploi public. Et vous persistez : moins 66 % de contrats aidés en 2026, alors que le chômage y atteint 16 %, le double de la moyenne nationale. C'est une faute. À La Réunion, le secteur marchand ne peut pas tout absorber. Les PEC sont le premier pas vers l'emploi ; les supprimer, c'est fermer la porte à toute une génération.

C'est aussi mettre nos communes à genoux. Demain, qui sera dans nos écoles ? À Saint-Denis, nous avons une Atsem par classe, car nos enfants, qui ont moins d'opportunités, ont besoin de plus de présence, de plus de République. Qui entretiendra nos espaces verts, qui accompagnera nos aînés ? Derrière chaque PEC, il y a un service public qui tient.

Alors que 50 000 Réunionnais attendent un logement social, on réduit la ligne budgétaire unique de 40 %. Moins d'emplois, moins de logements, mais toujours plus de vie chère ! Quelle est votre stratégie pour les outre-mer : la résignation ou l'égalité réelle ? Vous faites des économies sur les territoires qui ont le plus besoin de République. Je vous demande la transparence : quel sera le volume de PEC en 2026 ? (*Applaudissements sur les travées du groupe SER*)

**M. Jean-Pierre Farandou**, *ministre du travail et des solidarités*. – Le budget dédié à l'insertion en 2026 traduit la volonté de privilégier les dispositifs les plus efficaces en matière d'insertion durable dans l'emploi, comme l'insertion par l'activité économique ou les dispositifs dédiés à l'accompagnement des jeunes.

Toutes les études démontrent que les PEC, et plus généralement les contrats aidés, occasionnent des effets d'aubaine et n'ont qu'un impact marginal dans le retour à l'emploi. Nous privilégions donc des outils plus efficaces en matière d'insertion. Pour autant, 15 000 contrats aidés seront financés en 2026, pour 33 millions d'euros, ce qui permettra de prolonger certains contrats en cours en limitant les nouvelles entrées.

Je sais la sensibilité de cette mesure, particulièrement à La Réunion, mais nous devons faire des choix. J'ajoute que les préfets peuvent déployer les crédits budgétaires, qui sont fongibles, et ajuster les dispositifs en fonction des particularités locales.

Je crois aux missions locales de proximité, notamment outre-mer : ces budgets seront augmentés en 2026.

## *Disparition des superpétroliers français*

**M. Jean Pierre Vogel**. – (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*) La France perd un levier stratégique majeur : sa flotte de

superpétroliers sous pavillon national. En un an, huit navires transportant du pétrole brut ont quitté notre pavillon. En cause, un différentiel de compétitivité persistant, une fiscalité et des charges sociales maritimes trop élevées, une instabilité normative qui décourage les armateurs. Entretemps, la Grèce et Singapour ont su bâtir des cadres attractifs.

La France s'expose à une dépendance accrue pour l'acheminement de ses approvisionnements énergétiques, dans un contexte de tensions sur les routes maritimes et de volatilité durable des marchés pétroliers.

Cela pose la question de notre souveraineté énergétique, car maîtriser les flux, c'est maîtriser les risques ; de notre souveraineté économique, car nous perdons un savoir-faire et des emplois qualifiés ; de la crédibilité de notre politique maritime.

Le Gouvernement compte-t-il rétablir la compétitivité du cadre fiscal et social du pavillon français ? Entend-il définir une politique de flotte stratégique afin de sécuriser nos approvisionnements ? Comment éviter la disparition du dernier superpétrolier sous pavillon français ? *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains)*

**Mme Maud Bregeon**, *ministre déléguée, porte-parole du Gouvernement, et chargée de l'énergie.* – Nous sommes vigilants, en effet, car la France ne disposera bientôt plus que de deux très grands pétroliers transporteurs de brut. En revanche, les flottes de transport de produits pétroliers raffinés sous pavillon français restent stables. On raffine moins en France qu'il y a dix ou vingt ans ; priorité donc au maintien de la flotte pour les produits raffinés.

Pour les produits bruts, nous pouvons compter sur des pavillons européens. J'entends néanmoins qu'il nous faut avoir une approche de souveraineté sur l'ensemble de la chaîne : transport, mais aussi raffinage, d'où la nécessité de conserver des raffineries sur notre sol – on le voit en ce moment, les prix du sans-plomb augmentent moins que ceux du gazole, raffiné à l'étranger.

Il faut enfin diversifier nos approvisionnements, en pétrole comme en gaz – c'est une des grandes leçons de la crise de 2022-2023. C'est ainsi que nous sommes parvenus à maintenir une souveraineté énergétique – autant que faire se peut avec des produits importés.

La seule solution de souveraineté durable, c'est la sortie des énergies fossiles importées. *(M. Bruno Sido ironise.)*

**M. Jean Pierre Vogel.** – Une nation qui ne transporte plus son énergie accepte de dépendre des autres pour sa propre puissance, alors qu'elle devrait en maîtriser les moyens, sur terre comme en mer. *(Applaudissements sur plusieurs travées du groupe Les Républicains)*

## Fuites de données

**M. Pierre Cuypers.** – *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains)* Le ministre de l'intérieur a reconnu qu'un certain nombre de cambriolages étaient liés au vol de données revendues sur le *darknet*. Après les cyberattaques visant la Fédération française de tir, le système d'information sur les armes (SIA), la Fédération nationale des chasseurs, l'Office français de la biodiversité, pouvez-vous nous dire, concrètement, ce que l'État fait pour que cela ne se reproduise pas ? *(Applaudissements sur plusieurs travées du groupe Les Républicains)*

**M. Jean-Didier Berger**, *ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur.* – Vous soulignez à raison l'importance des enjeux de sécurité numérique, pour l'État, pour les institutions publiques, mais aussi pour les entreprises privées et pour les particuliers.

Oui, il y a eu des attaques. Le ministre Nunez et moi-même renforçons la sécurité du ministère de l'intérieur et de ses partenaires, des organes comme le SIA pouvant être particulièrement visés.

Nous renforçons également les prérogatives et les outils des policiers, gendarmes et services de renseignement chargés des enquêtes. Au-delà des mesures d'hygiène numérique, nous devons nous prémunir contre des attaques venant de l'étranger, parfois même d'États.

La feuille de route interministérielle sur la sécurité numérique a été dévoilée le 9 avril dernier. Tous les ministères sont particulièrement mobilisés pour faire de la sécurité numérique l'affaire de toutes et tous.

**M. Pierre Cuypers.** – L'État prend la situation au sérieux, une enquête est en cours, un protocole sera mis en place... Bref, la cybersécurité ressemble à ces alarmes qui se déclenchent après le cambriolage. *(Sourires)* Il s'agit pourtant du vol de données sensibles, permettant d'identifier des personnes, des domiciles. Ces cambriolages ne visent pas l'argenterie de grand-mère, mais bien des armes à feu.

L'administration parle de gestion d'incidents – c'est surtout une gestion de l'impuissance. Il s'agit de données personnelles, bancaires, de santé, d'habitudes de consommation, d'identifiants administratifs, détenues par les collectivités, les hôpitaux, les caisses, les plateformes...

Toujours la même musique : centralisation, multiplication des accès, sous-traitance, puis éléments de langage abscons en guise de câlinothérapie, une fois la fuite constatée. Il semble que le principe de précaution ne s'applique que pour enquiquiner les braves gens.

Quand l'État cessera-t-il d'exiger des citoyens toujours plus de données, sans leur garantir leur sécurité ? En France, ce ne sont pas les pirates qui testent la solidité des systèmes, c'est l'administration

qui leur sert de démonstrateur. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et INDEP et sur quelques travées du groupe UC*)

**M. Vincent Louault.** – Bravo !

*La séance est suspendue à 16 h 25.*

PRÉSIDENCE DE M. LOÏC HERVÉ,  
VICE-PRÉSIDENT

*La séance reprend à 16 h 40.*

### Désignation d'un secrétaire du Sénat

**M. le président.** – Le groupe du Rassemblement Démocratique et Social européen a fait connaître à M. le président du Sénat le nom du candidat qu'il propose pour remplacer, en qualité de secrétaire du Sénat, Mme Véronique Guillotin, qui a démissionné de son mandat de sénateur à compter du lundi 13 avril.

La candidature de M. Henri Cabanel a été publiée et sera ratifiée si la présidence n'a pas reçu d'opposition dans le délai d'une heure prévu par notre règlement.

### Délégation (*Nomination*)

**M. le président.** – Une candidature pour siéger au sein de la délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes a été publiée.

Cette candidature sera ratifiée si la présidence n'a pas reçu d'opposition dans le délai d'une heure prévu par notre règlement.

### Mise au point au sujet d'un vote

**M. Bernard Delcros.** – Lors du scrutin public n°229, je souhaitais voter contre.

*Acte en est donné.*

### Conventions internationales (*Procédure simplifiée*)

**M. le président.** – L'ordre du jour appelle l'examen de trois projets de loi tendant à autoriser la ratification ou l'approbation de conventions internationales.

Pour ces trois projets de loi, la conférence des présidents a retenu la procédure d'examen simplifiée.

Je vais donc les mettre successivement aux voix. La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées est favorable à leur adoption.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Très bien !

*Le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord de partenariat et de coopération renforcée entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République kirghize, d'autre part, après engagement de la procédure accélérée, est adopté.*

*Le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas portant délimitation de la frontière entre la République française (Saint-Martin) et le Royaume des Pays-Bas (Sint Maarten), après engagement de la procédure accélérée, est adopté.*

*Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et l'Agence spatiale européenne concernant les installations de l'Agence spatiale européenne en France est adopté définitivement.*

### Simplification de la vie économique (*Conclusions de la CMP*)

**M. le président.** – L'ordre du jour appelle l'examen des conclusions de la commission mixte paritaire (CMP) chargée d'élaborer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi de simplification de la vie économique.

**M. Rémy Pointereau, président de la commission spéciale.** – (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains ; MM. Marc Laménie et Cédric Chevalier applaudissent également.*) Je me réjouis que nous nous réunissions enfin pour cette lecture des conclusions de la CMP sur le projet de loi Simplification de la vie économique. Peu de textes auront connu une vie aussi mouvementée. Nous l'avons adopté au Sénat à l'automne 2024, après la pause de la dissolution. Il a encore fallu attendre huit mois pour que l'Assemblée nationale soit saisie du texte et encore huit mois pour que nous puissions organiser la CMP.

Nous avons abouti à un texte plus resserré, juridiquement solide et pleinement opérationnel.

La possibilité de nous réunir trois mois après la CMP est le fruit d'une longue bataille, tant le dossier était complexe. Je l'ai menée avec les rapporteurs Di Folco et Bleunven, et les députés. Je remercie mes collègues de la commission spéciale.

Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir mené à son terme l'examen de ce texte.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Excellent ministre !

**M. Rémy Pointereau.** – Dans la dernière phase, les débats se sont concentrés sur la question des zones à faibles émissions, les ZFE. Je le regrette, car le texte comporte des mesures intéressantes qui auraient mérité plus d'attention.

En première lecture, l'Assemblée nationale a introduit l'art 15 *ter* supprimant les ZFE ; nous avons approuvé cette mesure, que la CMP a conservée. Hier, le Gouvernement a déposé un amendement tendant à revenir sur cette disposition. L'Assemblée nationale l'a rejeté, mais a adopté le texte à une large majorité.

Monsieur le ministre, faites confiance à la capacité des parlementaires à adopter des textes de compromis dans les CMP, conformément au rôle que confie la Constitution à ces instances.

Cela dit, je vous invite à voter ce texte, dont les mesures sont très attendues sur le terrain par les maires et par les chefs d'entreprise.

Je ne pourrai entrer dans le détail des mesures et vous renvoie aux travaux de la commission.

J'en citerai trois. Tout d'abord, le texte assouplit les contraintes du ZAN au profit des grands projets industriels, répondant aux recommandations du groupe de travail du Sénat sur le sujet – je salue Jean-Baptiste Blanc. C'est un signal important pour la réindustrialisation de la France et la relocalisation de l'activité stratégique.

Ensuite, le texte prévoit la création d'un Conseil de la simplification chargé de mettre en place le test PME, devenu test Entreprise, pour évaluer les normes qui leur sont applicables, traduisant une recommandation de la délégation aux entreprises et la proposition de loi Rietmann de 2024.

Enfin, le projet de loi comprend des mesures intéressantes sur la commande publique. Il rehausse le seuil au-dessous duquel un acheteur public peut passer un marché sans publicité ni mise en concurrence préalable ; celui-ci passerait de 40 000 à 140 000 euros. C'est loin d'être négligeable.

Le texte comprend des mesures pour dynamiser la vie économique locale : les acteurs publics peuvent réserver une partie de leurs marchés aux jeunes entreprises ou, dans les outre-mer, aux PME et artisans locaux. Il conserve également la faculté, pour les collectivités territoriales, de recourir à la plateforme Place pour les marchés publics ; le Sénat y était fortement attaché. Ces mesures de simplification sont très attendues par les collectivités territoriales.

Les amendements déposés sur le texte de la CMP, qui ont été adoptés par l'Assemblée nationale, sont rédactionnels ou de coordination. Je vous invite donc à voter l'ensemble de ce projet de loi pour que cette simplification bénéficie enfin à nos entreprises et à nos territoires. (*Applaudissements sur les travées du groupe INDEP et sur quelques travées du groupe Les Républicains*)

**M. Serge Papin, ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce, de l'artisanat, du tourisme et du pouvoir d'achat.** – (*M. Jean-Baptiste Lemoyne applaudit.*) En prenant la parole devant vous, je me sens tel un relayeur voyant se profiler la ligne d'arrivée après une course de fond : cela redonne de l'espoir ! Il faut en donner, de l'espoir, aux chefs d'entreprise, qui sont tous fatigués. Ce n'est pas un simple coup de mou, mais la norme...

Ceux-ci sont en surmenage, eux qui tiennent leur entreprise à bout de bras, avec la paperasse, la peur d'un contrôle, avec des règles parfois intenable. L'administration doit être non pas un obstacle, mais un partenaire.

L'article 27 crée le test Entreprise, anciennement test PME, coconstruit avec Olivier Rietmann et la délégation aux entreprises : on arrête de faire des normes sans associer les premiers concernés.

Le test donne la possibilité d'évaluer qualitativement et quantitativement l'impact des nouvelles normes avant leur adoption, pour vérifier que c'est applicable, mesurer les coûts... Il s'agit de bien associer les entreprises en amont et de mieux appliquer en aval, en évitant une pénalisation excessive. L'article 10 prévoit ainsi la suppression des peines d'emprisonnement en cas de manquement déclaratif mineur.

Il faut aussi lutter contre le stress. Le stress, pour un commerçant, de trouver un local et de devoir avancer des sommes parfois astronomiques avant même d'avoir commencé à travailler, sans compter le stress, à la sortie, de ne pas savoir si le dépôt de garantie sera restitué. Face à cette situation, l'article 24 mensualise les loyers, encadre les garanties – 3 mois maximum – et oblige le propriétaire à restituer plus rapidement la garantie en fin de location – sous 3 mois maximum.

Les entrepreneurs sont aussi fatigués face à la lenteur, notamment de la commande publique. L'article 4 prévoit la généralisation du recours à la plateforme publique Place qui offre de nombreux services gratuits. Les entreprises pourront être prévenues de l'ouverture de marchés publics par des notifications et déposer gratuitement leur candidature sur la plateforme.

Les seuils de dispense de mise en concurrence et de publicité sont relevés.

La commande publique, c'est 170 milliards d'euros par an, dont 60 % du volume est attribué aux PME.

Un professionnel peut se sentir piégé dans un contrat qu'il ne peut pas résilier avant le terme annuel. C'est le cas pour les contrats d'assurance dommages. Le texte y remédie et accorde aux PME les mêmes droits qu'aux particuliers, avec la possibilité de résilier un contrat n'importe quand, dès la fin de la première année.

Depuis cinquante ans, les entrepreneurs ont perdu 30 heures de sommeil par mois, utilisées pour réaliser 30 heures de tâches administratives. Simplifions, rendons des heures aux Français pour libérer la production.

Il faut défendre le fabriqué en France, y compris les produits du quotidien.

Derrière cette idée, un élément essentiel : il faut garantir notre souveraineté industrielle et numérique en facilitant l'installation de centres de données ou autres usines. Nous devons avoir des infrastructures à la hauteur pour garantir la qualité du quotidien.

Pour lutter contre les zones blanches, l'installation de pylônes mobiles sera facilitée. Nous mettons fin aux mécanismes spéculatifs instaurant des loyers prohibitifs aux opérateurs.

Ce projet de loi a été construit patiemment et collectivement.

Je salue la méthode promue par Bruno Le Maire et Olivia Grégoire : coconstruire avec les parlementaires. Je remercie le Sénat d'avoir apporté du réalisme économique et de la hauteur de vue.

Cette méthode a reposé sur de nombreux apports publics, syndicaux et citoyens. Nombreux sont ceux qui appellent au vote et à la promulgation rapide de ce projet de loi.

Allons au bout de ce texte, première étape pour rendre du temps aux Français, leur rendre l'envie de travailler et d'avancer. Pendant ce marathon administratif se joue la course de la transition numérique et écologique, à nous d'accélérer et d'être au rendez-vous.

La performance ne vient pas de la complexité, mais de la simplicité, tenue dans la durée.

Simplifier, ce n'est pas renoncer, c'est rendre possible et avancer. Avançons ensemble ! *(Applaudissements sur les travées du groupe INDEP, ainsi que sur quelques travées du groupe UC)*

**M. Vincent Louault.** – Bravo !

#### Discussion du texte élaboré par la CMP

**M. le président.** – En application de l'article 42, alinéa 12, du règlement, le Sénat examinant après l'Assemblée nationale le texte élaboré par la CMP, il se prononce par un seul vote sur l'ensemble du texte en ne retenant que les amendements présentés ou acceptés par le Gouvernement.

#### **Article 1<sup>er</sup>**

**M. le président.** – Amendement n°1 du Gouvernement.

**M. Serge Papin, ministre.** – Ces amendements de coordination visent plusieurs articles du texte issu de

la CMP, lesquels ont été adoptés hier par l'Assemblée nationale.

**M. Rémy Pointereau, président de la commission spéciale.** – Avis favorable.

#### **Article 2**

**M. le président.** – Amendement n°2 du Gouvernement.

**M. Serge Papin, ministre.** – Défendu.

**M. Rémy Pointereau, président de la commission spéciale.** – Avis favorable.

#### **Article 10 bis**

**M. le président.** – Amendement n°4 du Gouvernement.

**M. Serge Papin, ministre.** – Défendu.

**M. Rémy Pointereau, président de la commission spéciale.** – Avis favorable.

#### **Article 14**

**M. le président.** – Amendement n°5 du Gouvernement.

**M. Serge Papin, ministre.** – Défendu.

**M. Rémy Pointereau, président de la commission spéciale.** – Avis favorable.

#### **Article 15**

**M. le président.** – Amendement n°6 du Gouvernement.

**M. Serge Papin, ministre.** – Défendu.

**M. Rémy Pointereau, président de la commission spéciale.** – Avis favorable.

#### **Article 15 bis AA**

**M. le président.** – Amendement n°7 du Gouvernement.

**M. Serge Papin, ministre.** – Défendu.

**M. Rémy Pointereau, président de la commission spéciale.** – Avis favorable.

#### **Article 21 bis A**

**M. le président.** – Amendement n°3 du Gouvernement.

**M. Serge Papin, ministre.** – Défendu.

**M. Rémy Pointereau, président de la commission spéciale.** – Avis favorable.

#### Vote sur l'ensemble

**M. Christian Bilhac.** – *(Applaudissements sur les travées du groupe INDEP)* Le projet de loi Simplification de la vie économique a été déposé par Bruno Le Maire le 24 avril 2024 – en procédure

accélérée ! Le 15 avril 2026, nous examinons le texte de la CMP et concluons deux ans après.

Les décrets d'application prendront certainement autant de temps, si toutefois le gouvernement nommé après les échéances de 2027 décide de poursuivre.

Nous le savons tous, notre pays est paralysé par des lois toujours plus bavardes et d'innombrables normes entravant l'action publique. Mais rien n'y fait, malgré l'accumulation de textes censés simplifier les choses...

L'empilement des textes normatifs parasite l'action publique et coûte cher à l'État, aux collectivités territoriales et aux entreprises : quelque 120 milliards d'euros par an. Nous pourrions économiser chaque année 60 milliards d'euros si la France s'alignait sur la moyenne des normes européennes.

Je m'exprime en connaissance de cause, ayant siégé de nombreuses années au Conseil national d'évaluation des normes (CNEN), qui examine en moyenne 250 nouveaux textes par mois !

Au quotidien, nos concitoyens vivent une forme de surdité de la loi et du règlement qui rend son adaptation sur le terrain difficile. Un exemple, qui vient de Cabrières : un agriculteur élève 249 poules pondeuses. Dans cette période de pénurie d'œufs, je lui demande pourquoi il n'augmente pas le nombre de ses gallinacées. La réponse est simple : en 2014, un haut fonctionnaire du ministère de l'agriculture a décidé qu'il fallait un nombre de poules inférieur à 250 si l'on voulait pratiquer la vente directe d'œufs. Au-dessus, il faut investir 10 000 euros dans un sas... C'est un exemple parmi des milliers. *(On apprécie l'anecdote.)*

Les médias ont beaucoup évoqué la suppression des ZFE.

**M. Vincent Louault.** – Parfait !

**M. Christian Bilhac.** – En effet, on ne peut ignorer les 40 000 décès par an liés à la pollution de l'air, mais il faut aussi prendre en compte le coût de remplacement d'un véhicule. Or, en matière de leasing social, on a plutôt freiné qu'accélééré en 2026...

Cette proposition de loi me semble insuffisante face aux défis. Ce n'est pas nouveau. En 1966, Georges Pompidou, alors Premier ministre, s'exclamait : arrêtez d'emmerder les Français ! Il y a trop de lois dans ce pays. Il parlait à Jacques Chirac. Devenu Président de la République, ce dernier jura de simplifier. Et après lui Nicolas Sarkozy, François Hollande, Emmanuel Macron, ont fait de même. En vain.

Ce texte remplira-t-il son objectif ? On peut en douter, car il relève davantage de l'homéopathie que de la chirurgie. Je m'abstiendrai donc, comme la majorité de mon groupe. *(Applaudissements sur les travées du groupe INDEP ; Mme Nadège Havet applaudit également.)*

**M. Serge Papin, ministre.** – C'est un bon début...

**M. Yves Bleunven.** – *(Applaudissements sur les travées des groupes UC et INDEP)* Voilà deux ans, Catherine Di Folco et moi-même débutions un cycle d'auditions pour préparer notre rapport dans un délai contraint, car nous examinons en urgence un texte pour simplifier la vie des entreprises. Après de nombreux détours et des embûches réelles, nous arrivons au terme des discussions.

L'exposé des motifs était clair : simplifier drastiquement est un enjeu majeur pour notre économie ; la charge des normes représenterait un coût de 3 % du PIB.

Combien d'entre nous ont constaté des situations kafkaïennes qui auraient pu être résolues plus efficacement ?

Il faut prendre nos responsabilités.

Mais lorsque le texte nous a été présenté, quel n'a pas été notre désarroi ! Celui-ci compte presque autant de sujets que d'articles.

Les travaux du Sénat ont permis de l'enrichir. Nous avons adopté le test PME, élargi désormais à toutes les entreprises, ainsi que des mesures visant à simplifier la vie des commerçants, des collectivités et des territoires ruraux.

La CMP a remis de l'ordre dans certaines dispositions un peu trop éloignées de la vie de nos entreprises. Je regrette que le vote des conclusions ait été reporté ; le projet de loi a fait l'objet d'une véritable prise d'otage politique.

Depuis mon élection au Sénat en 2023, je constate que le changement prend du temps. Ce texte est loin du Grand Soir de la simplification, mais il a le mérite de faire avancer les choses.

Certains aspects de ce texte ne répondent pas à toutes les attentes. Certains auraient voulu aller plus loin, en y intégrant d'autres sujets. Cela dit, le projet de loi, fruit de longues négociations, marque une étape sur le chemin nécessairement long de la simplification.

Nous devons envoyer un signal clair et poursuivre le travail. Le groupe UC votera en faveur de ses conclusions. *(Applaudissements sur les travées du groupe UC ; MM. Marc Laménie et Laurent Burgoa applaudissent également.)*

**M. Marc Laménie.** – Ce texte annoncé début 2024 ne comportait que 24 articles et visait la libération de notre économie écrasée par le fardeau administratif.

Ce projet de loi fut annoncé début 2024 ; sa rédaction s'est appuyée sur le rapport de cinq parlementaires dont Nadège Havet – je les salue. L'objectif était de rendre plusieurs heures aux Français en supprimant des démarches chronophages. Cela va également dans le sens des travaux de la délégation sénatoriale aux entreprises présidée par Olivier Rietmann. Ce sujet avait été aussi abordé par la commission d'enquête sur l'utilisation des aides publiques aux grandes entreprises.

Au Sénat, l'examen de ce texte fut presque achevé début juin 2024. Restait à le soumettre à l'Assemblée nationale... Nous adoptons les conclusions de la CMP vingt-deux mois plus tard ! Il faut dire que le Gouvernement n'en a pas fait une priorité.

Nous comptons 400 000 normes applicables issues de 1 800 décrets. Depuis 2022, le nombre de mots par loi a augmenté de plus de 80 %. Nous comptons 70 codes. Résultat : la charge administrative coûte près de 80 milliards d'euros aux entreprises, 20 milliards d'euros aux collectivités territoriales.

Vous l'avez rappelé, monsieur le ministre : les appels d'offres sont une véritable galère pour les petites entreprises !

Chaque année, nous peinons à boucler le budget de l'État en nous reposant sur un déficit important que nous ferons payer à nos enfants.

Si nous libéralisons notre économie, nous pourrions récupérer 100 milliards d'euros et ainsi multiplier par dix les crédits du ministère de la justice ou par trente ceux de la rénovation énergétique.

Le délai réel d'implantation industrielle en France est de dix-sept mois, contre huit mois en Allemagne et cinq mois en Pologne. Nous perdons des opportunités d'installations industrielles et les emplois afférents en raison de la complexité administrative. Pas moins de 15 % du temps de travail des médecins généralistes est absorbé par les démarches administratives.

Simplifions la vie des acteurs économiques, de la société et des particuliers, qui n'en peuvent plus de remplir des formulaires Cerfa.

Même s'il ne mettra pas fin au fardeau administratif, ce projet de loi contient des avancées positives. Le groupe Les Indépendants le votera. *(Applaudissements sur les travées du groupe INDEP ; Mme Nadège Havet applaudit également.)*

**M. Vincent Louault.** – Bravo !

**Mme Catherine Di Folco.** – *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains ; Mme Nadège Havet et M. Vincent Louault applaudissent également.)* Ce projet de loi, annoncé comme une réforme profonde, touche des domaines très variés.

Bruno Le Maire et Olivia Grégoire nous assuraient que nous aurions un texte chaque année, mais à ce rythme-là...

Le besoin de simplification est reconnu de tous, ce texte est donc utile, nécessaire et urgent.

Les travaux de la commission l'ont renforcé et l'Assemblée nationale aussi : parti avec 50 articles du Sénat, il nous est revenu avec plus de 100. La moitié du projet de loi n'a donc pas été examinée par notre commission spéciale.

Nous sommes ravis que la CMP ait été conclusive, grâce à l'esprit constructif de nos collègues députés, que je salue, bien qu'ils nous aient réservé des

surprises en introduisant des mesures sur le ZFE et le ZAN, qui ne figuraient pas dans le texte initial. Mais nous avons réussi à trouver un terrain d'entente, y compris sur ces deux points – nous ne pouvons que nous en satisfaire.

Nous arrivons enfin au terme de ce texte et sommes satisfaits du vote d'hier de l'Assemblée nationale. Le groupe Les Républicains votera les conclusions de la CMP. *(Applaudissements sur quelques travées du groupe Les Républicains ; M. Marc Laménie applaudit également.)*

**Mme Nadège Havet.** – *(Applaudissements sur les travées du RDPI ; MM. Marc Laménie et Pierre Jean Rochette applaudissent également.)* Après ce long parcours, le groupe RDPI ne fera pas durer le suspense : nous voterons le texte issu de la CMP.

**M. Laurent Burgoa.** – Très bien !

**Mme Nadège Havet.** – Simplifier, oui, mais après plus de deux ans de travaux, il apparaît clairement que simplifier, c'est compliqué ! Surtout à l'Assemblée nationale, j'y reviendrai.

Je salue la décision du Premier ministre de mettre la simplification au cœur de ses priorités, comme en témoigne le décret du 21 février dernier ou l'annonce du projet de loi sur les normes applicables aux collectivités – que nous examinerons plus vite que celui-ci, je l'espère...

La complexité pèse sur la vie économique et coûte 3 % du PIB, sans parler de la souffrance au travail.

Simplifier, c'est parfois numériser, mais toujours humaniser.

Souvent le problème réside non pas dans la complexité des normes – une écriture précise peut être protectrice – mais dans leur profusion et leur remplacement avant même d'avoir été appliquées. D'où un sentiment d'écoeurement.

La norme, la meilleure, c'est parfois celle que nous n'avons pas prise.

Il faut imiter le modèle allemand pour l'anticipation des coûts supplémentaires de chaque norme pour les PME. Je salue à cet égard le travail de nos collègues Olivier Rietmann, Jean-Pierre Moga et Gilbert-Luc Devinaz, ainsi que celui de la délégation aux entreprises.

Le projet de loi simplifie les formalités administratives pour les marchés publics et généralise le profil d'acheteur unique dématérialisé, à l'exception des collectivités territoriales et de leurs groupements. Il relève les seuils de publicité et de mise en concurrence préalable sur les marchés de travaux, les fixant à 140 000 euros à compter de janvier 2027. Il permet par ailleurs de réserver jusqu'à 15 % du montant total des marchés innovants aux jeunes entreprises.

Nous regrettons ce que ce texte est devenu à l'Assemblée nationale, qui y a intégré des dispositions

probablement censurées par le Conseil constitutionnel. Bravo pour l'efficacité, nos entreprises méritent mieux !

Sur les ZFE et le ZAN, il faut entendre les craintes ; un débat spécifique est nécessaire. Mais cela ne peut se faire dans un projet de loi de simplification de la vie économique, alors que nous n'avons pas pu examiner tous les articles.

Monsieur le ministre, j'espère que vous prendrez les décrets d'application rapidement. *(Applaudissements sur les travées du RDPI et du groupe INDEP)*

**M. David Ros.** – *(Applaudissements sur les travées du groupe SER)* Deux ans d'attente pour un texte qui, au lieu d'apporter la clarté, sème la confusion. Deux ans de reports, d'hésitations. Pour quel résultat ? Un texte éclaté, composé d'une juxtaposition de mesures sans colonne vertébrale.

Les travaux de la CMP auxquels j'ai assisté avec Michaël Weber et Audrey Linkenheld ont illustré le côté fourre-tout du projet de loi. La démarche a été mauvaise : débats écartés, compromis précipités.

La remise en cause du caractère obligatoire des conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux (Ceser) affaiblit la démocratie territoriale. Les fragiliser, c'est réduire les espaces de concertation alors que la défiance démocratique n'a jamais été aussi forte.

Ensuite, les ZFE seront supprimées, sur l'initiative d'une majorité de députés. C'est une triple faute : sanitaire, environnementale et politique. Ce cavalier législatif pourrait être censuré par le Conseil constitutionnel.

Enfin, le texte envoie un signal contradictoire pour le ZAN : d'un côté, on affirme vouloir protéger nos sols ; de l'autre, on multiplie les dérogations et on assouplit les règles.

En confiant à l'État la définition des projets d'intérêt national majeur, on dessaisit les élus locaux de leur capacité à décider pour leur territoire.

La CMP a conservé la disposition prévoyant que les surfaces ouvertes à l'urbanisation dans les plans locaux d'urbanisme pourront être augmentées de 20 % de l'objectif local de consommation maximale, et ce, sans justification.

Le déséquilibre est tout aussi frappant pour les centres de données. Le Sénat a voté un texte plus équilibré il y a trois semaines. Avec celui-ci, vous choisissez le retour en arrière. Le rôle des élus locaux est encore interrogé et les garde-fous environnementaux supprimés.

La raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) a été introduite dès le stade de la déclaration d'utilité publique (DUP) pour tous les projets. Quel danger pour notre patrimoine et notre richesse naturelle !

Quelle simplification souhaitons-nous ? Une simplification utile qui rend l'action publique plus lisible

et plus efficace ou une simplification de façade qui affaiblit les contre-pouvoirs, contourne les élus locaux et réduit les exigences environnementales ?

Cette CMP s'est conclue à la hâte, sans véritable échange et avec des dispositions risquant une censure constitutionnelle.

Lorsque je parcours ce texte, je pense aux mots de Paul Valéry : « un sujet d'une étendue immense et qui, loin de se simplifier et de s'éclaircir par la méditation, ne fait que devenir plus complexe et plus trouble à mesure que le regard s'y appuie. »

Simplifier, c'est avancer, mais pas en fonçant aveuglément dans un mur. Le groupe SER votera contre les conclusions de la CMP. *(Applaudissements sur les travées du groupe SER ; M. Thomas Dossus applaudit également.)*

**M. Gérard Lahellec.** – Il y a deux ans, ce texte nous était présenté comme urgent. Il fallait faire vite, la simplification ne pouvait attendre. Elle rapporterait jusqu'à trois points de PIB.

C'est un texte profondément transformé qui nous revient, sur lequel le Parlement n'a jamais pu se prononcer de manière globale. Saisie de 28 articles, la CMP s'est entendue sur un texte qui en compte 134. Une grande partie des mesures qui nous sont proposées n'ont ainsi jamais fait l'objet d'un débat complet dans cet hémicycle.

L'urgence aura donc surtout servi à contourner le débat parlementaire. Sous couvert de simplification, c'est une certaine conception de la fabrique de la loi qui se dessine : moins de débats, moins de transparence, moins de Parlement. *(M. Thomas Dossus renchérit.)*

Ce texte n'est plus seulement un texte de simplification administrative. Il est devenu un texte de dérégulation.

Dérégulation sociale, d'abord. En particulier, le texte affaiblit l'information des salariés en cas de cession de leur entreprise et réduit l'espace de dialogue collectif qui permet d'anticiper les restructurations et, parfois, de construire des projets de reprise par les salariés.

Dérégulation environnementale, aussi, avec notamment la suppression des ZFE, sans débat de fond sur les enjeux de santé publique, la qualité de l'air, les alternatives pour les ménages modestes. Imposée par une coalition allant de la majorité à l'extrême droite, cette mesure est revendiquée par le Rassemblement national comme sa victoire. Quand l'extrême droite applaudit, permettez-moi de penser qu'il y a un petit problème.

Enfin, ce texte organise une recentralisation silencieuse. Le caractère désormais facultatif des Ceser affaiblit un espace de dialogue indispensable. En étendant les projets d'intérêt national majeur, l'État s'autorise à passer au-dessus des documents d'urbanisme locaux, marginalisant les maires et

recentralisant des choix essentiels pour l'avenir des territoires. La libre administration des collectivités n'est ainsi plus qu'un principe de façade.

En définitive, ce texte traduit une vision de l'action publique dans laquelle la norme serait un problème, la concertation un obstacle et le débat une perte de temps. Nous ne contestons pas la nécessité de simplifier certaines procédures, mais simplifier ne saurait signifier affaiblir les droits sociaux, réduire les exigences environnementales et contourner le débat démocratique. Nous voterons contre ce texte. *(Applaudissements à gauche)*

**M. Thomas Dossus.** – *(Applaudissements sur les travées du GEST)* Ce projet de loi porte mal son nom : il n'est pas un texte de simplification et ne porte même pas vraiment sur la vie économique. Il est devenu le texte des renoncements écologiques et des bricolages politiques.

Dès l'origine, il était confus et mal préparé, un fourre-tout de mesures aux impacts mal appréciés. Rappelez-vous de la simplification de la fiche de paie : une fausse bonne idée, retirée dès la première lecture... Déjà, la simplification servait de paravent à l'affaiblissement des protections environnementales, des garde-fous démocratiques et de certains contre-pouvoirs.

En particulier, la préservation des terres agricoles, des espaces naturels et des espèces protégées a été présentée comme une complexification inutile des envies de bétonner, de forer et d'exploiter toutes les ressources jusqu'à la dernière goutte. La CMP a maintenu la suppression des ZFE, que la droite et l'extrême droite, main dans la main, ont érigée en point de convergence de leurs obsessions antiécologiques. Avec des dispositifs d'accompagnement et des investissements dans les transports du quotidien, celles-ci auraient été efficaces pour protéger la santé publique alors que 40 000 décès prématurés par an sont imputables à la pollution de l'air dans notre pays.

La fin des ZFE est le recul le plus spectaculaire d'une longue série, fruit d'un compromis entre la droite et l'extrême droite. Il y a aussi, par exemple, l'affaiblissement du ZAN, à travers l'exclusion du décompte des projets d'intérêt national majeur, dont le champ est élargi. Sous couvert de réindustrialisation, vous vous enfermez dans le déni climatique et organisez la bétonisation à tout-va.

De même, vous affaiblissez gravement la compensation environnementale : l'obligation de résultat est supprimée, la compensation peut être repoussée pendant ou après les travaux. La biodiversité est considérée comme un obstacle à la réindustrialisation heureuse.

Le tableau ne serait pas complet si vous n'accélériez pas aussi l'exploitation et le forage de nos ressources. L'article 19 limite les évaluations environnementales, réduit la participation du public, facilite les projets extractifs et de stockage géologique.

Certains ici n'ont pas de mots assez durs pour dénoncer le fou furieux de Washington, mais on n'a visiblement rien à lui envier en matière de déni climatique...

En rendant facultatifs les Ceser, vous affaiblissez une instance de concertation, d'expertise et de vigilance sous prétexte de nettoyer le paysage administratif.

Le temps me manque pour décrire complètement le musée des horreurs que constitue ce texte. Nombre de mesures sont en plus des cavaliers législatifs, ce qui ne devrait pas échapper à la sagacité du juge constitutionnel. Le Gouvernement le sait, les parlementaires qui ont voté ce texte aussi. Par opportunisme politique, ils ouvrent la voie aux critiques populistes qui ne manqueront pas de pleuvoir lorsque le Conseil constitutionnel fera son travail : c'est irresponsable.

Nous ne sommes pas opposés à la simplification ; mais pas la simplification de la réalité qui conduit au déni. Nous refusons d'entériner la fin de toute ambition écologique pour le pays ! *(Applaudissements à gauche)*

**M. Aymeric Durox.** – Depuis plusieurs mois, le Gouvernement multiplie les textes aux intitulés ambitieux mais aux effets décevants.

Simplification de l'avis économique : le titre est prometteur et répond à une attente forte. Mais force est de constater que l'ambition n'est pas au rendez-vous. Comment prétendre simplifier quand la complexité reste la règle ? Vous annoncez des réformes, mais vous limitez à des ajustements marginaux. Chacun, du reste, l'a reconnu : ce texte n'est pas le grand soir de la simplification.

Notre groupe à l'Assemblée nationale a formulé nombre de propositions : rationaliser les agences publiques et assouplir le cadre du ZAN, notamment. Hélas, nous n'avons pas été suivis.

Une mesure, que nous avons proposée, constitue une réelle avancée. Je pense bien sûr à la suppression des ZFE, qui répond à une préoccupation majeure de nombreux Français : travailleurs empêchés de se déplacer, familles contraintes dans leur quotidien, artisans limités dans leurs activités. Au nom d'objectifs environnementaux légitimes, nous avons créé un mécanisme profondément inéquitable. Supprimer ces zones, c'est rétablir une forme de justice et garantir à chacun la possibilité de circuler librement ; c'est une simplification concrète immédiatement perceptible.

Le maintien de cette disposition, victoire du Rassemblement national, nous conduit à soutenir ce texte. Mais nos entreprises, nos artisans, nos élus attendent davantage : ils nous demandent d'alléger les contraintes qui pèsent sur eux, de leur rendre des marges de manœuvre. Le vrai choc de simplification arrivera l'an prochain, quand nous arriverons au

pouvoir, comme le souhaite majoritairement la France des actifs.

**M. le président.** – Conformément à l'article 42, alinéa 12, du règlement, je vais mettre aux voix l'ensemble du projet de loi dans la rédaction résultant du texte élaboré par la CMP, modifié par les amendements du Gouvernement.

*À la demande de la commission spéciale et du groupe Les Républicains, le projet de loi est mis aux voix par scrutin public.*

**M. le président.** – Voici le résultat du scrutin n°232 :

Nombre de votants .....	345
Nombre de suffrages exprimés .....	324
Pour l'adoption.....	224
Contre.....	100

*Les conclusions de la CMP sont adoptées.*

*(Applaudissements sur de nombreuses travées des groupes Les Républicains, UC et INDEP)*

## Nomination d'un secrétaire du Sénat

**M. le président.** – Le groupe du RDSE a présenté la candidature de M. Henri Cabanel pour remplacer Mme Véronique Guillotin en qualité de secrétaire du Sénat.

Le délai prévu par l'article 2 bis du règlement est expiré. La Présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare cette candidature ratifiée et je proclame M. Henri Cabanel secrétaire du Sénat. *(Applaudissements ; M. Henri Cabanel remercie l'assemblée.)*

## Mise au point au sujet de votes

**M. Pierre Jean Rochette.** – Lors des scrutins publics n°s 227, 229 et 230, Mme Vanina Paoli-Gagin souhaitait s'abstenir.

*Acte en est donné.*

## Développement des transports (Procédure accélérée)

**M. le président.** – L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi-cadre relatif au développement des transports.

La procédure accélérée a été engagée sur ce texte.

## Discussion générale

**M. Philippe Tabarot, ministre des transports.** – *(Applaudissements sur des travées des groupes Les Républicains et UC)* Je suis fier de vous présenter un projet de loi qui porte en lui une ambition rare : réconcilier vision de long terme et urgence d'agir.

Je salue le travail remarquable de vos commissions de l'aménagement du territoire et des finances, en particulier celui du rapporteur Didier Mandelli et des rapporteurs pour avis Marie-Claire Carrère-Gée et Hervé Maurey. Ils ont enrichi substantiellement le texte en apportant des précisions opérationnelles et en renforçant des dispositifs essentiels à sa mise en œuvre sur le terrain.

La genèse de ce texte fait sa singularité : il est le fruit d'un dialogue large et transpartisan dans le cadre de la conférence Ambition France Transports, qui a réuni pendant plusieurs mois 150 experts, élus, représentants d'usagers et professionnels. Plusieurs membres de votre assemblée y ont activement contribué.

Face à l'ampleur des enjeux, nous avons besoin d'un diagnostic partagé et d'une réflexion collective. Ce texte prouve que le consensus est possible quand nous plaçons l'intérêt général au-dessus des lignes partisans. Premier grand texte sur les transports depuis la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, il prouve que nous savons encore construire des politiques publiques dans la durée.

Les infrastructures de transport irriguent nos territoires, relient nos concitoyens à l'emploi et à la vie sociale et culturelle ; elles sont notre patrimoine commun. Or ce patrimoine exige une vigilance constante et des investissements massifs.

De fait, il vieillit dangereusement. Notre réseau ferroviaire a trente ans d'âge moyen, deux fois plus qu'en Suisse. Si nous ne faisons rien, les conséquences seront concrètes : trains qui tombent en panne, retards qui s'accumulent, lignes qui ferment. Reporter l'entretien des infrastructures n'est pas une économie : c'est une dette sur le dos des générations futures. Pour chaque euro non investi aujourd'hui dans la régénération, ce sont deux euros ou plus qu'il faudra dépenser demain pour réparer ce qui se sera détérioré.

En outre, nos infrastructures ne doivent pas creuser les inégalités territoriales, mais les résorber en apportant à chaque territoire une réponse adaptée à ses besoins. La mobilité est aussi une question de justice sociale et d'équité territoriale. Un Français sur trois a déjà renoncé à une opportunité professionnelle faute de moyens de transport.

Les fractures entre ceux qui se déplacent librement et ceux qui subissent l'assignation à résidence, entre les métropoles et les territoires enclavés, entre les centres-villes et les périphéries alimentent un sentiment d'abandon qui abîme notre cohésion

nationale et nourrit la défiance à l'égard des institutions.

Nos infrastructures de transport sont aussi un attribut de souveraineté. Elles conditionnent notre capacité à produire, à commercer, à créer de la richesse sur tout notre territoire. Une nation dont les réseaux se délitent perd sa capacité de résilience face aux chocs. Investir dans nos infrastructures, c'est donc investir dans notre indépendance stratégique.

Pour répondre à ces défis, de nouveaux leviers de financement sont nécessaires. Ainsi, ce projet de loi entérine le fléchage intégral des recettes issues des futures concessions autoroutières vers les infrastructures de transport. À partir de 2032, à l'échéance des concessions en cours, 2,5 milliards d'euros supplémentaires par an seront progressivement mobilisés pour l'entretien et la modernisation des réseaux. Les revenus des péages autoroutiers, acquittés notamment par les poids lourds étrangers, doivent servir à régénérer l'ensemble de nos réseaux : fer, route, fluvial.

Nous devons également planifier nos investissements sur plusieurs années. Ce texte entérine donc l'adoption d'une future loi de programmation pluriannuelle pour les transports. Une loi de programmation, c'est un engagement de l'État sur le temps long, une garantie donnée aux collectivités territoriales et aux porteurs de projets. Dans un contexte politique où l'immédiat prime trop souvent le long terme, une programmation est un acte de responsabilité et de maturité collectives.

La répartition précise des recettes et des dépenses entre les modes de transport et les territoires fera l'objet de discussions approfondies dans le cadre de l'examen du projet de loi de programmation. Un mécanisme de péréquation sera piloté par l'Agence de financement des infrastructures de transport, Afit France : c'est la garantie d'une répartition équitale sur tout le territoire et entre tous les modes.

Par ailleurs, nous signerons dans les prochaines semaines le contrat de performance de SNCF Réseau, qui entérine le passage de 3 à 4,5 milliards d'euros par an dès 2028 des moyens consacrés à la régénération et à la modernisation du réseau. C'est un acte fort pour casser la spirale du sous-investissement, améliorer la qualité de l'offre, sauvegarder des petites lignes menacées de fermeture et renforcer notre résilience face au changement climatique.

Nous entendons favoriser le déploiement de l'ensemble des modes de transport, en les considérant comme complémentaires plutôt que concurrents, conformément aux conclusions de la conférence Ambition France Transports.

En ce qui concerne les services express régionaux métropolitains, les Serm, nous transformons la Société des grands projets (SGP) en véritable opérateur national destiné à accompagner les collectivités. Une

trentaine de projets labellisés attendent déjà financements et ingénierie.

Pour rendre le fret fluvial à nouveau compétitif, nous proposons d'harmoniser les frais de manutention portuaires.

S'agissant des gares routières, nous mettons fin au vide juridique actuel en confiant aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) le rôle de chef de file. Les autocars dits Macron ont connu un succès populaire : ils méritent des infrastructures d'accueil dignes.

Je me félicite des avancées introduites en commission. En particulier, la mission billettique menée par quatre d'entre vous a conduit à inscrire dans le texte l'interopérabilité des données et l'harmonisation tarifaire.

**M. Franck Dhersin.** – Tout à fait !

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – De même, l'intégration de l'adaptation au changement climatique parmi les objectifs de la loi de programmation répond à l'urgence écologique. Nos infrastructures doivent être pensées pour résister aux événements climatiques extrêmes, qui se multiplient.

Le renforcement des dispositions en matière de sécurité des transports scolaires va également dans le bon sens et concrétise le plan Joana. Chaque parent doit avoir la certitude que son enfant est en sécurité dans un car scolaire.

Enfin, je salue l'instauration d'une feuille de route pour le fret fluvial et le fret ferroviaire, qui fixe une trajectoire claire pour développer ces modes de transport indispensables à notre transition écologique.

Ce texte est un acte de souveraineté, un engagement pour l'égalité territoriale, une politique ambitieuse d'investissement. Nos infrastructures ne sont pas un luxe, mais le socle de notre développement, la garantie de notre cohésion et l'instrument de notre rayonnement. Grâce à cette démarche transpartisane, les transports reviennent au premier plan de l'actualité parlementaire : c'est l'occasion de doter notre pays d'un modèle de financement pérenne pour les infrastructures des prochaines décennies. Je compte sur votre soutien pour adopter ce texte historique. *(Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et UC et sur des travées du groupe INDEP)*

**M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** – *(Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et UC)* Le projet de loi-cadre relatif au développement des transports débute son parcours dans la chambre des territoires, je m'en réjouis. Il constitue le premier volet du diptyque législatif annoncé par le ministre des transports à l'issue de la conférence Ambition France Transports ; une loi de programmation suivra.

Le rapport de la conférence dresse un constat alarmant : 3 milliards d'euros supplémentaires par an sont nécessaires pour régénérer les infrastructures de transports actuelles et combler la dette grise issue de longues années de sous-investissement. Il appelle à une hiérarchisation des investissements donnant la priorité aux infrastructures existantes.

Alors que la trajectoire fixée par la LOM est obsolète, l'article 1<sup>er</sup> renvoie à une loi de programmation en matière des transports, texte inédit. Il prévoit également le fléchage de la totalité du produit des péages autoroutiers vers le secteur des transports dans le cadre des futures concessions autoroutières, à l'horizon 2031.

Il faudra attendre la loi de programmation pour préciser la trajectoire d'investissement et identifier de nouvelles ressources. Je sais pouvoir compter sur la détermination du ministre pour que cette seconde loi nous soit présentée dans les meilleurs délais. Quant à nous, mes chers collègues, ne nous trompons pas d'objectif : à trop vouloir étoffer le présent texte, nous prendrions le risque de fragiliser ses chances d'inscription à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale. Dans un esprit de responsabilité, et bien que cela soit frustrant pour le rapporteur que je suis, j'émettrai donc un avis défavorable sur les amendements visant à flécher des recettes ou à traiter du financement des AOM.

En ce qui concerne le financement des projets de transport, notre commission a affirmé la priorité donnée aux investissements en faveur de l'entretien, de la régénération et de la modernisation des infrastructures existantes. Nous avons complété l'article 1<sup>er</sup> pour garantir la prise en compte dans la future trajectoire d'investissement de l'adaptation aux effets du changement climatique.

La commission a approuvé l'article 5, qui facilite le recours aux financements privés pour moderniser le réseau ferroviaire. Nous devons mobiliser tous les leviers financiers possibles.

L'article 12 indexe les tarifs de transport sur l'inflation, sauf décision contraire de l'AOM : disposition bienvenue, qui préserve la liberté tarifaire des autorités en stabilisant la participation des usagers au financement des transports, alors que cette dernière décroît à long terme.

La simplification de la conduite des projets est le corollaire indissociable des investissements. Dans cet esprit, l'article 19 simplifie le cadre applicable aux projets de transport en permettant la reconnaissance de la raison impérieuse d'intérêt public majeur au stade de la déclaration de projet ou de la déclaration d'utilité publique. Il s'agit de tirer les leçons du précédent de l'autoroute A69, dont le chantier a été interrompu à la suite de l'annulation de l'autorisation environnementale alors que les travaux avaient été largement réalisés et que les atteintes à l'environnement étaient donc effectives.

La reconnaissance ne sera pas automatique ; elle continuera d'être appréciée au cas par cas. Il s'agit simplement de purger ce contentieux dans la vie des projets, ce qui est plus sécurisant pour ceux qui les portent et plus protecteur pour l'environnement. Nous avons enrichi cet article par une recommandation du rapport Cadot : l'instauration d'une présomption de raison impérieuse d'intérêt public majeur pour les travaux d'entretien, de régénération, de modernisation et d'adaptation au changement climatique des infrastructures existantes.

Je remercie pour leur travail nos collègues de la mission billettique. La commission a suivi leur esprit de simplification et de renforcement des droits des voyageurs. En particulier, nous avons prévu une garantie de correspondance en cas de retard ou d'annulation de train, même si les différentes portions du trajet sont assurées par des opérateurs différents. Nous avons aussi harmonisé la définition des catégories tarifaires, afin que l'on soit jeune ou senior aux mêmes âges sur tout le réseau. De plus, les applications de distribution de titres assureront de façon non discriminatoire la vente de l'ensemble de l'offre sur un même trajet : de trop nombreux voyageurs restent à quai parce qu'ils ignorent l'existence d'une partie de cette offre.

L'article 10 renforce les dispositifs d'aménagement du territoire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. C'est un volet essentiel pour nos territoires, que la commission a renforcé et que nos débats devraient permettre de renforcer encore. L'arrivée de nouveaux entrants sur le marché du transport ferroviaire français ne doit pas se faire au détriment des liaisons les moins rentables, qui jouent un rôle essentiel pour l'équilibre territorial.

L'article 11 assouplit la gouvernance locale des Serm et les possibilités d'intervention de la SGP, pour construire des projets plus adaptés aux réalités locales.

En ce qui concerne la massification et la décarbonation du transport routier, l'article 15 comble un impensé de la loi dite Macron en désignant les AOM comme chefs de file pour planifier et réaliser les gares routières. Nous avons renforcé ce dispositif pour tirer les enseignements du débat cacophonique sur l'avenir de la gare routière de Paris-Bercy. En particulier, nous prévoyons des comités de concertation intégrant collectivités, opérateurs et usagers.

Pour ce qui est du fret, l'article 17 met fin à la distorsion de concurrence dont pâtit le transport fluvial dans les pré et post-acheminements portuaires. Partageant pleinement l'objectif de renforcer le fret fluvial, la commission a réécrit l'article en accord avec les acteurs de la chaîne logistique.

Enfin, l'article 18 responsabilise les chargeurs sur l'impact environnemental des prestations de fret auxquelles ils ont recours. Nous avons ouvert la

possibilité de recourir aux transports fluviaux et ferroviaires pour encourager le report modal.

En somme, nous avons consolidé le texte en respectant ses grands équilibres, afin de maximiser ses chances d'être inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale. Je forme le vœu que nos travaux en séance publique s'inscrivent dans le même esprit de responsabilité. *(Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, UC et INDEP)*

**Mme Marie-Claire Carrère-Gée**, rapporteure pour avis de la commission des finances. – *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains)* La commission des finances a particulièrement examiné les articles 1<sup>er</sup>, 3, 4 et 10.

L'article 1<sup>er</sup> est le cœur de ce texte : il prévoit des lois de programmation des investissements dans les infrastructures de transport et fixe le principe qu'une partie des péages sera affectée aux infrastructures à l'issue des concessions en cours. Il était initialement muet sur le financement des besoins d'investissement d'ici à l'échéance des concessions autoroutières, alors que l'état de nos réseaux ne permet pas d'attendre : nous avons donc prévu que la première loi de programmation devrait identifier les ressources nécessaires à court et moyen terme.

Une programmation pluriannuelle se justifie pleinement, car ces opérations s'inscrivent dans le temps long ; mais il nous faudra veiller à sa traduction effective, car il existe un fâcheux précédent. L'article 3 de la LOM prévoit l'actualisation tous les cinq ans de la programmation pluriannuelle des dépenses de l'État dans les infrastructures, mais cela n'a jamais été fait.

Nous avons également prévu une priorité aux investissements dans les réseaux existants. *(Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et UC)*

**M. Hervé Maurey**, rapporteur pour avis de la commission des finances. – *(Applaudissements sur les travées du groupe UC)* L'article 10 concerne un sujet très sensible : les dessertes TGV d'aménagement du territoire. Il s'agit de dessertes déficitaires financées dans le cadre d'une péréquation interne à la SNCF, grâce aux lignes rentables. Or ce système est mis à mal par l'ouverture à la concurrence, qui risque de réduire la rentabilité de certaines lignes.

Aujourd'hui, les péages sont volontairement réduits pour les dessertes d'aménagement du territoire. Toutefois, compte tenu du niveau très élevé des péages en France, l'Autorité de régulation des transports (ART) refuse qu'ils soient augmentés sur les lignes rentables à titre de compensation. Nous proposerons d'assouplir cette position, dans la limite de la soutenabilité économique des péages pour les entreprises.

Par ailleurs, le droit actuel ne permet pas à SNCF Réseau de tenir compte des critères d'aménagement du territoire dans l'allocation des sillons. L'article 10 prévoit cette prise en compte, mais

il faut aller plus loin. Nous proposerons que, si la demande des opérateurs excède l'offre capacitaire, SNCF Réseau puisse donner la priorité aux entreprises assurant des dessertes d'aménagement du territoire. Nous proposerons en outre de permettre à SNCF Réseau d'imposer aux opérateurs certaines dessertes au moment de la réservation des sillons.

Notre objectif est d'éviter que l'ouverture à la concurrence n'entraîne un recul en termes d'aménagement du territoire. *(Applaudissements sur les travées des groupes UC et INDEP et sur des travées du groupe Les Républicains)*

**M. Franck Dhersin**. – *(Applaudissements sur les travées du groupe UC et sur quelques travées du groupe Les Républicains ; M. Marc Laménie applaudit également.)* Très attendu, ce texte est le fruit d'un travail transpartisan approfondi et d'une large concertation avec les acteurs, dans le prolongement de la conférence Ambition France Transports.

Notre modèle de transport arrive à un tournant, et les défis qui l'attendent sont considérables. De fait, nos infrastructures vieillissent, après que des décennies de sous-investissement ont conduit à une accumulation de dette grise. Les conséquences sont concrètes pour les usagers : retards, pannes, dégradation du service. Or les besoins de mobilité n'ont jamais été aussi importants. Hélas, une partie de nos concitoyens restent en situation de précarité de ce point de vue : trop souvent, l'absence de solution de transport est un frein à l'emploi, à la formation ou à la vie sociale.

Par ailleurs, les transports représentent près d'un tiers de nos émissions de gaz à effet de serre. Il était donc urgent de les placer au cœur de notre stratégie climatique.

Trois milliards d'euros par an : c'est le montant des besoins supplémentaires de financement pour la régénération et la modernisation des infrastructures. C'est dire l'ampleur de l'effort qui est devant nous.

Le texte introduit une avancée majeure : des lois de programmation pluriannuelles dans le domaine des transports, qui donneront de la visibilité aux acteurs et nous feront sortir d'une gestion de court terme. Nous attendons avec impatience la première loi de programmation, qui doit être nourrie par le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI).

Le texte affirme un autre principe fort : l'affectation aux transports des recettes issues du renouvellement des concessions autoroutières à partir de 2031. Il donne la priorité à la régénération des réseaux existants car, avant de lancer de nouveaux projets, nous devons moderniser nos infrastructures. Il accompagne le développement des mobilités du quotidien, notamment à travers le déploiement des Serm.

Enfin, il comporte plusieurs avancées concrètes, comme l'amélioration des droits des voyageurs et le développement du fret décarboné.

Le Sénat l'a enrichi, notamment pour mieux associer les collectivités territoriales à l'organisation des mobilités, donner la priorité à la régénération et encourager le recours aux transports collectifs, notamment à travers une réforme ambitieuse en matière de billettique et de droits des voyageurs.

Je remercie Jacques Fernique, Olivier Jacquin et Pierre Jean Rochette, avec qui j'ai travaillé sur ce dernier sujet. Nous ne nous sommes jamais disputés : c'est l'esprit du Sénat !

**M. Marc Laménie.** – Bravo !

**M. Franck Dherisin.** – Nous avons mis en lumière la fragmentation des systèmes, l'absence d'interopérabilité et la complexité pour les usagers. Dans l'esprit de nos travaux, la commission a instauré une garantie de correspondance, harmonisé le cadre de vente des billets, prévu des normes d'interopérabilité et renforcé la lisibilité de la tarification.

Reste que je regrette un texte encore trop limité dans son périmètre. Le financement des AOM, le niveau des tarifs ou encore l'avenir du modèle autoroutier, en particulier, ne sont pas traités. Nous attendons donc avec impatience la loi de programmation, qui donnera toute son ampleur au présent texte. (*Applaudissements sur les travées des groupes UC et INDEP*)

**M. Pierre Jean Rochette.** – (*Applaudissements sur les travées du groupe INDEP ; Mme Jocelyne Antoine applaudit également.*) La mobilité est un enjeu clé pour le développement de nos territoires. Pour éviter un accroissement des inégalités, la politique des transports doit s'adapter.

C'est pourquoi l'annonce d'une loi-cadre sur les transports a suscité beaucoup d'espoir. Mais le périmètre du texte a déçu.

Nous regrettons l'exclusion de l'aérien, et le peu de mesures sur le routier – nous aurions pu prévoir un mécanisme d'indexation sur le gazole, des mesures incitatives au verdissement, ou des temps de référence pour le chargement et déchargement. Nous n'avons pu défendre le transport routier.

Nous regrettons que, majoritairement, ce soient les grandes masses et zones denses qui aient été prises en compte, et non la ruralité.

Même s'il est nécessaire de régénérer les infrastructures de transports, il faut aussi réformer SNCF Réseau et s'interroger sur ses performances. Les frais de péage sont trois à quatre fois plus chers que chez nos voisins. Pourquoi ? À la fin, c'est la collectivité qui paie.

Nous sommes frustrés, mais d'un espoir déçu naît l'amour des lendemains. (*Sensation*)

Nous reconnaissons les apports de ce texte, par exemple sur les compétences données aux AOM en matière de capacité d'accueil des gares routières,

comblant une lacune de la loi Macron, ou encore sur la reconnaissance de la RIIPM dès la DUP.

Je remercie les rapporteurs du groupe de travail billettique.

L'objectif essentiel du texte repose sur son article 1<sup>er</sup>, avec le fléchage des recettes des concessions autoroutières vers le financement des infrastructures de transports.

De nombreux sujets restent à traiter. J'espère que nous aurons l'occasion d'en discuter dans le cadre de la loi de programmation, porte ouverte par le Premier ministre.

Le groupe Les Indépendants votera ce texte.

Nous resterons attentifs au calendrier des futures lois et veillerons avec détermination et conviction à la définition d'objectifs concrets pour nos territoires. (*Applaudissements sur les travées des groupes INDEP et UC*)

**M. Vincent Louault.** – Bravo !

**M. Cédric Chevalier.** – Excellent !

**M. Rémy Pointereau.** – (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*) Les transports sont un sujet aussi structurant que concret pour nos concitoyens. Je vous remercie, monsieur le ministre, pour la présentation de ce texte attendu. Il constitue un enjeu central pour la mobilité de nos territoires.

Les mobilités sont au cœur de la vie des Français. La qualité des infrastructures conditionne la mobilité des personnes, l'emploi, l'attractivité et la cohésion des territoires.

Or les transports font face à des défis majeurs, qui exigent des investissements massifs.

Premier défi, la régénération et la modernisation des structures, qu'elles soient ferroviaires, routières ou fluviales. Il faut améliorer encore la qualité du service rendu aux usagers. Je salue les avancées sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (Polt).

Deuxième défi, il faut lutter contre le changement climatique. Les transports sont le premier émetteur de gaz à effet de serre et représentent 32 % des émissions nationales en 2024. Nous avons une responsabilité majeure dans sa transformation.

Troisième défi, il faut adapter les infrastructures au changement climatique. Nos réseaux doivent être résilients.

Enfin, nous devons répondre aux besoins de mobilité du quotidien de nos concitoyens, sur de longues distances. Les pistes ouvertes sur les Serm sont intéressantes.

Le financement est une question centrale, dans un contexte budgétaire contraint – c'est un euphémisme. Il nous revient de fixer des priorités claires et de mobiliser tous les leviers disponibles.

La conférence Ambition France Transports a posé les bases d'un modèle de financement plus pérenne, reposant sur des principes partagés entre tous les acteurs.

Le projet de loi favorise ces orientations. Il est construit autour de plusieurs principes structurants : d'abord, une perspective pluriannuelle *via* une loi de programmation. J'ai déposé un amendement pour une clause de revoyure au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la loi : il nous faut plus de lisibilité, mais sans rigidité. Le texte prévoit que les nouvelles ressources issues de la mobilité soient intégralement reversées pour leur financement. Il renforce aussi le modèle économique des AOM pour développer les transports collectifs, tout en mobilisant davantage les financements privés.

Concernant les financements, la fin de l'écotaxe poids lourds, décidée par Ségolène Royal, alors ministre de l'environnement, fut une faute. La Cour des comptes avait parlé d'échec stratégique et d'un abandon coûteux... Bref : une idée qui roulait, sans arriver à destination.

Je salue le travail approfondi du rapporteur Didier Mandelli qui a enrichi significativement ce texte.

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a structuré ses apports autour de trois axes : la priorité réaffirmée à la régénération et à la modernisation des réseaux, tout en favorisant le report vers des transports massifiés ; ensuite, la simplification ; enfin, le développement des transports collectifs avec des avancées en termes de billettique.

Pas moins de 52 amendements ont été adoptés et renforcent la portée opérationnelle du texte.

Une attente forte : si nous partageons tous la priorité donnée à la régénération des infrastructures existantes, celle-ci ne doit pas nous faire perdre de vue l'impératif de développement.

La pédagogie est l'art de la répétition : j'appelle à un engagement clair de l'État dans l'aménagement des lignes à grande vitesse (LGV). Il faut préparer l'avenir et corriger les déséquilibres dans une France parfois à deux vitesses. Certains territoires sont encore en marge, comme le Grand Centre-Auvergne, qui ne doit pas rester à quai des grandes dynamiques nationales.

Malgré quelques réserves, le groupe Les Républicains votera pour ce projet de loi. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains)*

**Mme Nadège Havet.** – Entre mai et juillet 2025, la conférence Ambition France Transports a cherché à répondre à un double défi : adapter la mobilité au changement climatique, tout en garantissant des transports de qualité.

Ce projet de loi en est la concrétisation. Il reflète un cadrage consensuel sur les priorités du secteur et

montre la nécessité de réformer en profondeur les mécanismes de financement.

Le texte prépare également le terrain à plus d'anticipation.

Ainsi, l'article 1<sup>er</sup> prévoit une loi de programmation décennale pour renforcer la prévisibilité et la transparence du financement. Un audit indépendant précédera chaque programmation. Le principe reste que le transport finance le transport.

Un point de vigilance : il faut accompagner les collectivités territoriales dans l'entretien des routes départementales et communales.

Nous saluons la simplification en matière de RIIPM.

Je salue le travail préparatoire de Didier Mandelli. L'article 18 incite les chargeurs au recours à des véhicules utilitaires zéro émission. Nous voulons élargir l'obligation à tous les utilitaires, lourds et légers, et reporter d'un an la mesure pour tenir compte des contrats en vigueur.

La commission a tenu compte de la mission Cadot pour assurer la sécurité juridique des projets de transports. Nous voulons développer le covoiturage et l'autopartage dans les politiques de financement des Serm. Avec notre amendement n°210, nous voulons une justification pour toute décision de gratuité des transports publics : la gratuité est un choix, mais elle a aussi un coût.

L'article 9 *bis* introduit l'obligation pour SNCF Connect de vendre les titres de transport des autres opérateurs. Attention, cela ne doit pas fragiliser les acteurs locaux ni encourager les Gafam.

Ce texte est une opportunité, il favorisera des transports plus justes et durables. C'est un premier jalon avant la loi de programmation.

Il faudra aussi lever certains irritants comme le cotransportage, dont il faut actualiser la définition, ou l'aviation – mon département s'intéresse à un projet de taxes aéroportuaires.

Nous soutenons l'intermodalité des transports, et donc l'intermodalité des réponses à apporter. Le RDPI soutiendra ce texte.

**M. Olivier Jacquin.** – *(Applaudissements sur les travées du groupe SER et du GEST)* Enfin, nous sommes saisis d'un projet de loi sur les mobilités, le premier depuis la loi Climat résilience de 2021. Nous le devons à la conférence Ambition France Transports, sur l'initiative du ministre Tabarot. Celle-ci a permis de dégager plusieurs priorités : la régénération des infrastructures, la réduction de la dette grise et l'affectation des recettes des concessions autoroutières au transport. Mais nous regrettons que le modèle concessif soit déjà acté sans véritable débat parlementaire.

Ni le groupe sur le fret ni celui sur les Serm n'ont trouvé de financement pérenne. Ce sera l'un des principaux enjeux de la future loi de programmation.

Les Français qui dépendent de leur véhicule thermique, dans un contexte de flambée des carburants, sont inquiets.

Les gouvernements successifs n'ont pas pris la mesure de l'effort nécessaire pour décarboner le pays, alors qu'il s'agit d'un enjeu de liberté et de souveraineté.

Le Gouvernement refuse pourtant toute planification de l'électrification – que semble désormais privilégier le Premier ministre – préférant des mesures d'urgence. La dernière programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) manque d'ambition pour les énergies renouvelables. Pourquoi favoriser le leasing social après l'avoir affaibli lors du PLF ? Et pourquoi n'y a-t-il pas de stratégie industrielle pour privilégier les petites voitures électriques, alors que nous produisons toujours plus de SUV ? La priorité : rendre les modes de transport décarbonés plus accessibles – le train doit être moins cher que l'avion.

Sur le ferroviaire, depuis le pacte de 2018, les billets ont augmenté, notamment sur les LGV. Faute de matériel, la SNCF ne peut répondre à la demande. Nous aurions souhaité proposer une baisse massive des péages, qui sont les plus importants en Europe, et les compenser par une taxe sur les billets d'avion ou une écotaxe poids lourds, par exemple.

Nous aurions voulu débattre de la pertinence du renouvellement des concessions autoroutières et du fléchage des recettes vers le réseau routier non concédé. Nous aurions voulu parler des ressources des intercommunalités et des régions, de la refonte du versement mobilité, de la tarification sociale, du billet « congés annuels ».

Mais beaucoup d'amendements ont été déclarés irrecevables. J'espère que nous pourrons avancer un peu.

L'ouverture à la concurrence produit déjà des effets. Comment garantir l'égalité entre les territoires ? Les lignes rentables ne financeront plus les autres. Nous devons mettre à contribution les opérateurs concurrents.

Un véritable aménagement ferroviaire du territoire nécessite 150 millions d'euros supplémentaires par an. C'est l'enjeu des articles 10 et 4 sur le contrat de performance liant l'État et SNCF Réseau, qui, faute de loi de programmation, risque de fait de devenir notre programmation ferroviaire. Un tiens vaut mieux que deux tu l'auras.

Autre innovation, la billettique, avec les quatre mousquetaires de la mission d'information ; nous pensons que l'intérêt de l'utilisateur doit primer. L'opérateur doit assumer sa mission de service public. Nous ne voulons pas voir les plateformes privées comme Trainline ou Google prendre la main. Il faut aussi éviter la fragmentation à venir des systèmes régionaux.

Plusieurs sujets sont des points noirs pour mon groupe : l'article 8 ne doit pas affaiblir la sécurité ferroviaire. Nous contestons l'affaiblissement des exigences environnementales à l'article 19. Le vélo est le grand oublié à l'article 21 alors qu'un grand plan avait été lancé en 2019. Enfin, l'article 18 allait dans le bon sens, avant les allègements du rapporteur sur les poids lourds.

Le groupe socialiste aborde ce débat avec envie, car il concerne la vie quotidienne des Français, mais aussi inquiétude, car nous légiférons dans des conditions épouvantables. Le texte n'est même pas inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale, le Premier ministre ne l'a même pas mentionné. Il nous manque des rapports essentiels. Nous travaillons presque à l'aveugle, sous la contrainte des articles 40 et 45 de la Constitution. Preuve en est : nous avons moins d'amendements sur ce texte que sur le pacte ferroviaire de 2018.

J'espère que nous pourrons développer nos arguments, tout en laissant les sénateurs Les Républicains admirer, vendredi, en marge de leur séminaire, la magnifique ville de Nancy dont le maire socialiste a été brillamment réélu. *(Sourires et applaudissements sur quelques travées du GEST et sur quelques travées du groupe SER)*

Je crains de sortir de ce débat avec un goût d'inachevé, mais, comme à son habitude, le groupe SER travaillera assidûment à vos côtés. *(Applaudissements sur les travées du groupe SER et du GEST ; Mme Cathy Apourceau-Poly applaudit également.)*

**M. Alexandre Basquin.** – J'ai une pensée pour les personnes blessées dans l'accident d'un TGV dans le Pas-de-Calais et son conducteur décédé. Je salue la grande et belle famille des cheminots qui œuvrent pour l'intérêt général et les usagers.

Vaste sujet que celui des transports pour répondre aux besoins des mobilités et à la préservation de l'environnement ! Le sujet est impérieux, mais souffre d'un sous-investissement chronique, alors qu'il est la pierre angulaire de tant de politiques publiques.

Le transport exige une trajectoire sur les prochaines décennies. La conférence Ambition France Transports et l'exposé des motifs de la loi-cadre étaient prometteurs. Mais le texte est décevant. Nous attendions un droit à la mobilité pour toutes et tous.

Nous regrettons le caractère hypothétique de la loi de programmation – à croire que le texte est avant tout dans les mains de Bercy. N'est-ce que de l'affichage ? *(M. Philippe Tabarot le nie.)*

Le COI avance 220 milliards d'euros sur dix ans. Mais ce n'est pas en faisant payer plus les usagers ou en fléchissant les recettes des concessions autoroutières – à partir de 2032 seulement – que nous renforcerons les transports.

Pour notre part, nous proposons des recettes supplémentaires : taxes renforcées sur les bureaux en Île-de-France, fléchage de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), et surtout, un État aux côtés des AOM et des collectivités territoriales, un État qui se veut stratège. Or ce projet de loi est lacunaire. Monsieur le ministre, avec trois grammes de savon, vous avez réussi à nous faire trois baignoires de mousse.

Rien sur la régénération des petites lignes, rien sur les trains de nuit, rien sur le vélo. À l'heure où le prix de l'essence flambe et où le changement climatique produit des effets dévastateurs, il nous faut miser sur les transports collectifs face au changement climatique.

Le projet de loi s'inscrit dans la droite ligne de la dérégulation, de l'ouverture à la concurrence que nous avons dénoncée sans cesse. Les salariés voient leurs conditions de travail se dégrader, tout comme la qualité du service.

Nous devons prendre le contrepied de cette politique mortifère et du démantèlement du service public des transports. Voyez ce qui se passe chez nos voisins britanniques et allemands.

Le report modal devrait être la priorité des priorités. Or le fret a été démantelé, par dogmatisme idéologique.

Il y a encore beaucoup à faire pour les mobilités du quotidien. Nous ne pouvons pas adopter le texte en l'état. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K*)

**M. Jacques Fernique.** – (*Applaudissements sur les travées du GEST ; M. Hervé Gillé applaudit également.*) Monsieur le ministre, le devoir et l'ambition, oui, c'est nécessaire !

Certains diront : « À quoi bon ? » Notre responsabilité serait lourde si nous restions attentistes. Le laisser-aller pourrait entraîner un effondrement à l'allemande. Tout renoncement nous laisserait l'arme au pied alors que le changement climatique appelle une planification. Le renoncement alimenterait les fractures du périurbain et du rural, alimentant les colères qui sont le carburant des ennemis de nos valeurs démocratiques et sociales.

L'ambition est d'inverser le courant d'un renoncement qui est déjà engagé, selon le rapporteur. À peine les orientations du COI ont-elles été adoptées en 2023 qu'elles ont été abandonnées en 2024.

La priorité est la régénération et la modernisation de l'existant, en renonçant à certains nouveaux projets. Le nouveau rapport du COI le dit. Le rapport Pisani-Ferry nous indiquait que le transport est le domaine qui demande le plus d'investissements, maintenant. Le maillage ferroviaire de proximité doit être renforcé, le plan vélo repris. Les financements supplémentaires ne peuvent, chaque année, être remis en cause par le rabot budgétaire.

Les leviers de ressources sont connus. Les transports carbonés doivent financer les décarbonés. Il faut valoriser le gain économique réalisé par des services de transport performants ; c'est le principe du versement mobilité, du Grand Paris Express.

Qu'est-ce qu'une loi-cadre ? Une réponse trop restrictive a dévitalisé le texte. Nous avons besoin d'un cadre structurant dès maintenant et non d'une coquille vide. Il faut déjà un deuxième acte d'Ambitions France Transports, pour dégager des perspectives pour les Serm.

À nous de renforcer ce cadre : adaptation climatique, pérennisation des réseaux existants, intégration des mobilités solidaires, report modal vers le fret ferroviaire et fluvial. Il faut insérer les apports de la mission d'information sur la billettique.

Monsieur le ministre, pourquoi s'obstiner à squatter ce texte avec cet article 19 *bis*, véritable *backlash* ? Vous avez marqué le penalty contre la biodiversité avec la loi Simplification ! À quoi sert-il de doubler le tir ?

Retirez cet article : vous aurez alors un large soutien politique, pour qu'une loi robuste soit à notre portée. (*Applaudissements et « Bravo ! » sur les travées du GEST et du groupe SER*)

**M. Michel Masset.** – Parler du transport, c'est parler du quotidien des Français, de leur capacité à travailler, à se soigner, à étudier, à vivre tout simplement. C'est un facteur de cohésion sociale, un levier majeur d'aménagement du territoire et de transition écologique. C'est aussi parler de ce qui fait nation. Joindre la carte et le territoire, garantir un doit universel à la mobilité, voilà un objectif politique de premier plan. Mais, sans cap, nous avançons cahin-caha, entre ambition affichée et renoncement.

Le transport est un secteur clé pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Si l'on constate des avancées depuis la loi d'orientation sur les mobilités, le financement est inachevé.

Nous partageons les principes de ce texte : programmation pluriannuelle, priorité aux réseaux existants, affectation des ressources issues des mobilités aux mobilités, renforcement des moyens des AOM.

Cela suppose de ne pas concentrer les efforts sur les seuls grands axes et de renforcer les réseaux secondaires.

Dans le Lot-et-Garonne, le service est très dégradé sur la ligne Agen-Périgueux et la desserte de Marmande, lacunaire.

Ce texte ne peut suffire à lui seul. Une loi-cadre ne tranche pas la répartition des recettes entre les modes de transport, pas plus qu'elle ne fixe le programme des investissements.

Le décalage entre besoins et moyens engagés est manifeste. Aucune hausse de crédits n'a été prévue

en 2026. Les dettes grises sont considérables : quelque 60 milliards d'euros pour le ferroviaire, plus de 2 milliards d'euros pour le réseau routier national non concédé et 1 milliard d'euros pour le fluvial. À partir de 2028, il nous faudra trouver 1 milliard d'euros supplémentaire par an pour la SNCF.

En outre, la mise en concurrence comporte des risques majeurs. Les mécanismes de péréquation interne qui financent l'aménagement du territoire seraient fragilisés.

Derrière ces enjeux financiers, c'est une question profondément politique qui est en jeu : la cohésion des territoires. La mobilité est une condition essentielle d'accessibilité à la santé et aux services publics. L'insuffisance des transports, dans les territoires ruraux, signifie exclusion, exode et extinction de l'activité.

Le RDSE considère ce projet de loi-cadre comme une étape utile, mais insuffisante. Nous serons vigilants à ce que le texte soit à la hauteur des défis, notamment de la crise énergétique. Notre groupe se prononcera à l'issue du débat, je l'espère, favorablement. (*Applaudissements sur les travées du RDSE ; M. Marc Laménie applaudit également.*)

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Je l'espère aussi.

**M. Gilbert Favreau.** – (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*) Ce texte est attendu et doit fixer un cadre pour les transports dans les années à venir. Il pose le principe inédit d'une loi de programmation pluriannuelle. C'est une avancée majeure, car depuis trop longtemps, notre politique d'infrastructures manque de lisibilité, de cohérence et de continuité. Une trajectoire à dix ans est indispensable, tant pour les collectivités que pour les acteurs économiques et industriels.

Toutefois, ce texte comporte des fragilités. La première d'entre elles est le financement. La conférence Ambition France Transports a estimé à 3 milliards d'euros par an les besoins pour la régénération des réseaux existants.

La ressource des concessions routières semble lointaine. Dès lors, comment financer les besoins urgents ?

Dans les Deux-Sèvres, la mobilité est la condition d'accès à tout. Pourtant la ligne 10 du TER reliant Saumur à La Roche-sur-Yon *via* Thouars et Bressuire illustre les défis à relever : bien qu'utile, elle est reléguée au second plan. Pour la transition écologique et le report modal, nous devons conforter ce type de ligne.

Parlons route. Le doublement des voies de la route nationale Cholet-Poitiers est attendu depuis longtemps. Cette route est très empruntée, notamment par les poids lourds. Elle a déjà fait l'objet de cinq études depuis vingt ans ! C'est scandaleux. Monsieur le ministre, le mode de financement par les contrats de plan État-région (CPER) doit être revu.

La République ne peut pas accepter de laisser des territoires à l'écart des grandes dynamiques de la mobilité.

Ce texte comporte des avancées, notamment des simplifications, telles que la reconnaissance anticipée de RIIPM ou des mesures visant à sécuriser juridiquement les projets. Nous avons tous en tête des exemples de projets retardés, avec des conséquences lourdes. L'épisode de l'A69 est encore dans nos mémoires.

Cependant, pas d'excès de prescriptions ! Les AOM doivent conserver leur liberté d'action. La confiance doit être le principe, et la centralisation l'exception.

Ce texte ne prendra son sens que s'il est suivi d'une loi de programmation ambitieuse, sincère et financée ; les citoyens attendent des résultats. Nous avons l'occasion de poser les bases d'une politique des transports, saisissons-la ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains ; M. Marc Laménie applaudit également.*)

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Je remercie les sénateurs de leur sens des responsabilités, que l'on sent dans leurs propos.

Chers sénateurs, ne vous sentez pas frustrés – vous n'en avez pas l'air d'ailleurs. (*Sourires*) Qui trop embrasse mal étreint...

Nous sommes au départ du tour ; or, personne n'y croyait, pas même moi. Si ce texte est voté massivement, nous pourrions discuter en PLF des financements et ensuite de la loi de programmation, indispensable.

Je veux dire à nos amis communistes que la mousse du train de nuit vaut 1 milliard d'euros. Nous venons de passer la commande de matériel roulant. Cela fait cher la mousse !

On prend 2,5 milliards d'euros sur les concessions routières en faveur du ferroviaire. De grâce, ne vous présentez plus comme les défenseurs du ferroviaire si vous ne votez pas l'article 1<sup>er</sup> ! (*Applaudissements sur quelques travées des groupes Les Républicains et UC*)

## Discussion des articles

### Article 1<sup>er</sup>

**M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** – Je me dois d'expliquer la position de la commission sur les amendements à l'article 1<sup>er</sup>. Cet article est indispensable, car il pose le principe du fléchage des recettes des concessions autoroutières vers les modes de transports et acte le principe d'une loi de programmation.

C'est historique : moins de neuf mois après la conférence Ambitions France Transports, nous traduisons nos conclusions dans un texte.

Cet article ne se substitue pas aux lois de programmation, aussi nous ne pourrions pas donner d'avis favorable aux amendements anticipant les modalités de fléchage des recettes.

Nous donnons aussi la priorité à la performance des réseaux existants. Cette hiérarchisation des investissements s'inscrit dans la droite ligne des conclusions de la conférence, et nous ne pourrions pas donner d'avis favorable aux amendements qui la remettraient en cause.

**M. Olivier Jacquin.** – Pour l'essentiel, je partage les propos du rapporteur. Cet article 1<sup>er</sup> est le cœur de ce texte et de la future loi de programmation. C'est pourquoi il concentre le plus grand nombre d'amendements.

Nous ne nous sommes pas acharnés à déposer des amendements fléchant des montants par secteur, conformément à l'avis du Conseil d'État. Il en va de même sur le second point que vous évoquiez. Qui trop embrasse mal étreint.

Mais nous avons quelques totems. Le vélo doit être considéré comme un mode de transport à part entière. Nous devons aussi tenir compte des petites lignes, pour lesquelles la dette grise de l'État est considérable. Le contrat de performance et la future loi de programmation doivent être cohérents. Il faut sécuriser les Serm.

Monsieur le ministre, pourquoi n'avoir rien inscrit, dans ce projet de loi, sur la voiture, qui demeure pourtant le premier mode de transport ? Je sais combien la crise du carburant vous mobilise. Ce projet de loi ne contient rien sur le véhicule autonome ni l'intelligence artificielle. Avez-vous prévu d'en parler dans la loi de programmation ?

**M. Jean-Claude Tissot.** – Un projet de loi-cadre est toujours bienvenu. Nous saluons la volonté de combler les retards d'investissement. Mais entre la volonté affichée et la réalité, il y a parfois un écart : je regrette que le projet de loi n'aille pas plus loin sur les petites lignes ferroviaires. Dans la Loire, la liaison entre Boën-sur-Lignon et Thiers n'est plus assurée depuis 2016 : Clermont-Ferrand et Saint-Étienne ne sont plus reliées par le train !

On nous oppose l'argument de la rentabilité. L'ouverture à la concurrence aura des effets délétères. Les dessertes les plus rentables seront choisies, laissant de côté nombre de Français. Vous reproduisez à l'échelle des transports les déserts médicaux.

Je salue la mise en place des péages ferroviaires, mais il faut qu'ils soient reversés à SNCF Réseau pour être efficaces.

**Mme Anne-Sophie Romagny.** – M. le président de la commission des finances a censuré le débat, ce que je regrette.

Je représente les collectivités territoriales et je suis ici pour débattre. Monsieur le président de la commission des finances, vous avez censuré mon amendement n°19 au titre de l'article 40. Votre motif : affecter une part des recettes des concessions autoroutières au financement des routes constituerait une incitation à dépenser. C'est surprenant et surtout profondément déconnecté des réalités du terrain !

Les départements sont dans une impasse financière majeure et l'État ne peut plus compenser. Quelque 40 millions d'euros de RSA ne sont pas compensés.

Il faut que la route finance la route. C'est une mesure sans coût pour l'État et essentielle pour rendre des marges de manœuvre aux départements. Refuser d'en débattre, c'est laisser entendre que les collectivités territoriales seraient irresponsables. C'est une remise en cause inacceptable des élus locaux qui gèrent des budgets en équilibre. (*Applaudissements sur les travées des groupes UC et Les Républicains*)

**Mme Anne-Sophie Patru.** – Cet article 1<sup>er</sup> est essentiel pour l'aménagement du territoire, pour le financement des mobilités du quotidien mais aussi pour le déplacement des visiteurs occasionnels et des touristes.

M. le ministre l'a dit, il nous faut trouver d'autres sources de financement des transports. La région Bretagne plaide pour une taxe de séjour additionnelle régionale, sur le modèle de celle instaurée en Île-de-France pour les jeux Olympiques. Les touristes contribueraient ainsi au financement des infrastructures de transport. Un exemple : les îles du Ponant comptent 16 500 habitants, 63 % de résidences secondaires et plusieurs millions de visiteurs annuels, or les transports sont indispensables à leur vivabilité.

Ce financement viendrait également compléter la levée de fonds pour la mise à niveau de l'offre générale de transport en Bretagne. Je remercie d'avance le ministre de sa bienveillance...

**M. Marc Laménie.** – J'aime bien les rappels historiques. On peut citer la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, rapportée par notre ancien collègue Michel Teston ; la loi pour un nouveau pacte ferroviaire de 2018, contre lequel j'avais voté, ainsi que la loi d'orientation des mobilités. Le rôle de l'Afit France a été rappelé. Je salue le travail des deux commissions et de leurs rapporteurs. Citons aussi le rapport d'information d'Hervé Maurey et Stéphane Sautarel, au titre évocateur : « Comment remettre la SNCF sur les rails ? »...

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Bonne lecture !

**M. Marc Laménie.** – ... ainsi que la conférence Ambition France Transports. La dette grise s'élève à

60 milliards d'euros pour le ferroviaire et à 3,4 milliards d'euros pour le réseau routier national non concédé et le réseau fluvial.

Le groupe Les Indépendants votera cet article. (*On s'en félicite sur plusieurs travées.*)

**M. Hervé Maurey**, *rapporteur pour avis de la commission des finances*. – Cet article 1<sup>er</sup> n'est pas encore la loi de programmation que nous attendons, mais il acte des points importants chers au Sénat. Ainsi, à l'issue des concessions autoroutières actuelles, une partie des recettes des péages ira à l'ensemble des infrastructures, y compris ferroviaires et fluviales.

Autre point important : la priorité donnée à la régénération et à la modernisation du réseau existant, dont l'état est calamiteux.

Enfin, je me réjouis qu'il ait été décidé de ne pas attendre la fin des concessions autoroutières pour s'attaquer à la dette grise. Il nous faut trouver 3 milliards d'euros supplémentaires par an. On ne peut pas attendre 2031 – la dégradation du réseau n'en serait qu'accrochée. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC*)

**M. le président**. – Amendement n°34 rectifié de Mme Antoine et *alii*.

**Mme Jocelyne Antoine**. – J'ai entendu le rapporteur : je retire mon amendement.

*L'amendement n°34 est retiré.*

**M. le président**. – Amendement n°212 de M. Fernique et *alii*.

**M. Jacques Fernique**. – Nous visons explicitement les transports collectifs urbains. Les AOM doivent savoir que les transports du quotidien seront inclus dans le périmètre de la future loi de programmation.

**M. le président**. – Amendement identique n°249 de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Sébastien Fagnen**. – Nous considérons indispensable de viser explicitement le transport collectif dans l'urbain et le périurbain, puissant levier de décarbonation. À l'heure où l'on appelle à densifier les territoires périurbains, affichons une priorité claire en la matière.

**M. Didier Mandelli**, *rapporteur*. – Avis défavorable. L'article 1<sup>er</sup> pose le principe du fléchage des nouvelles recettes vers les infrastructures, dans le cadre d'une loi de programmation. Or vous évoquez non des infrastructures mais un mode de transport, qui est couvert par la référence à la route et au rail.

**M. Philippe Tabarot**, *ministre*. – La loi-cadre n'est pas la loi de programmation ; n'empiétons pas sur celle-ci. La rédaction actuelle est suffisamment large pour inclure les différents modes de transport. Nous travaillerons aux contours des financements dans quelques mois. Vos demandes sont satisfaites : retrait ou avis défavorable.

*Les amendements identiques n°s 212 et 249 ne sont pas adoptés.*

**M. le président**. – Amendement n°44 rectifié de Mme Varailles et du groupe CRCE-K.

**Mme Marie-Claude Varailles**. – Cet amendement intègre les mobilités douces, en particulier le vélo, qui se développe fortement. Un quart des Français sont des cyclistes réguliers, un tiers utilisent le vélo au moins une fois par mois. Il faut continuer à investir dans les aménagements cyclables, les parkings sécurisés, l'éducation au vélo – le « savoir rouler » concerne 230 000 enfants, nous visons 850 000.

Le désengagement de l'État et l'extinction du plan Vélo sont d'autant plus incompréhensibles. Le soutien de l'État aux collectivités a été divisé par cinq. Inscrivons le financement et la promotion des infrastructures cyclables dans les futures lois de programmation pour atteindre une part modale de 12 % d'ici à 2030 et porter les infrastructures sécurisées de 64 000 à 80 000 km d'ici à 2027.

**M. le président**. – Amendement identique n°155 rectifié de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat**. – En 2018, à son lancement, le plan Vélo affichait de grandes ambitions : triplement de la part modale à horizon 2024 pour atteindre 9 %, objectif 12 % à horizon 2030. C'est hors de portée, malgré la mobilisation des collectivités, qui ont investi jusqu'à atteindre 60 000 km de pistes cyclables. Il faut aller plus loin.

Mentionnons ces besoins et ces usages dès l'article 1<sup>er</sup>. Les collectivités, à la manœuvre, auront besoin d'être accompagnées.

**M. le président**. – Amendement identique n°213 rectifié de M. Fernique et *alii*.

**M. Jacques Fernique**. – Nous tenons particulièrement à cet amendement. Un ancien Premier ministre, en 2024, nous assurait que le plan Vélo se poursuivrait. Il serait stupéfiant que le cycle ne soit pas inclus dans la première loi de programmation.

L'objectif de l'État est de passer de 60 000 à 100 000 km de voies cyclables en 2030. À la grande époque du plan Vélo, on y consacrait 250 millions d'euros par an. Depuis, les choses se sont dégonflées...

Donnons un signal, en mettant l'accent sur le cyclable, même s'il fait évidemment partie du routier.

**M. le président**. – Amendement identique n°283 de M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

**M. Didier Mandelli**, *rapporteur*. – Nous avons rédigé cet amendement pour répondre au souhait d'un grand nombre d'élus locaux et lever toute ambiguïté. Certes, les infrastructures cyclables sont des infrastructures routières, mais par endroits, il peut

s'agir de simples chemins... Merci aux collègues d'avoir rendu leurs amendements identiques à celui de la commission.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – J'ai bien compris ce qui s'est tramé dans mon dos ! (*Sourires*) Les pistes cyclables sont avant tout des infrastructures routières. Toutefois, j'entends votre volonté d'adresser un signal à la filière vélo : sagesse. (*On s'en réjouit plusieurs travées ; M. Jacques Fernique applaudit.*)

*Les amendements identiques n<sup>os</sup>44 rectifié, 155 rectifié, 213 rectifié et 283 sont adoptés.*

**M. le président.** – Amendement n°185 de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Olivier Jacquin.** – Cet amendement, tout à fait sérieux, concerne la mobilité verticale. J'ai été sensibilisé à la question des pannes d'ascenseur par le président de l'association « Plus sans ascenseurs », qui s'indignait de l'enclavement d'habitants bloqués dans des tours de logements sociaux – des immeubles défavorisés, pas ceux qui ont des contrats d'entretien premium.

Mon combat est le même quand je plaide pour les transports collectifs : dans mon village de 300 habitants, une vieille dame qui ne peut plus conduire n'a pas d'alternative pour se déplacer. Ce n'est pas comme dans le 6<sup>e</sup> arrondissement, où l'on peut se passer de voiture...

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Je rends hommage à votre engagement sur ce sujet, mais il ne me paraît pas opportun d'inclure les ascenseurs dans la future loi de programmation. Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis, malgré la défense éloquent de notre ami Jacquin.

*L'amendement n°185 est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°23 rectifié bis de M. Pointereau et *alii*.

**M. Rémy Pointereau.** – Au vu des innovations qui peuvent intervenir en dix ans, il serait opportun de prévoir une clause de revoyure à mi-parcours, c'est-à-dire après cinq ans.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Je propose de renvoyer cet amendement à la loi de programmation, qui déterminera les conditions de sa mise en œuvre.

**M. Hervé Gillé.** – S'il y en a une !

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – En outre, tel qu'il est rédigé, l'amendement ne fixe pas un principe général mais une règle précise : cela relève d'une loi organique et non d'une loi ordinaire.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Je suis favorable sur le principe à une revoyure à mi-parcours. Avis favorable pour l'inscrire dans la future loi de programmation, donc, mais défavorable présentement, pour ne pas fragiliser l'article 1<sup>er</sup>.

**M. Rémy Pointereau.** – On ne sait pas quand viendra la loi de programmation. Adoptons l'amendement dès maintenant, pour prendre date.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Il n'a pas tort.

**M. Olivier Jacquin.** – Je salue le pragmatisme de M. Pointereau. Le ministre disait « Qui trop embrasse mal étreint » ; j'ajouterais « un tiens vaut mieux que deux tu l'auras ! » (*Sourires*) M. Mandelli a utilement rappelé que la LOM intégrait un principe de programmation tous les cinq ans, qui n'a pas eu lieu. Nous voterons cet amendement.

*L'amendement n°23 rectifié bis est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°79 rectifié de M. Levi et *alii*.

**M. Bernard Pillefer.** – Cet amendement garantit une approche complète de la politique d'investissement dans les infrastructures de transport. Départements, intercommunalités et communes font face à d'importants besoins de financement pour la régénération de leur réseau routier.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Tous les réseaux existants sont déjà couverts par le vocable « routier ». Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis. La rédaction de l'article 1<sup>er</sup> couvre totalement ce champ. Les 2,5 milliards que nous récupérons sur les concessions autoroutières iront au réseau ferroviaire principalement, mais aussi au réseau routier, national, départemental ou communal – sans oublier le vélo. Mais il faut voter cet article avant de pouvoir passer à la loi de programmation.

**M. Olivier Jacquin.** – Cet amendement apporte une précision importante. L'idée géniale de l'article 1<sup>er</sup> est de flécher l'argent des concessions autoroutières vers le ferroviaire, mais pensez à l'acceptabilité du maintien des péages autoroutiers pour des conducteurs qui emprunteront un réseau routier non concédé en très mauvais état...

*L'amendement n°79 rectifié est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°81 rectifié de M. Levi et *alii*.

**M. Pierre-Antoine Levi.** – La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a modifié l'article 1<sup>er</sup> pour donner la priorité à la régénération et à la modernisation des réseaux existants. C'est louable, mais gare à ne pas créer une hiérarchie implicite qui justifierait l'abandon de projets d'infrastructures neuves indispensables à notre compétitivité et à notre décarbonation, comme la LGV Bordeaux-Toulouse, le Lyon-Turin ou le canal Seine-Nord Europe. Je propose une rédaction d'équilibre.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et la commission des finances ont décidé de prioriser la régénération.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis.

**M. Jacques Fernique.** – Selon le récent rapport du COI, mener les dix-huit nouveaux projets coûterait entre 2,1 et 3,5 milliards d'euros supplémentaires par an, soit un rythme d'investissement deux fois plus élevé que jusqu'à présent ! Cela plomberait l'effort indispensable en faveur de la régénération.

*L'amendement n°81 rectifié n'est pas adopté.*

### Avis sur une nomination

**M. le président.** – En application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution, ainsi que de la loi organique et de la loi ordinaire du 23 juillet 2010 prises pour son application, la commission des affaires sociales a émis, lors de sa réunion de ce jour, un avis favorable (treize voix pour, une voix contre) à la nomination de Mme Élisabeth Claverie de Saint-Martin aux fonctions de directrice générale de l'Agence nationale chargée de la sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses).

### Conférence des présidents

**M. le président.** – Les conclusions adoptées par la Conférence des présidents réunie ce soir sont consultables sur le site du Sénat. En l'absence d'observations, je les considère comme adoptées.

*Les conclusions de la Conférence des présidents sont adoptées.*

### Modification de l'ordre du jour

**M. le président.** – Le débat sur le thème « Enjeux et perspectives de l'aide publique au développement », inscrit à l'ordre du jour du mercredi 29 avril, pourrait être reporté en dernier point de l'ordre du jour du mardi 26 mai.

*Il en est ainsi décidé.*

*La séance est suspendue à 20 heures.*

PRÉSIDENCE DE MME SYLVIE VERMEILLET,  
VICE-PRÉSIDENTE

*La séance reprend à 21 h 30.*

## Développement des transports (Procédure accélérée - Suite)

Discussion des articles (Suite)

### Article 1<sup>er</sup> (Suite)

**Mme la présidente.** – Amendement n°141 rectifié de Mme Morin-Desailly et *alii*.

**Mme Catherine Morin-Desailly.** – Les lignes de desserte fine du territoire, maillon essentiel de l'accessibilité des territoires ruraux et intermédiaires, assurent un rôle de desserte irremplaçable. Toutefois, elles ont souvent été les variables d'ajustement des politiques d'investissement, et se sont détériorées voire ont été fermées.

Mon amendement vise à consacrer explicitement la place des lignes de desserte fine du territoire dans la programmation des investissements ferroviaires, qui doivent intégrer non seulement la régénération du réseau, mais aussi le développement de ces lignes.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°156 de M. Jacquin et du groupe SER.

**Mme Frédérique Espagnac.** – Il n'y a pas de politique ferroviaire digne de ce nom sans lignes de desserte fine du territoire, longtemps restées le parent pauvre des investissements. Or celles-ci ne sont pas accessoires : elles constituent un vecteur d'égalité sociale, permettant l'accès aux services publics et aux emplois.

Nous souhaitons que les investissements soient fléchés non seulement vers la régénération du réseau, mais aussi le développement de ces lignes. Nous inscrivons explicitement dans la programmation les lignes UIC 7 à 9 – l'une des catégories de l'Union internationale des chemins de fer. Enfin, nous prévoyons une concertation en amont avec les collectivités.

Nous ne réussissons pas la transition écologique sans un report vers le ferroviaire. Il s'agit aussi d'une question de justice sociale et territoriale.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°214 de M. Fernique et *alii*.

**M. Jacques Fernique.** – Les lignes de desserte fine du territoire doivent bien figurer dans la programmation des investissements ferroviaires. L'article 1<sup>er</sup> n'est pas suffisamment clair pour les lignes UIC 7 à 9, dont le rôle est irremplaçable dans la desserte des territoires ruraux. Il faudrait leur consacrer 600 millions d'euros supplémentaires, selon Ambition France Transports.

Le Cese, dans son avis sur ce projet de loi, déplore l'absence de vision sur le droit à la mobilité des populations en territoire peu dense et le risque de sacrifice de la desserte fine du territoire.

**Mme la présidente.** – Amendement n°142 rectifié de Mme Morin-Desailly et *alii*.

**Mme Catherine Morin-Desailly.** – Sans des investissements clairement identifiés, les Serm resteront des annonces sans effet tangible pour les usagers.

À ce stade, la programmation nationale demeure centrée sur la régénération. La programmation pluriannuelle doit donc intégrer explicitement les investissements nécessaires au déploiement des Serm.

Ces derniers ne peuvent être conçus sans les régions, qui en organisent les services et en supportent une part significative du financement. Il faut les associer pleinement à la programmation.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°251 rectifié *bis* de M. Masset et *alii*.

**M. Michel Masset.** – Sans investissements nouveaux, il n'y aura pas de nouvelle offre. Nous voulons sécuriser les investissements en faveur des Serm, pour éviter que ces derniers ne restent que des projets. C'est un choix de cohérence pour aligner les moyens sur les ambitions de report modal et d'amélioration des mobilités du quotidien.

**Mme la présidente.** – Amendement n°43 de MM. Corbisez et Basquin et Mme Varailas et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – Nous avons bien entendu le souhait de M. le rapporteur et de M. le ministre d'en rester à des généralités dans l'article 1<sup>er</sup>, pour ne pas fragiliser le texte.

Voyez donc cet amendement comme d'appel sur l'importance des lignes de desserte fine du territoire.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable – comme son nom l'indique – est très soucieuse d'assurer la desserte de l'ensemble des territoires. C'est pour cela que nous avons privilégié, avec la commission des finances, la régénération des réseaux. Or vos amendements remettent en cause cette priorité.

Les investissements dans les lignes de desserte fine du territoire sont déjà intégrés dans l'approche globale sur le ferroviaire. Apporter de telles précisions avant la loi de programmation n'est pas utile. Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis. Ce projet de loi ne laisse aucune infrastructure de transport – lignes de desserte fine du territoire ou Serm – de côté. Comme son nom l'indique, il détermine le cadre ; viendront ensuite les lois de programmation.

J'ai demandé au préfet François Philizot de me proposer des pistes pour le devenir et les conditions d'exploitation et de financement des lignes de desserte fine du territoire, que je connais bien : j'en ai trois dans

ma région, que j'ai sauvées lorsque j'étais vice-président chargé de ces sujets.

Les régions peuvent donc agir et l'État peut les accompagner dans le cadre des CPER.

J'étais rapporteur de la proposition de loi sur les Serm. Je souhaite qu'ils montent en puissance. Nous avons déjà financé leur préfiguration.

L'article 1<sup>er</sup> prévoit 2,5 milliards d'euros pour la régénération des réseaux ; je vous demande de le voter avec le moins de modifications possible pour assurer sa sécurité juridique.

**M. Hervé Gillé.** – Monsieur le ministre, tout à l'heure, vous avez fait un pas de côté pour apporter une précision à l'article 1<sup>er</sup>. Pourquoi ne pas reprendre cette jurisprudence pour porter une attention particulière aux petites lignes ferroviaires ?

En Nouvelle-Aquitaine, les besoins sont estimés à 400 millions d'euros par an, somme impossible à assumer par les collectivités territoriales. Une ligne risque de fermer dans le Médoc. Des incertitudes pèsent sur la réouverture de la ligne Blaye-Saint-Mariens.

Notre amendement n°156 est indispensable pour garantir la régénération de ces lignes vitales à l'équilibre territorial. Nous devons créer une alternative à la voiture individuelle et ne pas laisser des territoires entiers sans solution de transport.

**M. Marc Laménie.** – Nos collègues ont cité des exemples parlants lors de la discussion générale.

Qu'est-ce qu'une petite ligne ? SNCF Réseau est un partenaire important pour le financement. Il y a aussi les collectivités territoriales.

Nombre de lignes dites secondaires ont été supprimées, remplacées par des services de bus. Pourtant, il s'agit d'aménagement du territoire. Certaines portions de lignes sont coupées sur la ligne Clermont-Ferrand-Saint-Étienne.

Je m'abstiendrai sur ces amendements.

**M. Olivier Jacquin.** – Le préfet Philizot a réussi à apporter une réponse intelligente sur les lignes de desserte fine du territoire en les divisant en trois catégories différentes : une appartenant au patrimoine des régions, une relevant du réseau ferré national (RFN), et une relevant d'un statut intermédiaire. Cette première démarche était intéressante.

Il n'y a pas de modèle économique satisfaisant pour prendre en charge ces lignes. Les CPER, avec leurs taux de réalisation très faibles, ne sont pas un outil pertinent et SNCF Réseau est contraint par sa règle d'or.

Dans l'attente du nouveau rapport du préfet Philizot – je regrette que nous n'en disposions pas encore – il serait prudent d'adopter ces amendements provenant de tous les groupes pour qu'ils figurent dans le texte.

Nous laisserons à nos collègues de l'Assemblée nationale le soin de finaliser cette proposition.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – J'attire votre attention sur l'importance d'envoyer un signe aux élus mobilisés pour défendre ces lignes de desserte fine du territoire, qui sont de véritables lignes de vie. Nous sommes face à un mur d'investissement, comme l'a rappelé la conférence Ambition France Transports. Il n'est donc pas inconvenant de mentionner ces lignes à l'article 1<sup>er</sup>, de la même manière que le Sénat a ajouté les pistes cyclables au domaine routier.

**Mme Frédérique Espagnac.** – Je vous encourage à voter l'amendement d'Olivier Jacquin. C'est une sécurité pour nous tous.

Monsieur le ministre, je connais votre proximité avec les territoires. (*M. Jean-Baptiste Lemoyne renchérit.*)

Nous avons besoin d'une garantie.

Je salue M. Philizot, avec qui j'ai eu l'honneur de travailler.

**Mme Catherine Morin-Desailly.** – Je remercie le ministre pour ses explications. Bien sûr, nous souscrivons à la priorité donnée à la régénération...

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Toutefois...

**Mme Catherine Morin-Desailly.** – ... cependant il me semble utile d'insister sur l'importance de ces petites lignes. Écoutez nos régions. Je suis conseillère régionale.

À l'heure de la flambée des prix des carburants, il faut construire les mobilités durables de demain.

En attendant le rapport Philizot, gravons cela dans le marbre de la loi.

*Les amendements identiques  
n<sup>os</sup> 141 rectifié, 156 et 214 sont adoptés.*

*Les amendements identiques n<sup>os</sup> 142 rectifié,  
251 rectifié bis n'ont plus d'objet  
non plus que l'amendement n<sup>o</sup> 43.*

**Mme la présidente.** – Amendement n<sup>o</sup> 18 rectifié *bis* de Mme Romagny et *alii*.

**Mme Anne-Sophie Romagny.** – Nous voulons élargir le périmètre des investissements couverts par la loi en y intégrant les réseaux routiers départementaux et communaux structurants ainsi que les ouvrages d'art.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n<sup>o</sup> 26 rectifié *bis* de M. Masset et *alii*.

**M. Michel Masset.** – Soyons lucides : la politique d'investissement ignore encore largement les mobilités du quotidien. Les routes communales et départementales en constituent pourtant le socle.

Cet amendement corrige cet angle mort. Reconnaître ces réseaux, c'est adapter notre stratégie

d'investissement à la réalité des usages et garantir l'efficacité de l'action publique.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n<sup>o</sup> 128 de Mme Havet et *alii*.

**Mme Nadège Havet.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n<sup>o</sup> 269 rectifié de Mme Bonnefoy et *alii*.

**M. Hervé Gillé.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Ces amendements sont déjà satisfaits par la rédaction actuelle de l'article 1<sup>er</sup>. Le réseau routier couvre toutes les routes, quelle que soit la nature de celles-ci.

En outre, le Sénat a adopté tout à l'heure un amendement de M. Levi prenant en compte ces questions.

Je suis comme vous : parfois je vote des textes que je n'ai pas étudiés de près. Mais je ne pense pas que notre rôle de législateur soit d'envoyer des signaux sur tout ou n'importe quoi. À force d'envoyer des signaux, on risque de brouiller les messages. (*Mme Anne-Sophie Romagny s'exclame.*) Le fléchage des financements des concessions autoroutières et les lois de programmation : voilà le message de l'article 1<sup>er</sup>. On peut bien sûr y ajouter des éléments, mais je ne garantis pas le résultat.

**M. Philippe Tabarot, ministre, rapporteur.** – Même avis. Vous avez déjà voté l'élargissement aux réseaux routiers départementaux et communaux à 19 h 30. Vous pouvez le voter de nouveau, mais vous me permettrez d'émettre un avis légèrement défavorable. (*Sourires*)

*L'amendement n<sup>o</sup> 128 est retiré,  
de même que l'amendement n<sup>o</sup> 269 rectifié.*

**Mme Anne-Sophie Romagny.** – Pouvez-vous me confirmer que les ouvrages d'art et ponts figurent bien dans le texte ?

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Oui.

*L'amendement n<sup>o</sup> 18 rectifié bis est retiré,  
de même que l'amendement n<sup>o</sup> 26 rectifié bis.*

**Mme la présidente.** – Amendement n<sup>o</sup> 97 rectifié *ter* de M. Lemoyne et *alii*.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Cet amendement, cosigné par des sénateurs d'au moins quatre groupes de la majorité sénatoriale, vise à inscrire les lignes de desserte fine du territoire dans l'article 1<sup>er</sup>. Il y a un besoin impératif de rééquilibrer les curseurs de leur financement.

Dans la région Bourgogne-Franche-Comté, 500 millions d'euros doivent être injectés. Dans l'Yonne et la Nièvre, nous sommes particulièrement concernés, comme à Cravant, à Avallon, à Clamecy et à Corbigny. Or l'État ne participe à ces travaux qu'à hauteur de 20 %.

**M. Didier Mandelli**, *rapporteur*. – Retrait. Le Sénat vient d'adopter des amendements en ce sens.

**M. Philippe Tabarot**, *ministre*. – Même avis. Vous avez déjà adopté des amendements poursuivant le même objectif à 21 h 46.

**M. Hervé Maurey**, *rapporteur pour avis*. – Une précision de chef de gare ! (*Sourires*)

**M. Jean-Baptiste Lemoyne**. – Compte tenu de l'avancée réalisée il y a quelques minutes par l'adoption d'amendements similaires, je le retire.

*L'amendement n°97 rectifié ter est retiré.*

**Mme la présidente**. – Amendement n°41 de Mme Varailas et MM. Basquin et Corbisez et du groupe CRCE-K.

**Mme Marie-Claude Varailas**. – Lors de sa dernière audition devant la commission, le 22 mai 2025, Jean-Pierre Farandou, alors président de la SNCF, estimait qu'il fallait augmenter le trafic ferroviaire de 79 % d'ici à 2050 pour atteindre la neutralité carbone.

Le réseau a un âge moyen de 25 ans, avec des infrastructures hors d'âge. Il en résulte des dysfonctionnements quotidiens et une dégradation de la qualité du service. Nous allons vers des fermetures de lignes, notamment des lignes de desserte fine du territoire.

Les régions n'auront plus les moyens d'assurer leur maintien.

Nous voulons garantir la place des lignes à faible trafic et des lignes transversales. Il est impératif de les rénover, de fiabiliser le trafic, et de relancer les lignes fermées, mais pas déferées.

Il y avait 60 000 km de lignes ferroviaires avant la Deuxième Guerre mondiale, il en reste 28 000.

Dans les zones rurales et périurbaines, la voiture individuelle reste la seule solution de mobilité. Chaque hausse du prix du carburant pèse sur les ménages.

**M. Didier Mandelli**, *rapporteur*. – Avis défavorable. Le texte évoque bien les lignes ferroviaires, ce qui inclut les lignes de desserte fine du territoire, les lignes transversales ou les lignes à faible trafic.

**M. Philippe Tabarot**, *ministre*. – Cet amendement est satisfait : c'est le même que ceux qui ont été adoptés tout à l'heure.

Si nous sommes ici ce soir, c'est pour essayer de donner des moyens supplémentaires aux transports dans notre pays : particulièrement aux transports en commun, et particulièrement au transport ferroviaire.

Nous donnons la priorité à la régénération et de modernisation, puis, si nous le pouvons, nous agissons en faveur des Serm et des nouveaux projets.

Avant de rouvrir des lignes, il faut éviter que d'autres ferment – 4 000 km sont concernés par des ralentissements, souvent le préalable à la fermeture.

Je me suis battu pour que ce projet de loi soit inscrit à l'ordre du jour du Sénat, pour sauver ces lignes.

Nous essayons de rendre l'article 1<sup>er</sup> le moins bavard possible pour éviter tout problème, notamment avec le Conseil d'État. C'est dit !

*L'amendement n°41 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente**. – Amendement n°42 de MM. Basquin et Corbisez et Mme Varailas et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin**. – Nous avons bien entendu qu'il ne fallait pas fragiliser l'article 1<sup>er</sup>. Mais nous débattons pour écrire la loi. Voyez cet amendement comme d'appel. Celui-ci établit un plancher minimal d'investissement alloué à la régénération du réseau ferroviaire. Selon les syndicats et les professionnels que nous avons contactés, 6 milliards d'euros annuels seraient nécessaires pour y parvenir.

**M. Didier Mandelli**, *rapporteur*. – Une loi-cadre doit se contenter de définir des principes généraux.

Définir aujourd'hui des plafonds ou des planchers sur chaque mode de transport n'est pas cohérent avec l'objectif du texte. Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot**, *ministre*. – Même avis. J'entends votre volonté d'en faire plus. Si, déjà, nous parvenons à établir un contrat de performance à 4,5 milliards d'euros entre l'État et SNCF Réseau, ce sera une très bonne chose. Il faudra aussi que SNCF Réseau soit capable de mener à bien les travaux.

Je me suis moi-même rendu récemment sur un chantier de nuit dans les Yvelines pour vérifier que les moyens alloués étaient bien utilisés.

Nous donnons la priorité à la régénération et à la modernisation du réseau. Cela suppose des moyens importants ; j'espère que nous les obtiendrons.

**M. Olivier Jacquin**. – Je suis très sensible à l'idée d'un plancher d'investissements pour ne pas dégrader le niveau du réseau. Le précédent contrat de performance n'était pas suffisant.

Je suis également sensible à l'argument du ministre selon lequel il ne faut pas trop charger l'article 1<sup>er</sup>. C'est pourquoi je défendrai un amendement à l'article 4 sur le sujet.

*L'amendement n°42 est retiré.*

**Mme la présidente**. – Amendement n°215 de M. Dantec et *alii*.

**M. Ronan Dantec**. – Cet amendement fait écho au souhait du ministre d'avoir une loi-cadre qui aidera à élaborer une loi de programmation robuste.

L'alinéa 2 de l'article 1<sup>er</sup> évoque l'adaptation au changement climatique, mais ne fait pas référence à la trajectoire de référence pour l'adaptation au changement climatique (Tracc). C'est pourtant indispensable : la Tracc est une décision de l'État qui s'impose à l'ensemble des opérateurs. Cet amendement y pourvoit.

L'adaptation au changement climatique sera l'un des grands enjeux de la loi de programmation.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Nous avons adopté en commission un amendement très proche qui intègre la notion d'adaptation au changement climatique pour les infrastructures. En outre, votre amendement pose problème au regard de la hiérarchie des normes : la Tracc est de niveau réglementaire.

Ne me faites pas regretter d'avoir accepté l'intégration d'amendements écologistes ou socialistes dans le texte de la commission !

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Je suis pour la paix des groupes et des équipes, mais je trouve l'amendement de M. Fernique adopté en commission bien meilleur que l'amendement de M. Dantec défendu en séance. (*Sourires*) Ne vous vexez pas, cher Ronan Dantec !

L'effet du changement climatique se manifeste pratiquement quotidiennement sur les infrastructures ferroviaires.

**M. Ronan Dantec.** – Il ne faudrait pas que l'État se chagrine lui-même. Il y a eu une telle mobilisation de l'État pour la Tracc ! La loi-cadre doit la prendre en compte.

Notre amendement respecte bien la hiérarchie des normes.

Il faut une cohérence globale de l'action de l'État.

Ce n'est pas parce qu'un amendement a été adopté qu'il ne faut pas en adopter un autre, mieux-disant. La Tracc doit s'imposer à tous, et pas seulement à certains opérateurs.

*L'amendement n°215 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°40 de MM. Corbisez et Basquin et Mme Varailles et du groupe CRCE-K.

**Mme Marie-Claude Varailles.** – Depuis des décennies, nous sous-investissons dans le réseau ferroviaire et détricotons le fret SNCF, sous couvert d'ouverture à la concurrence. La France dépense 50 euros en moyenne par an et par habitant dans son réseau, contre 115 euros en Allemagne et 417 euros en Suisse. Nous en payons le prix aujourd'hui, sous forme d'un mur d'investissement. Garantissons que les recettes publiques des concessions autoroutières aillent prioritairement au ferroviaire !

**Mme la présidente.** – Amendement n°158 de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Pierre-Alain Roiron.** – Nous déplorons tous le manque de moyens pour la régénération de notre réseau, qui fut le premier d'Europe. Nous vous faisons confiance, monsieur le ministre, mais nous savons que les ministres passent... Il nous faut donc des garde-fous. C'est le sens de cet amendement, qui prévoit qu'au moins 50 % des recettes des concessions autoroutières sont affectées au report vers des modes de transports bas-carbone.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Je l'ai dit et répété, nous ne souhaitons pas fléchir de recettes dans le cadre du présent texte. En outre, les amendements sont largement satisfaits par celui portant sur l'adaptation aux effets du changement climatique.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis. J'ajoute que le taux de 50 % pour les modes bas-carbone est dépassé par Afit France.

**M. Pierre-Alain Roiron.** – Nous soulevons la question de l'annualité budgétaire. Mais nous croyons en la parole du ministre.

*L'amendement n°158 est retiré.*

*L'amendement n°40 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°157 de M. Gillé et du groupe SER.

**M. Hervé Gillé.** – Cet amendement comble un angle mort majeur : le rôle des communes et intercommunalités dans la gestion des infrastructures. Elles assurent la gestion de plus de 65 % du réseau routier, dont dépendent la mobilité des travailleurs et le dynamisme des territoires. Or l'article 1<sup>er</sup> ne garantit en rien que les ressources des concessions routières bénéficieront à ces acteurs essentiels. Alors que les collectivités territoriales font face à des contraintes budgétaires accrues, elles seront incapables, en l'absence de fléchage, de maintenir la qualité du service. Je comprends que le rapporteur veut donner la priorité au ferroviaire. Monsieur le ministre, quelle est votre position ?

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Je n'ai pas parlé de priorité au ferroviaire. Le texte couvre le ferroviaire, le fluvial, le routier et le portuaire. Quant à votre amendement, il est satisfait par l'adoption de celui intégrant l'ensemble des réseaux départementaux, communaux et intercommunaux.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – En effet : l'amendement de 19 h 30 ! (*Sourires*) Avis défavorable.

**M. Hervé Gillé.** – Nous verrons bien ce qu'il en est...

*L'amendement n°157 est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°45 de Mme Gréaume et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – Cet amendement comble un angle mort : l'article 1<sup>er</sup> ne comporte aucune

référence à l'accessibilité universelle. Nous proposons que la programmation intègre des objectifs d'accessibilité et des indicateurs permettant d'en suivre la réalisation.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La commission est sensible à la question du handicap, mais la législation comporte déjà des obligations applicables aux transports en commun. La loi de 2005 prévoit notamment un schéma directeur d'accessibilité des transports. La loi de programmation sera en cohérence avec ces objectifs. Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis. L'accessibilité des transports est un sujet particulièrement important. Sur 160 gares nationales prioritaires, 114 sont désormais entièrement accessibles, soit 71 %. Les investissements se poursuivent pour réaliser les aménagements nécessaires : rehaussements de quai, ascenseurs, balises sonores, notamment.

*L'amendement n°45 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°193 de M. Uzenat et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat.** – Cet amendement concerne les régions aux contraintes territoriales spécifiques. Il faut leur ouvrir la faculté de mettre en place des ressources fiscales affectées, comme la taxe de séjour additionnelle. Les régions sont fortement mises à contribution sur les transports et le versement mobilité régional et rural (VMRR) ne couvre que 10 % du budget transport régional.

La région Bretagne défend la taxe de séjour additionnelle, comme en Île-de-France. C'est un enjeu de justice et d'équité dans la perspective de la feuille de route sur les Serm, qu'elle déposera dans quelques mois. Les régions seront au rendez-vous si on leur en donne les moyens.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Le financement sera traité lors de la loi de programmation et des prochains PLF. Nous avons demandé au Gouvernement de prévoir des sources de financement nouvelles avant 2032.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis. Je m'engage à étudier cette possibilité en vue du PLF, comme je l'ai promis à Mme Patru et à la ministre Françoise Gatel, qui m'en parle matin, midi et, pour un peu, soir... (*Sourires*)

**Mme Marie-Claire Carrère-Gée, rapporteure pour avis.** – À quelle heure ? (*Nouveaux sourires*)

**M. Simon Uzenat.** – Vous parlez de la recherche de moyens supplémentaires avant 2032, mais les projets de Serm sont pour la rentrée 2026 ! Il faut agir au plus vite. Vous demandez aux régions de s'engager dans le brouillard le plus complet, à quelques centimètres du mur... Dans le même temps, l'État fait les poches des collectivités.

Le sujet a été évoqué lors du dernier PLF. Le Gouvernement a eu une position extrêmement nuancée, pour le dire poliment, et la majorité sénatoriale n'a pas été au rendez-vous.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – On ne peut pas me reprocher de ne pas tout faire pour aider les collectivités territoriales. Au Sénat, avec plusieurs d'entre vous, je me suis battu pour le versement mobilité régional (VMR). J'ai défendu le déplafonnement du versement mobilité pour les intercommunalités, puis la création du VMR et du VMRR.

Je ne vous dis pas que je donnerai seulement des avis favorables si d'autres régions souhaitent instaurer le même type de taxe que la vôtre, monsieur Uzenat. En tout cas ce débat relève du PLF et non de cet article 1<sup>er</sup>.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Le tourisme est un secteur qui fonctionne bien en France – il n'y en a pas beaucoup. Mais attention à ne pas trop charger la barque ! Les professionnels de l'hôtellerie de plein air, notamment, sont inquiets de la multiplication des taxes additionnelles à la taxe de séjour. Il serait bon de se concerter avec eux. Le président de la fédération nationale de l'hôtellerie de plein air est breton, cela tombe bien !

**M. Simon Uzenat.** – Nous ne vous avons pas attendu.

**M. Olivier Jacquin.** – Je me souviens avoir cosigné un amendement avec M. Tabarot quand il siégeait dans cet hémicycle. La position ne devait pas être facile à assumer dans son camp, davantage prompt à vouloir épargner les entreprises. Le potentiel du versement mobilité est de 750 millions d'euros à taux plein : ce n'est donc pas une bricole.

Je voterai l'amendement de M. Uzenat, car les touristes utilisent les réseaux de transports ; les faire contribuer me paraît une piste intéressante. Ce serait une bouffée d'oxygène pour les régions.

*L'amendement n°193 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°216 de M. Fernique et *alii*.

**M. Jacques Fernique.** – Les deux étapes à venir, parallèles quoique non nécessairement concomitantes, sont la loi de programmation et l'actualisation du contrat de performance de SNCF Réseau. Nous voulons en assurer la cohérence, car il faut une articulation claire entre ces deux instruments de pilotage.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°248 de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable, pour ne pas créer un deuxième cadre juridique du contrat de performance. Je donnerai un avis favorable

à d'autres amendements qui renforceront le rôle de ce contrat.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis.

**M. Olivier Jacquin.** – À l'article 4, un de nos amendements améliore le contrat de performance.

*L'amendement n°248 est retiré.*

**M. Jacques Fernique.** – Je défendrai moi aussi un amendement à l'article 4.

*L'amendement n°216 est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°14 de M. Chevalier.

**M. Cédric Chevalier.** – Les critères de répartition doivent prendre en compte la situation des collectivités sur le territoire desquelles sont situées les concessions autoroutières.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'article 1<sup>er</sup> prévoit déjà des critères d'équité territoriale. Cela s'applique aux départements, nombreux, sur lesquels passent des autoroutes et aux autres. L'Ardèche est le seul département sans aéroport, ni autoroute, ni train.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – D'autres territoires n'ont pas d'autoroutes : la Bretagne, la Corse et les outre-mer...

*L'amendement n°14 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°99 rectifié *bis* de M. Parigi et *alii*.

**M. Franck Dhersin.** – Cet amendement de notre collègue corse, M. Parigi, que le rapporteur Mandelli saura apprécier, vise à garantir une prise en compte effective des spécificités territoriales dans la définition des critères de programmation des infrastructures. Il s'agit de sécuriser la prise en compte des contraintes structurelles dans les choix d'investissements.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Je ne suis pas plus corse qu'ardéchois – en dépit de mon nom, d'origine italienne... (*Sourires*) Je le répète, l'article 1<sup>er</sup> prévoit déjà des critères d'équité territoriale. Celui qui vous le dit représente le département qui compte, avec l'île d'Yeu, le territoire le plus éloigné du continent – après la Corse.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°99 rectifié bis n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°39 de MM. Basquin et Corbisez et Mme Varailles et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – Nous soutenons le principe d'une loi de programmation et voterons l'article 1<sup>er</sup>. Mais nous souhaitons un calendrier précis. Nous proposons donc que la première loi de programmation soit présentée au plus tard le 31 décembre prochain.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°159 de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Sébastien Fagnen.** – Nous voulons soutenir le volontarisme du ministre en fixant une date butoir : la loi de programmation devrait être déposée avant le 31 décembre 2026. Il n'y a pas d'amour, seulement des preuves d'amour !

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. En prescrivant le calendrier de dépôt de la future loi de programmation, nous empiéterions sur le domaine des lois organiques. Faisons confiance au ministre, qui a montré son efficacité au cours des derniers mois.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Je partage votre impatience. Mais il y a un préalable : l'adoption de ce texte. Plus vite vous l'adopterez, plus vite nous obtiendrons son inscription à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale. Il y a aussi la règle constitutionnelle dont le rapporteur a parlé. Avis défavorable, hélas...

**M. Hervé Gillé.** – C'est l'inverse : plus nous aurons de garanties sur la programmation pluriannuelle, plus nous aurons de raisons de voter cette loi-cadre !

**Mme Cathy Apourceau-Poly.** – Absolument !

**M. Hervé Gillé.** – Nous avons besoin de visibilité aussi sur les arbitrages que vous ferez sur la base du rapport du COI. Bref, cette loi-cadre doit être mise en perspective par un calendrier clair sur le dépôt de la loi programmation et des précisions sur les arbitrages à venir.

**M. Jacques Fernique.** – Notre impatience partagée de voter une loi de programmation avant l'élection présidentielle doit être exprimée politiquement – même si je comprends l'objection de droit.

**M. Sébastien Fagnen.** – La loi Énergie-Climat de 2019 prévoyait l'adoption, avant le 1<sup>er</sup> juillet 2023, d'une loi de programmation. Il n'en a rien été, mais cela prouve du moins la possibilité d'inscrire dans la loi un tel horizon calendaire.

**M. Simon Uzenat.** – Une loi-cadre n'est pas une fin en soi. Il s'agit de savoir comment améliorer l'offre de transport. Or, parmi les principaux opérateurs, il y a les collectivités territoriales. On ne peut pas nous demander de voter une loi de déclaration, sans la moindre visibilité sur les financements pour les collectivités. Engagez-vous ! Nous ne souhaitons pas soutenir un texte qui serait relativement vide.

**M. Marc Laménie.** – L'État reste le premier partenaire des collectivités territoriales, il faut le rappeler. (*M. Loïc Hervé s'exclame.*) Or l'État, c'est nous toutes et tous.

La régénération coûte cher. Ce sont plusieurs millions d'euros pour une petite ligne, comme à Laroche-Migennes (*M. Jean-Baptiste Lemoyne renchérit.*) Et les devis ne cessent d'augmenter... Même des élus motivés, favorables au ferroviaire, font

face à un dilemme. Dans le Cantal, les travaux sur la ligne de Neussargues sont pris en charge intégralement par l'État et SNCF Réseau...

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Il y a des privilégiés !

**M. Marc Laménie.** – ... mais ce n'est pas toujours le cas. C'est pourquoi ce débat est essentiel.

**M. Franck Dhersin.** – Chers collègues de gauche, je ne suis pas loin de penser comme vous ! (*Exclamations amusées*) Mais une loi-cadre a pour objet de définir un cadre général d'action, pas de régler en détail les problèmes.

*À l'issue d'une épreuve à main levée déclarée douteuse, les amendements identiques n°s 39 et 159, mis aux voix par assis et levé, ne sont pas adoptés.*

*L'article 1<sup>er</sup>, modifié, est adopté.*

*(Applaudissements au centre)*

### Après l'article 1<sup>er</sup>

**Mme la présidente.** – Amendement n°20 rectifié *bis* de Mme Romagny et *alii*.

**Mme Anne-Sophie Romagny.** – Les routes, ce sont 80 % des déplacements et des investissements essentiels pour les territoires ruraux. Ce sont 40 milliards d'euros qui, en grande partie, ne reviennent pas à la route.

La taxe sur les immatriculations génère 2 millions d'euros pour les régions qui n'ont pas la compétence de la gestion des routes.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°25 rectifié *bis* M. Gold et *alii*.

**M. Henri Cabanel.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Il faut un minimum de concertation avec les collectivités territoriales, ce qui se fera dans le cadre de la loi de programmation ou du PLF.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis.

**Mme Anne-Sophie Romagny.** – J'avais déjà déposé cet amendement lors du PLF ; je le maintiens.

*Les amendements identiques n°s 20 rectifié bis et 25 rectifié bis ne sont pas adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°46 de MM. Basquin et Corbisez et Mme Varailles et du groupe CRCE-K.

**Mme Marie-Claude Varailles.** – Cet amendement s'appuie sur une proposition de Régions de France : organiser, avant le 31 décembre 2026, une conférence nationale de financement des Serm. Il faut des moyens pour concrétiser ce que la loi avait prévu. Ne laissons pas les AOM seules. Le Grand Paris express, c'est 40 milliards euros d'investissements pour doubler le nombre de kilomètres de métro, avec des actions

résolues, en loi de finances, pour trouver des recettes. Faisons de même pour les autres régions, ce qui suppose une volonté politique partagée.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°160 de M. Jacquinet et du groupe SER.

**M. Pierre-Alain Roiron.** – Tout le monde ici est favorable aux Serm. Dans ma région, deux projets ont été retenus, mais le financement pose problème. Les régions sont à la peine. Si l'on veut vraiment de la mobilité au quotidien, pour désenclaver les territoires ruraux et pour favoriser le tourisme, il est important que cette conférence ait lieu avant la fin de l'année.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°217 de M. Fernique et *alii*.

**M. Jacques Fernique.** – La première programmation sera déterminante pour que les projets de Serm prennent corps. Nous avons besoin qu'un deuxième acte d'Ambition France Transports soit spécifiquement consacré aux ressources nouvelles, afin que la loi de programmation intègre les outils et ressources dont pourraient se saisir les régions, tant pour l'investissement que pour les charges d'exploitation.

La conférence de financement des Serm était issue d'un amendement du rapporteur Tabarot au projet de loi sur les Serm. (*M. Philippe Tabarot fait signe de la main.*) Allons au bout de cette idée.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable : nous avons voté une loi sur les Serm qui prévoyait une conférence de financement – c'est l'amendement Tabarot. Elle s'est transformée en Ambition France Transports. Le premier des quatre ateliers, que je copilotais, traitait spécifiquement du financement. Des conclusions ont été rendues. Elles ne figurent évidemment pas dans la loi-cadre : elles relèvent de la loi de programmation et des lois de finances.

Tous les acteurs ont participé à la conférence Ambition France Transports et savent donc comment cela fonctionne. Chaque territoire doit travailler sur ses sources de financement, même si certaines peuvent être nationales. Avis défavorable, car les acteurs ont toutes les clés en main pour définir les modalités de financement.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – C'est une excellente idée, qui a déjà été utilisée. Elle a abouti à ce que nous examinons une loi-cadre et demain, une loi de programmation. Inutile de repartir pour une saison 2 de la conférence de financement. N'hésitez pas à organiser des colloques et à m'inviter, si nous le souhaitez, mais là, avançons !

Les Serm ne partent pas d'une page blanche. Une trentaine sont en cours de labellisation, j'ai annoncé des financements pour leur préfiguration. Les CPER prévoient déjà 900 millions euros de l'État. Avec les apports des autres collectivités, on atteint 2,7 milliards d'euros.

**M. Simon Uzenat.** – Nous devons sortir de la conférence de financement avec une boîte à outils opérationnelle pour les collectivités. Nous en sommes loin, sachant qu'on annonçait 15 à 20 milliards d'euros pour les premiers Serm...

Je le répète : on demande aux régions de s'engager sans leur donner de garantie sur la participation de l'État.

Nous voulons des résultats. Le rapporteur dit qu'aucun Serm ne ressemblera à un autre. C'est pourquoi il faut un bouquet de solutions de financements - mais pour l'instant les régions ne peuvent l'activer sans l'accord du Parlement. Le VMRR montre ses limites. Pourquoi refuser la taxe de séjour additionnelle, dont a pu bénéficier l'Île-de-France ? C'est difficilement compréhensible. Les collectivités veulent des euros sonnants et trébuchants. La parole de l'État, désormais, ne vaut pas grand-chose. Nous attendons des engagements plus significatifs.

*Les amendements identiques n°s 46, 160 et 217 ne sont pas adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°47 de MM. Corbisez et Basquin et Mme Varailles et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – À mesure que les projets de Serm se développent, les besoins de financement se précisent, or nous manquons de visibilité. D'où l'exigence d'une évaluation précise.

**Mme la présidente.** – Amendement n°48 de MM. Basquin et Corbisez et Mme Varailles et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – Depuis 2010, plus de 1 200 km de lignes de desserte fine du territoire ont été fermées, en fonction de critères purement économiques, dont 90 % dans la ruralité. C'est injuste socialement et écologiquement aberrant. Il faut rouvrir les lignes fermées depuis moins de dix ans, identifiées comme stratégiques.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à l'amendement n°47, qui demande un rapport. Je vous recommande la lecture de l'excellent rapport de l'atelier n°1 de la conférence Ambition France Transports.

Avis défavorable à l'amendement n°48, car nous attendons le rapport du préfet Philizot sur les lignes de la desserte fine du territoire.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis défavorable pour les mêmes raisons.

Sur les Serm, monsieur Uzenat, nous ne partons pas d'une page blanche. Déjà 3 milliards sont engagés. Vous allez voter le fléchage de 2,5 milliards issus des concessions autoroutières. SNCF Réseau met déjà 3 milliards chaque année pour moderniser et régénérer le réseau, ce qui est indispensable pour accueillir un nouveau service.

Ce n'est pas votre taxe additionnelle ou autres idées de génie pour taxer encore plus les entreprises qui régleront les problèmes de financement des transports. Encore moins la gratuité des transports ! Chacun doit prendre sa part - entreprises, usagers, État, collectivités.

**M. Alexandre Basquin.** – C'est un autre débat !

*Les amendements n°s 47 et 48 ne sont pas adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°49 de Mme Varailles et du groupe CRCE-K.

**Mme Marie-Claude Varailles.** – Cet amendement demande un rapport sur les trains d'équilibre du territoire (TET), à savoir les Intercités. Ils sont indispensables à la desserte du territoire sur les lignes non rentables. Les huit lignes de nuit peinent encore à atteindre leur plein développement. Il est regrettable que ce projet de loi n'aborde pas le sujet, alors que les Français sont très attachés au train de nuit et que les taux d'occupation sont importants, par exemple sur le Paris-Berlin.

Nous défendons le ferroviaire, le train de jour et le train de nuit. Cette loi doit embrasser l'ensemble des enjeux et des lignes.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à cette demande de rapport.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis. Je connais bien les lignes d'équilibre du territoire. Je peux aussi parler des trains de nuit : c'est une majorité que vous souteniez à l'époque qui les a arrêtés, et c'est le Premier ministre Jean Castex qui les a rouverts.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Exact !

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Nous avons commandé pour 1 milliard d'euros de nouveau matériel, que nous recevrons, j'espère, pour les JOP d'hiver. Le sénateur Delia s'est battu pour un train de nuit quotidien. Ce n'est pas de l'incantation !

L'État n'attend pas un rapport pour travailler sur les TET. Le Polt et le Paris-Clermont sont les deux lignes sur lesquelles nous investissons le plus : bientôt, elles seront modernisées, avec du matériel neuf.

*L'amendement n°49 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°53 rectifié de M. Basquin et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – Cet amendement demande un rapport préfigurant un potentiel plan national de développement des services ferroviaires de nuit.

**Mme la présidente.** – Amendement n°50 de M. Basquin et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – Nous demandons un moratoire de dix ans sur toutes les opérations de déclassement et de déferrement qui empêchent la réouverture des lignes fermées.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à la demande de rapport. Avis défavorable également au moratoire. Les nombreux projets des collectivités territoriales sur les lignes fermées, comme leur transformation en voies cyclables, ne pourront pas être mis en œuvre si les lignes ne sont pas déclassées.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°53 rectifié n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°50.*

### Avant l'article 2

**Mme la présidente.** – Amendement n°161 de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat.** – Notre collègue Olivier Jacquin, engagé depuis des années sur ces sujets, a déposé en février 2022 une proposition de résolution pour créer un Epic « Routes de France » qui aurait pour mission l'amélioration du réseau non concédé, la modernisation du réseau et la décentralisation de la route. Il serait financé par une écotaxe poids lourds et pourrait lever des fonds en les gageant sur les recettes futures des péages.

Cette proposition assure la maîtrise publique du service public routier national et le maintien du flux financier nécessaire pour financer la régénération et la modernisation de nos réseaux, ferrés, routiers et fluviaux, ainsi que la décarbonation des flottes.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Nous en avons déjà traité en commission. La conférence de financement Ambition France Transports a tranché le débat sur l'avenir du modèle concessif autoroutier. L'article 1<sup>er</sup> en tire les conséquences. Cela a fait l'objet d'un atelier spécifique.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Rien à ajouter : même avis.

**M. Olivier Jacquin.** – Cette idée m'est venue après la commission d'enquête sur les concessions autoroutières, rapportée par Vincent Delahaye. Un modèle public est possible.

Les autoroutes sont bien gérées en France. C'est le cas du tunnel du Mont-Blanc et du tunnel du Fréjus, gérés de manière publique.

Nous n'avons pas vraiment évoqué le sujet en commission, monsieur le rapporteur... Lors de la conférence Ambition France Transports, le groupe de travail présidé par M. Maurey l'avait évoqué, mais le ministre a arbitré sur la poursuite d'un nouveau modèle concessif autoroutier. Il n'y a pas eu de débat au Parlement.

Le système que je propose garantirait bien plus que 2,5 milliards d'euros de retour sur les transports. Il mérite d'être étudié.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Je n'ai pas dit que nous avions débattu en commission du modèle

concessif autoroutier, mais nous avons eu une discussion sur votre amendement.

*L'amendement n°161 n'est pas adopté.*

### Article 2

**M. Hervé Gillé.** – Les Français et les entreprises subissent la crise du carburant depuis plusieurs semaines. Ils voient leur pouvoir d'achat s'effondrer à chaque augmentation du prix à la pompe. Ce n'est pas une fatalité, grâce aux véhicules électriques, mais ceux-ci sont encore trop chers pour ces populations durement atteintes. Quelle est la stratégie du Gouvernement ? Où en est le plan d'électrification annoncé par le Premier ministre ? Quelle est votre stratégie industrielle pour réduire le nombre de SUV au profit de véhicules abordables ?

Le Président de la République a opportunément repris à son compte la proposition de leasing social des socialistes, mais le faible nombre de véhicules disponibles pour un nombre croissant de demandeurs est source de frustrations. Comment rectifier le tir ?

**M. Serge Mérillou.** – Je déplore que l'on n'évoque jamais le risque « falaise ». Dans mon département de la Dordogne, plus de 300 km de routes sont surplombées par des falaises. Le changement climatique entraîne des chutes de pierres quasiment chaque semaine. Récemment, un rocher de 600 tonnes est tombé sur une route départementale empruntée par des cars scolaires. Le département a pris les devants en créant un comité de pilotage consacré aux falaises. On pourrait aussi associer le Cerema, qui a démontré son expertise en la matière.

Mon amendement, déclaré irrecevable, proposait un carnet de santé des falaises. Le risque s'accroît et nous craignons des accidents graves.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous n'avons pas pu examiner en commission les cinq amendements qui suivent. Celui du Gouvernement a été déposé cet après-midi ; les suivants avaient été déclarés irrecevables. Je suggère aux auteurs des amendements de les rendre identiques à celui du Gouvernement.

**Mme la présidente.** – Amendement n°275 du Gouvernement.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Je m'excuse du dépôt tardif de mon amendement, qui reprend de nombreux éléments des vôtres.

Il n'est pas à ce jour possible d'anticiper les raccordements à venir lors de la création d'un poste source. Le premier demandeur doit payer l'intégralité des frais de raccordement, ce qui retarde le développement des infrastructures.

Cet amendement propose de mutualiser les coûts de création d'un premier poste source avec les futurs demandeurs, et donc de lever un frein au déploiement des bornes de recharge. J'espère que Daniel Gremillet

et les autres rendront leurs amendements identiques au mien.

**Mme la présidente.** – Amendement n°28 rectifié *ter* de M. Piednoir et *alii*.

**M. Stéphane Piednoir.** – Comme dans la loi Aper, il s'agit de mutualiser les coûts de raccordement au réseau public lors de la création d'un poste source, notamment dans des zones où un besoin important est anticipé, pour la création d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques (IRVE).

La situation actuelle aboutit parfois à des investissements retardés, voire abandonnés. Évidemment, je rends mon amendement identique à celui du Gouvernement.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°70 rectifié de MM. Basquin et Corbisez et Mme Varailles et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – Nous le rendons identique également.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°118 rectifié de M. Rochette.

**M. Pierre Jean Rochette.** – Défendu et rendu identique.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°259 rectifié *ter* de M. Gremillet et *alii*.

**M. Daniel Gremillet.** – *Idem*. Je me réjouis de l'amendement du Gouvernement, qui pourrait inspirer d'autres secteurs où s'applique la règle du premier demandeur...

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

*Les amendements identiques n°s275, 28 rectifié quater, 70 rectifié bis, 118 rectifié bis et 259 rectifié quater sont adoptés.*

**Mme la présidente.** – Belle unanimité !

*L'article 2, modifié, est adopté.*

## Après l'article 2

**Mme la présidente.** – Amendement n°107 rectifié *bis* de M. Rochette et *alii*.

*L'amendement n°107 rectifié bis est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°33 rectifié *bis* de Mme Antoine et *alii*.

**Mme Jocelyne Antoine.** – Actuellement, les études d'impact réalisées en amont des raccordements ne peuvent être facturées aux porteurs de projets ; leur coût est supporté par l'ensemble des usagers, ce qui encourage les demandes opportunistes, souvent sans suite. Cela génère des projets fantômes et un risque d'engorgement des gestionnaires de réseau.

Nous rattachons les études au processus de raccordement et en les facturant aux demandeurs, afin

de responsabiliser les acteurs, fluidifier les procédures et accélérer le traitement des projets concrets.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable. Cet amendement responsabilisera davantage les acteurs qui demandent des raccordements.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Retrait sinon avis défavorable. Cet amendement risque, au contraire, de freiner le déploiement des bornes de recharge. Si nous renchérissons les coûts de raccordement, nous risquons de décourager l'électrification des mobilités.

Nous nous attaquons au problème en clarifiant les zones prioritaires d'électrification et en nettoyant les files d'attente au cas par cas pour prioriser les projets les plus utiles.

*L'amendement n°33 rectifié bis est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°229 rectifié *ter* de Mme Espagnac et *alii*.

**Mme Frédérique Espagnac.** – Dans nos territoires de montagne, la transition vers les mobilités électriques se heurte encore à l'absence de bornes de recharge rapides. Cela entraîne une rupture d'égalité et fragilise l'attractivité de ces territoires, très dépendants du tourisme. Il faut un maillage cohérent et complet des IRVE sur l'ensemble du territoire, y compris là où la rentabilité immédiate n'est pas assurée. C'est la clé d'une transition écologique efficace, qui n'oublie aucun territoire.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Les schémas directeurs de déploiement des IRVE sont élaborés par les AOM. Je leur fais confiance pour prendre en compte la priorisation de ce type d'équipement.

Il y a aussi d'autres territoires concernés : territoires insulaires, territoires ruraux... Aux collectivités territoriales de se saisir du sujet. Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°229 rectifié ter n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°10 rectifié *bis* de M. Dhersin et *alii*.

**M. Franck Dhersin.** – Cet amendement renforce l'effectivité de la concurrence dans les procédures de mise en concurrence portant sur l'occupation du domaine public, notamment pour des infrastructures structurantes.

Nous proposons une règle simple : privilégier un allotissement des différentes activités si possible, et motiver la décision sinon.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable, car nous sommes dans le champ du domaine public. Il ne semble pas opportun de créer une exception. En outre, l'amendement ne précise pas les infrastructures concernées. Cela manque de clarté. Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis défavorable.

*L'amendement n°10 rectifié bis n'est pas adopté.*

**Article 3**

**Mme la présidente.** – Amendement n°284 de M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La loi de finances initiale 2026 a abrogé un article du code des impositions. Nous mettons à jour les références.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis favorable.

Monsieur Gillé, nous allons amplifier le leasing social, qui a concerné cent mille ménages modestes. Nous portons une attention particulière aux classes moyennes, dans les déciles 6 à 8, non éligibles au leasing social. Nous mettons en place un superbonus rouleur pour ceux qui utilisent beaucoup leur véhicule pour travailler, comme les aides à domicile.

Nous avons aussi créé un bonus à l'achat pour les camionnettes et poids lourds, revalorisé jusqu'à 10 000 euros pour les camionnettes, 100 000 euros pour les poids lourds, pour des productions françaises ou européennes. Toutes ces mesures seront opérationnelles dans les jours ou semaines à venir.

Grâce à d'autres amendements, nous accélérerons le déploiement des bornes de recharge.

*L'amendement n°284 est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°22 rectifié de Mme Muller-Bronn et *alii*.

**Mme Catherine Di Folco.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Je comprends l'objectif de ne pas pénaliser les transporteurs sur courte distance. Quel est l'avis du Gouvernement ? Est-ce possible de rentrer dans ce niveau de détail ?

**M. Philippe Tabarot, ministre, rapporteur.** – Cela relève davantage du PLF 2027. Avis défavorable.

*L'amendement n°22 rectifié est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°143 rectifié de Mme Morin-Desailly et *alii*.

**M. Franck Dhersin.** – Cet amendement supprime les dispositions légales subordonnant automatiquement au respect des règlements européens encadrant les aides de minimis le bénéfice des exonérations à la taxe sur l'utilisation par les poids lourds de certaines voies du domaine public routier.

La détermination de l'équivalent subvention brut (ESB) est quasi impossible pour les collectivités territoriales. On risquerait aussi de limiter les aides.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La suppression dans la loi de cette mention laisserait supposer que les exonérations des écotaxes poids lourds ne seraient plus encadrées. J'y vois un risque juridique significatif. Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Effectivement, le risque juridique est important. Avis défavorable.

*L'amendement n°143 rectifié n'est pas adopté.*

*L'article 3, modifié, est adopté.*

**Après l'article 3**

**Mme la présidente.** – Amendement n°197 rectifié de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Olivier Jacquin.** – Les Alsaciens se sont battus pendant quinze ans pour mettre en place une écotaxe poids lourds en Alsace. Ils subissaient le report de trafic des routes allemandes.

Nous avons élargi ce principe au sein de la loi Climat et résilience.

La région Grand Est a mis en place cette écotaxe sur la RN4 et l'A31. Le modèle économique semble très favorable à la région.

Permettons à toutes les régions volontaires de mettre en place une telle écocontribution sur le trafic poids lourds et d'identifier une ressource pérenne à l'abri des aléas budgétaires.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°241 rectifié de M. Fernique et *alii*.

**M. Jacques Fernique.** – Nous ne nous sommes pas battus pendant quinze, mais vingt et un ans ! En 2005, j'étais au conseil régional d'Alsace avec Adrien Zeller... Nos besoins d'investissements justifient d'ouvrir le débat sur une généralisation de ces écocontributions régionales. La voie a été ouverte par la loi Collectivité européenne d'Alsace (CEA) et la loi Climat et résilience. C'est un outil éprouvé, qui fonctionne bien chez nos voisins.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Le financement, y compris l'écotaxe, est à traiter dans la loi de programmation et le PLF. Attendez l'installation de la taxe dans la CEA avant de l'étendre à d'autres régions. Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre, rapporteur.** – Avis défavorable sur le fond comme sur la forme. L'amendement remet en cause le consensus délicat obtenu en 2021 sur la possibilité de créer une écotaxe régionale.

Le cadre juridique actuel permet à la région Grand Est d'instaurer une écocontribution sur les axes qu'elle souhaite. Attendons le déploiement à venir.

**M. Olivier Jacquin.** – J'en ai parlé avec Carole Delga, présidente de Régions de France ; les régions sont plutôt favorables à cette possibilité.

*Les amendements identiques n°s 197 rectifié et 241 rectifié ne sont pas adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°88 rectifié *ter* de M. Masset et *alii*.

**M. Michel Masset.** – Nous ne réussissons pas la décarbonation du transport routier de marchandises en faisant porter l'effort uniquement sur les transporteurs. C'est aux donneurs d'ordre d'assumer aussi le coût

environnemental. Nous voulons répercuter cette charge sur eux. C'est une mesure d'équilibre.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°271 rectifié *ter* de Mme Gruny et *alii*.

**Mme Catherine Di Folco.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Les écotaxes, comme les péages, font partie intégrante du contrat et du devis réalisés pour le donneur d'ordre. À l'heure de la simplification, n'ajoutons pas un mode de calcul différent pour les entreprises.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis. Les obligations imposées aux donneurs d'ordre fonctionnent bien. Nous le voyons avec la crise des carburants. Et les délais de paiement à 30 jours sont respectés. Il est inutile d'en rajouter.

*L'amendement n°271 rectifié ter est retiré.*

*L'amendement n°88 rectifié ter n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°108 rectifié *ter* de M. Rochette et *alii*.

**M. Pierre Jean Rochette.** – Par rapport au début de l'examen du texte, me voilà moins frustré et plus épanoui... Je chercherai le bon véhicule législatif pour cet amendement.

*L'amendement n°108 rectifié ter est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°17 rectifié *quinquies* de M. Grand et *alii*.

**M. Marc Laménie.** – Cet amendement porte sur les concessions routières, outils mobilisables pour financer, développer et entretenir les ouvrages, aménagements et infrastructures.

En raison des contentieux ayant fragilisé l'existence de sections d'autoroutes sans péage, il importe de mieux sécuriser les exemptions, avec un critère simple : le linéaire.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°37 rectifié *bis* de M. Masset et *alii*.

**M. Henri Cabanel.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°117 rectifié *ter* de M. Rochette et *alii*.

**M. Pierre Jean Rochette.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°208 rectifié de M. Jean-Michel Arnaud et *alii*.

**M. Franck Dhersin.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable, nous en débattons en loi de programmation. Ces amendements prévoient une péréquation financière entre le réseau concédé et non concédé à l'échelle locale, mais l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi prévoit une péréquation plus globale.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis. Cet amendement n'est pas nécessaire et serait contraire à nos obligations européennes.

*Les amendements identiques n°s 17 rectifié quinquies, 37 rectifié bis, 117 rectifié ter et 208 rectifié ne sont pas adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°162 rectifié *bis* de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Olivier Jacquin.** – Profitons de la fin des contrats de concessions pour être très exigeants avec les sociétés concessionnaires. L'excellent rapport d'Hervé Maurey du 23 octobre 2024 a mis en avant les investissements de « seconde génération », prévus mais non réalisés.

Tentons d'obtenir des concessionnaires qu'ils généralisent les péages en flux libres. C'est un investissement substantiel. Si ces travaux étaient en cours à la fin des contrats, un état des lieux serait envisageable. Cela ne nécessiterait pas de modification substantielle des contrats.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Cela relève de la contractualisation entre l'État et les concessionnaires et non de la loi, et ne semble pas réaliste. Le rapport de 2024 évalue à 3,5 milliards les investissements nécessaires. Je préfère que ces financements servent aux autres types de mobilité, plutôt qu'au flux libre.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis. Je ne pourrais mieux l'exprimer que le rapporteur.

*L'amendement n°162 rectifié bis n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°250 rectifié de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat.** – L'article 7 *septies* de la directive Eurovignette donne la faculté aux États membres d'appliquer une majoration de la redevance d'infrastructure sur certains tronçons saturés. Ce projet de loi devait transposer ces dispositions. Ce n'est pas le cas. Nous vous avouons notre surprise et en demandons, par un rapport, les raisons.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à cette demande de rapport. La transposition de la directive est en cours.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°250 rectifié n'est pas adopté.*

#### **Avant l'article 4**

**Mme la présidente.** – Amendement n°163 de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Hervé Gillé.** – Cet amendement complète le contenu du contrat de performance du gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, et notamment sa compatibilité avec la stratégie nationale bas-carbone (SNBC). Il prévoit que l'avis de l'ART comprenne certains indicateurs.

Cet amendement est complémentaire de la proposition de loi de M. Tabarot, alors sénateur, du 11 janvier 2022.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à cet amendement qui complexifie le cadre législatif. Le contrat de performance est déjà compatible avec des documents tels que la SNBC. Même chose pour le doublement de la part du fret ferroviaire. Oui à la simplification, non à la complexification.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Les demandes des auteurs de l'amendement sont satisfaites, ou ne relèvent pas de la loi. Avis défavorable.

*L'amendement n°163 n'est pas adopté.*

#### Article 4

**M. Olivier Jacquin.** – Cet article ne paie pas de mine, mais il est central. Le contrat de performance de SNCF Réseau propose un cadrage financier du gestionnaire d'infrastructures pour les années à venir. En cela, c'est une loi de programmation.

Hélas, le pacte ferroviaire de 2018 a transformé SNCF Réseau en société anonyme. L'entreprise est soumise à une règle d'or dramatique.

Lors du précédent contrat de performance, nous avons unanimement reproché au Gouvernement de ne pas avoir associé le Parlement. Avec MM. Fernique et Lahellec, j'avais dénoncé une signature en catimini.

La commission devrait auditionner les acteurs, comme en 2022. En outre, nous risquons de ne jamais examiner la loi de programmation. Celle-ci prendrait alors la forme du contrat de performance. La règle d'or n'a pas de sens pour un gestionnaire d'infrastructures.

Chers collègues, ne minimisez pas ce contrat de performance !

**M. Jacques Fernique.** – Le nouveau pacte ferroviaire de 2018 a défini cette règle d'or à laquelle SNCF Réseau est soumis. Le ratio entre la dette financière et la marge opérationnelle ne peut être supérieur à 6, soit le nombre d'années nécessaires pour rembourser les dettes grâce à la marge. C'est inatteignable ! L'ART a émis de grandes réserves.

Malgré une conjoncture difficile, le gestionnaire a largement assaini ses finances. Le ratio est passé de 10,6 en 2021 à 7,4 en 2025. Atteindre 6 au 1<sup>er</sup> janvier 2027 est irréaliste. Il faudrait augmenter les péages, qui ont déjà augmenté plus rapidement que prévu, ou bien diminuer les investissements de régénération du réseau – c'est tout le contraire de ce que nous souhaitons.

Le fonds de concours de SNCF Voyageurs permet de tenir la trajectoire, mais il faut décaler l'objectif de deux ans. C'est nécessaire.

**M. Marc Laménie.** – Nous débattons du report de deux années de la date butoir. La dette a été reprise en 2018 à hauteur de 35 milliards d'euros. Les investissements de régénération ont atteint

3,2 milliards d'euros par an. Signalisation, électrification, rénovation des ouvrages d'art : tout cela est nécessaire. Les Indépendants voteront cet article important.

**Mme la présidente.** – Amendement n°52 de Mme Varailles et du groupe CRCE-K.

**Mme Marie-Claude Varailles.** – Mon groupe dénonce depuis des années cette situation. Le ratio dette sur marge est le symbole de ce qui ne fonctionne pas. Nous en payons aujourd'hui le prix. Le report de deux ans suffira-t-il ?

Nous sommes opposés au modèle qui a fragilisé grandement nos services publics ferroviaires. Les conditions se sont dégradées, tant pour les salariés que pour les usagers.

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

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis défavorable.

*L'amendement n°52 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°179 rectifié de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat.** – Cet amendement introduit une notion essentielle dans le contrat de performance : celle de pérennisation du réseau ferroviaire. Il s'agit d'un véritable choix stratégique.

Le réseau se dégrade, se fragilise. Derrière, des territoires entiers sont progressivement isolés. En outre, nous freinons le report modal.

L'objectif premier du contrat de performance doit être de garantir la performance du réseau dans le temps, en maîtrisant les coûts.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°266 rectifié de M. Fernique et *alii*.

**M. Jacques Fernique.** – Le récent rapport du COI souligne que la France possède le deuxième réseau ferroviaire européen. Cet actif de la nation est mis en danger par des années de sous-investissement. Nous devons garantir sa pérennité. SNCF Réseau doit obtenir les moyens financiers nécessaires.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable. Il est important de bien encadrer le contrat de performance.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis.

**M. Olivier Jacquin.** – Je suis très satisfait de ces avis. Cette rédaction est très importante pour notre groupe.

L'idée de cet amendement est venue grâce aux auditions menées par Didier Mandelli – je le remercie de les avoir ouvertes –, notamment celle de Matthieu Chabanel, PDG de SNCF Réseau, selon lequel le contrat de performance était quasiment prêt à être signé.

Au début, nous voulions écrire que le contrat de performance devait stabiliser le réseau, mais cela

risquait de le figer. C'est pourquoi nous avons préféré « pérenniser ».

**M. Daniel Chasseing.** – Je voterai ces amendements. J'ai entendu beaucoup de collègues défendre les petites lignes. La ligne Polt et la ligne Paris-Clermont ont été abandonnées pendant quarante ans. On ne voit un début de régénération que depuis 2018. Sans pérennisation des lignes qui irriguent les départements, on ne peut plus raccorder les lignes secondaires, et donc on ne peut plus se déplacer.

Ces amendements montrent combien la loi est utile pour l'avenir.

*Les amendements identiques n<sup>os</sup> 179 rectifié et 266 rectifié sont adoptés.*

*L'article 4, modifié, est adopté.*

### Article 5

**Mme la présidente.** – Amendement n°54 de M. Corbisez et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – La SNCF souhaite mobiliser des investissements privés, mais nous ne souhaitons pas le retour des partenariats public-privé (PPP) et de leur logique mortifère. Cet article 5 n'est pas nécessaire. Supprimons ce cheval de Troie.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à cette suppression d'article. Le montage envisagé permet à SNCF Réseau de conserver la maîtrise d'ouvrage. C'est différent d'un PPP.

**M. Philippe Tabarot, ministre, rapporteur.** – Avis défavorable. L'article doit permettre à SNCF Réseau de financer des projets de modernisation du réseau, notamment de mise en place de l'ERTMS (*European Rail Traffic Management System*). Nous ne sommes pas très bons en régénération, et nous sommes parmi les derniers en Europe à mettre en place l'ERTMS.

*L'amendement n°54 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°55 de Mme Varailas et MM. Basquin et Corbisez et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – Nous voulons accorder les termes de l'article avec l'exposé des motifs, qui indique que le périmètre du montage porte sur le financement du déploiement de l'ERTMS. Sinon le même type de montage pourrait être utilisé pour n'importe quelle autre opération de modernisation : le champ d'application serait très large.

Cet amendement de repli vise donc à circonscrire ce système de financement. N'ouvrons pas la voie aux PPP, souvent désavantageux pour les finances publiques ; dès 2014, le rapport d'information de Jean-Pierre Sueur et d'Hugues Portelli nous alertait contre ces bombes à retardement.

**Mme la présidente.** – Amendement n°187 de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Sébastien Fagnen.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Ces deux amendements restreignent le dispositif de façon inopportune et pourraient rendre difficile son utilisation par SNCF Réseau. Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis.

*Les amendements n<sup>os</sup> 55 et 187 ne sont pas adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°188 de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat.** – L'article 5 ouvre la possibilité pour SNCF Réseau de créer des filiales avec des partenaires externes afin de financer des investissements essentiels à la modernisation de notre réseau ferroviaire. L'objectif est légitime, mais soyons vigilants : derrière ces montages financiers se niche un risque d'atteinte à notre souveraineté. Je m'exprime aussi en tant que président de la commission d'enquête sur la commande publique où nous avons eu à traiter de ces sujets.

Nous voulons que les partenaires externes offrent toutes les garanties sur les capitaux apportés, notamment en assurant la non-application de législations extraterritoriales. Certains fonds de pension américains sont friands de ce type de montages.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet amendement complexifierait trop le dispositif. SNCF Réseau pourra veiller, le cas échéant, à ce qu'aucune incertitude juridique ne découle de l'identité de ses partenaires. Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis. Les règles d'application des législations étrangères en matière financière doivent être pensées de manière globale par l'Union européenne et par ses États membres, et non de manière parcellaire.

SNCF Réseau conservera la pleine maîtrise d'ouvrage sur les projets concernés par ces montages, ce qui garantit le respect de notre souveraineté.

**M. Simon Uzenat.** – Nous maintenons cet amendement, qui envoie un signal politique et doit vous aider, monsieur le ministre.

À la faveur de la révision en cours des directives européennes sur les marchés publics, où la France porte une voix relativement claire, faisons preuve de cohérence !

J'entends votre position, mais il est nécessaire de rappeler que le droit ne nous apporte pas aujourd'hui toutes les garanties nécessaires et qu'il faut que la France et l'Europe soient à l'avant-garde.

*L'amendement n°188 n'est pas adopté.*

*L'article 5 est adopté.*

**Article 6**

**Mme la présidente.** – Amendement n°234 de M. Fargeot.

**M. Daniel Fargeot.** – Cet amendement sécurise juridiquement le transfert des terrains liés aux ateliers de maintenance ; il s'agit d'un transfert de propriété et non d'un apport en jouissance. Nous proposons d'aligner le régime du transfert des terrains sur celui des ateliers.

Le transfert de propriété doit s'effectuer dans des conditions financièrement équilibrées. À défaut, SNCF Voyageurs conserverait la propriété de terrains stratégiques pour les AOM, afin d'assurer la continuité du service.

**Mme la présidente.** – Amendement n°144 rectifié de Mme Morin-Desailly et *alii*.

**M. Franck Dhersin.** – Dans le contexte d'ouverture à la concurrence, le maintien de la propriété foncière des centres de maintenance entre les mains de l'opérateur historique ne se justifie plus. De plus, un simple droit de jouissance ne sécurise pas pleinement l'usage de ces fonciers.

Cet amendement encadre le transfert aux régions pour préserver l'intérêt général. Afin de prévenir tout risque de valorisation spéculative, toute plus-value foncière sera reversée au propriétaire initial, SNCF Voyageurs.

**Mme la présidente.** – Amendement n°30 rectifié de M. Dhersin et *alii*.

**M. Franck Dhersin.** – Nous souhaitons un transfert en pleine propriété aux régions des fonciers des centres de maintenance, dès lors que ceux-ci demeurent affectés au service public ferroviaire.

Il faut donner aux collectivités territoriales une maîtrise plus importante des sites. Un simple droit de jouissance ne suffit pas. La pleine propriété apporte davantage de clarté et de sécurité. Nous encadrons ce transfert pour éviter toute logique spéculative.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Le droit existant prévoit un transfert à la valeur vénale des biens, ce qui n'est pas satisfaisant car ceux-ci sont utilisés pour le service public ferroviaire. Toutefois, une fois le transfert définitif du terrain effectué, si ce dernier n'est plus utilisé pour le service public ferroviaire, son retour dans le patrimoine de SNCF Voyageurs est impossible en l'état actuel du droit. C'est pourquoi nous prévoyons que l'AOM puisse, à sa demande jouir gracieusement – et non posséder – les terrains, pour une durée qui ne peut excéder cinquante ans.

Dès que les terrains cessent d'être affectés directement au service public ferroviaire, SNCF Voyageurs peut en reprendre sans délai la jouissance, sans compensation pour l'autorité organisatrice.

La position de la commission est équilibrée.

Les amendements 144 rectifié et 30 rectifié prévoient un transfert en pleine propriété aux régions à titre gracieux ; c'est excessif : les régions pourraient alors vendre ces terrains. En outre, ces amendements prévoient que SNCF Voyageurs finance la dépollution des sites, alors que cette dépense incombe à l'AOM.

Avis également défavorable à l'amendement n°234 qui renvoie au pouvoir réglementaire : cette question, essentielle, relève du législateur.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Les régions ont exprimé le besoin de faire évoluer le cadre législatif de ces transferts. Le rapporteur a trouvé une disposition de compromis, un équilibre entre les attentes des régions et la nécessité de préserver le patrimoine de la SNCF. Dès lors, avis défavorable aux amendements n°s144 rectifié et 30 rectifié.

Sagesse à l'amendement n°234.

Je souhaite qu'un travail plus approfondi sur ces questions soit mené d'ici à l'examen du texte à l'Assemblée nationale.

*Les amendements n°s234, 144 rectifié et 30 rectifié ne sont pas adoptés.*

*Les articles 6, 6 bis et 7 sont successivement adoptés.*

**Article 8**

**Mme la présidente.** – Amendement n°164 de M. Devinaz et du groupe SER.

**M. Hervé Gillé.** – L'article 8 permet des dérogations aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) pour les projets d'infrastructures ferroviaires faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP). Il vise notamment le projet de l'étoile ferroviaire lyonnaise et son raccordement à Saint-Fons, au cœur de la vallée de la chimie.

En décembre dernier, une explosion sur le site Elkem a causé la mort de deux personnes et le confinement de quatre communes. Même avec une application rigoureuse du PPRT, le danger est toujours présent.

Or l'efficacité de ce plan tient à son caractère uniforme : aucune dérogation, ou presque. M. Devinaz propose donc de supprimer cet article. Pourquoi faudrait-il simplifier le PPRT pour un projet ferroviaire alors qu'on ne l'a pas fait pour un arrêt de tramway ? Tous les acteurs ne s'engouffreraient-ils pas dans la brèche ? N'y aurait-il pas une atteinte au principe d'égalité ?

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°218 de M. Dantec et *alii*.

**M. Jacques Fernique.** – Le GEST propose également la suppression de cet article, qui remet en cause le droit de l'environnement. Le renforcement du passage des trains dans la vallée de la chimie augmentera les dangers dans un secteur qui

comprend quinze sites Seveso et où les rejets massifs de PFAS causent de graves pollutions.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Des dérogations existent déjà, pour les énergies renouvelables. La mesure proposée est strictement encadrée et n'augmentera pas les risques.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis défavorable. L'article permet de déroger aux prescriptions des PPRT dans un cadre très strict. Les projets ferroviaires devront rester compatibles avec les objectifs du plan.

**M. Olivier Jacquin.** – Gilbert-Luc Devinaz n'est pas n'importe qui : géologue de formation, il a travaillé au Cerema et connaît très bien la prévention des risques. Il connaît tout aussi bien l'étoile ferroviaire lyonnaise. Il n'est pas franchement un écologiste au point de départ. Ne prenez pas le risque de braquer les populations locales. Cet article est une fausse bonne idée, qui relève plutôt de la logique de la triste loi de simplification votée cet après-midi.

*Les amendements identiques n<sup>os</sup> 164 et 218 ne sont pas adoptés.*

*L'article 8 est adopté.*

## Article 9

**M. Olivier Jacquin.** – J'ai participé à la mission billettique. Parlementaire depuis 2017, c'est la première fois que je participe à une mission d'une telle qualité, d'autant que la loi-cadre nous offrait un véhicule pour traduire nos propositions en actes, en lien avec M. le rapporteur. Avec MM. Fernique, Rochette et Dhersin, nous avons trouvé des consensus dans l'intérêt des usagers. Il en découle des mesures importantes comme l'harmonisation des données entre toutes les AOM et une harmonisation tarifaire : actuellement, on n'est pas jeune ou senior aux mêmes âges selon les régions... La SNCF a produit un outil très performant, SNCF Connect : j'ai proposé qu'il puisse devenir un outil d'intérêt général.

**Mme la présidente.** – Amendement n°264 rectifié de M. Levi et *alii*.

**M. Bernard Pillefer.** – Le nouveau droit à la poursuite d'un voyage en cas de correspondance ratée à la suite du retard d'un train est bienvenu. M. Levi propose de le prévoir aussi au cas où le voyageur a acheté lors d'une seule transaction un voyage composé d'un premier segment en autocar de services réguliers, puis d'un trajet ferroviaire.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous partageons l'objectif, mais cet élargissement serait difficile à mettre en place en raison de la diversité des acteurs concernés et des retards plus fréquents des services routiers. Ne l'excluons pas, mais il serait prématuré de le mettre en place sans évaluation de ses effets.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°264 rectifié n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°119 rectifié *bis* de M. Rochette et *alii*.

**M. Pierre Jean Rochette.** – Cet amendement vise à clarifier les droits des voyageurs sur les tickets combinés pour les protéger dans les correspondances.

**Mme la présidente.** – Amendement n° 233 de M. Fargeot.

**M. Daniel Fargeot.** – S'il faut garantir la continuité du voyage pour les usagers en cas d'anomalie d'exploitation, il faut aussi organiser les modalités de coopération entre opérateurs. Tous les trains ne reposent pas sur le même modèle économique.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable à l'amendement n°119 rectifié *bis*, issu de la mission billettique. Avis défavorable à l'amendement n°233, dont le coût pour les finances régionales serait trop élevé.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Sagesse sur les deux amendements.

*L'amendement n°119 rectifié bis est adopté.*

*L'amendement n°233 n'a plus d'objet.*

*L'article 9, modifié, est adopté.*

## Après l'article 9

**Mme la présidente.** – Amendement n°165 de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat.** – Quelque 90 ans après sa création, il est temps de repopulariser le billet congé annuel. Seuls 24 000 billets ont été commandés l'an dernier. Le sujet relevant du champ réglementaire, nous demandons un rapport au Parlement.

Nous pourrions en étendre les conditions d'éligibilité, garantir une réduction de 50 %, l'élargir à l'ensemble des opérateurs ferroviaires et supprimer la condition des 200 km minimum. Le rapport traiterai également des compensations dues par l'État à la SNCF et aux autres opérateurs.

Donnons aux usagers très occasionnels l'envie de prendre le train plutôt que la voiture.

**Mme la présidente.** – Amendement n°232 de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°267

**M. Jacques Fernique.** – Le billet congé annuel, qui nous ramène à Léo Lagrange, mérite d'être réactualisé et repopularisé. Démarches datées, politique tarifaire de la SNCF, arrivée de la concurrence dans le paysage : tout cela invite à repenser le billet congé annuel.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Ce dispositif est effectivement sous-utilisé. Les critères ne correspondent sans doute pas aux réalités actuelles.

Une question orale ou une question écrite au ministre serait néanmoins plus opportune qu'une demande de rapport. Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis défavorable à cette demande de rapport. Les offres commerciales sont souvent plus avantageuses, avec ou sans carte. Je veux bien creuser la question, mais évitons un rapport supplémentaire.

**M. Olivier Jacquin.** – Les rapports sont pourtant la matière première des parlementaires. Ce drôle de billet de congé annuel, méconnu, est un héritage du Front populaire. Il pourrait être mieux connu. Certaines cartes offrent de meilleures conditions que les 25 % de réduction, dites-vous. Jadis, en payant avec des titres-restaurants, on obtenait moins 50 %... La cible n'est pas la même : le billet congé annuel vise les usagers occasionnels. C'est un outil extrêmement intéressant pour faire aimer le train. J'exerce donc une pression délicate sur le ministre...

Je rappelle au passage que certains décrets relatifs à la tarification famille nombreuse ne sont toujours pas parus.

*L'amendement n° 165 n'est pas adopté, non plus que les amendements identiques n°s 232 et 267.*

**M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** – Je sollicite une brève suspension de séance.

*La séance est suspendue quelques instants.*

### Article 9 bis

**M. Jacques Fernique.** – Notre mission billettique a pris la mesure des difficultés de la situation actuelle et a formulé des propositions, reprises par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, qui a choisi de faire primer l'intérêt des usagers sur les logiques purement commerciales...

**M. Franck Dhersin.** – Absolument !

**M. Jacques Fernique.** – ... sur la fragmentation issue de la concurrence, ainsi que sur les positions dominantes qui doivent viser l'excellence plutôt que l'inertie.

Aujourd'hui, le commun des mortels passe par des services numériques multimodaux pour acquérir ses titres de transport.

Que ces services soient fiables, non discriminatoires, qu'ils proposent l'ensemble des offres ferroviaires sur un itinéraire donné, c'est une nécessité. Cela suppose une rémunération.

Il nous faut emprunter cette voie sans attendre. Il faudra sans doute des mesures miroirs pour que les homologues de la SNCF dans d'autres pays proposent l'équivalent, mais il faut agir sans attendre.

**Mme la présidente.** – Amendement n°272 rectifié *bis* de M. Sautarel et *alii*.

**M. Stéphane Sautarel.** – Cet amendement n'ira pas dans le sens de l'intervention de M. Fernique. En effet, il supprime la disposition qui contraint SNCF Connect à vendre les titres de ses concurrents directs sur la grande vitesse. Ce n'est souhaitable ni pour le financement du système ferroviaire ni pour les finances publiques.

Il ne faut pas non plus surtransposer.

**Mme la présidente.** – Amendement n°96 rectifié *ter* de M. Lemoyne et *alii*.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Cet amendement encadre la mesure adoptée en commission. Nous voulons retrouver l'esprit qui a présidé aux décisions de l'ART, ainsi que l'esprit de la LOM, et faire en sorte que la gratuité soit restreinte à des acteurs ultradominants, qualifiés de « contrôleurs d'accès », seuls capables d'absorber l'absence de rémunération.

**Mme la présidente.** – Amendement n°98 rectifié de M. Lemoyne et *alii*.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Je le retire. Il allait dans le même sens que celui de M. Sautarel. Surtout j'ai déposé, plus tard, un amendement de repli pour aller davantage dans le sens de la commission.

*L'amendement n°98 rectifié est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°134 de M. Fargeot et *alii*.

**M. Daniel Fargeot.** – On veut laver plus blanc que blanc, disait Coluche. Résultat : du rouge... Des mécanismes se retournent parfois contre l'objectif initial.

Cet article 9 *bis* instaure un droit d'accès quasi automatique à la distribution et ouvre une brèche dans l'équilibre du système. C'est la question du financement de notre système ferroviaire qui est en jeu, car SNCF Connect participe directement de sa solidité économique.

Il s'agit d'une mesure isolée au niveau européen : le cadre européen est en discussion. Après la surtransposition, voilà la transposition par anticipation ! La SNCF ne peut être le rat de laboratoire de la Commission européenne.

Derrière la billettique, il y a le financement du réseau. Il y va de notre souveraineté.

**Mme la présidente.** – Amendement n°140 de M. Jacquin et *alii*.

**M. Olivier Jacquin.** – Cet amendement est issu des travaux de la très consensuelle mission d'information billettique.

**Mme la présidente.** – Amendement n°273 rectifié *quater* de MM. Jacquin et Fernique.

**M. Olivier Jacquin.** – Cet amendement est plus original. J'ai rencontré une économiste qui m'a fait remarquer que le fait que SNCF Connect distribue l'ensemble de l'offre française soulevait la question de

la prise en compte de la valeur patrimoniale de l'outil, c'est-à-dire sa valeur technique et sa valeur de notoriété.

Cet amendement prévoit que SNCF Connect pourra exiger le reversement d'une soulte correspondant à la valorisation de son outil. C'est un amendement d'appel.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'amendement n°96 rectifié *ter* est contraire à l'objectif d'ouverture de la vente de titres de la LOM. Il revient sur des avancées de la mission d'information billettique : permettre aux AOM de se concentrer sur les usagers occasionnels ; leur permettre de ne pas verser de commission à un distributeur qui leur apporterait un bénéfice négligeable. Il s'agit d'éviter les rentes de situation. Avis défavorable.

La mission d'information a été conduite de façon transpartisane. Le voyageur doit bénéficier facilement de l'offre disponible ; l'ouverture à la concurrence ne doit pas se transformer en chaos pour les usagers. Avis défavorable aux amendements n°s272 rectifié *bis* et 134.

L'amendement n°273 rectifié *quater* aurait le même effet. La soulte créerait un obstacle à l'ouverture et ferait double emploi avec la commission que les acteurs recevront. On peut considérer que les investissements sont amortis rapidement. En outre, il y a eu une reprise de dette considérable par le contribuable.

**M. Pierre Jean Rochette.** – Tout à fait !

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Retrait ou avis défavorable à l'amendement n°273 rectifié *quater*.

Avis favorable à l'amendement de précision n°140.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Cet article est issu des travaux de la mission billettique, que je remercie pour son important travail. Il modifie en profondeur le cadre applicable. Il pose la question de l'ouverture de SNCF Connect. Le Gouvernement est favorable à la simplification du parcours numérique des usagers, grâce à une offre ferroviaire plus accessible et plus diversifiée. Il est favorable à l'ouverture de SNCF Connect à la vente de titres d'autres opérateurs. Avis défavorable aux amendements n°s134 et 272 rectifié *bis*.

En revanche, cette ouverture ne peut pas se faire sans préparation. Il faut donc une entrée en vigueur différée. Cela permettra de stabiliser les travaux européens. Ensuite, l'ouverture de SNCF Connect suppose que SNCF ouvre un canal de vente directe. Le développement prendra du temps.

**Mme Marie-Claire Carrère-Gée, rapporteure pour avis.** – Et de l'argent !

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Les plateformes des Gafam n'ont pas besoin d'être rémunérées par les collectivités. En revanche, les distributeurs souverains

et les nouveaux acteurs doivent être rémunérés pour leurs services.

Sagesse à l'amendement n°96 rectifié *ter*.

Ensuite, ajouter explicitement le versement d'une soulte n'est pas nécessaire. Cela pourrait même augmenter le prix des billets. Avis défavorable à l'amendement n°273 rectifié *quater*.

Sagesse sur l'amendement n°140 de précision rédactionnelle.

**M. Pierre Jean Rochette.** – Non, la mission d'information ne veut pas faire la peau à SNCF Connect ! Nous voulons instaurer un cadre et des règles pour tous les distributeurs numériques, SNCF Connect ou autres.

Au fil des auditions, nous avons pointé des incohérences. Des collectivités territoriales ont du mal à travailler avec SNCF Connect, et ont créé leurs propres plateformes. Oui, chers collègues, c'est exactement ce qui est en train de se passer ! Vous n'avez qu'une version de l'histoire...

Le problème est bien plus large. Demain, des régions lanceront leur propre service de distribution pour se passer de Connect. Nous ne pouvons laisser demain SNCF Connect ou d'autres distributeurs dominants demander des sommes folles aux régions pour être présentes sur leur service, au titre de soultes techniques.

**M. Daniel Fargeot.** – Je serais d'avis de différer. Notre modèle ferroviaire ne peut jouer le rôle de terrain d'expérimentation.

L'absence de réciprocité entre opérateurs me pose problème. Ce serait une initiative isolée au niveau européen.

Mettre la charrue avant les bœufs n'a jamais fait avancer.

**M. Stéphane Sautarel.** – Je n'ignore pas les difficultés des AOM régionales, étant conseiller régional. Mais l'obligation d'ouverture me gêne. Elle anticipe une directive européenne qui ne nous oblige pas.

Ce dispositif ayant été développé par SNCF, il n'existe pas d'alternative. On va créer un appel d'air que SNCF va devoir supporter, alors qu'on lui demande des efforts pour accompagner le développement des infrastructures.

Nous nous plaignons en permanence de surtranspositions, or là nous sommes en train d'anticiper une transposition...

**M. Hervé Gillé.** – La France est en retard sur le plan de la billettique, du portage, du point d'accès unique. Allons-nous essayer de rattraper ce retard ou non ?

La loi-cadre vise à développer l'intermodalité *via* un choc d'offre, *via* une amélioration de la qualité du

réseau, pour demain pour optimiser les Serm. Le but est de pouvoir prendre un billet de TER, de tram ou de train sur la même plateforme.

La posture de la SNCF est de conserver des prérequis jusqu'au bout pour freiner l'entrée de la concurrence.

**M. Franck Dhersin.** – Absolument.

**M. Jean-François Longeot,** *président de la commission.* – Vous êtes pour l'ouverture à la concurrence ? Je vais devenir socialiste !

**M. Hervé Gillé.** – Qui en paie le prix ? Les usagers !

**M. Philippe Tabarot,** *ministre.* – C'est le monde à l'envers !

**M. Hervé Gillé.** – La fluidité est déterminante. (*M. Philippe Tabarot rit.*) Que veut-on ? Rendre service à M. Castex pour qu'il conserve autant que possible ses prérequis, ou donner de la souplesse, de l'agilité et de la simplification à tous les acteurs, et notamment les usagers ? Ayons le courage d'avancer.

**M. Pierre Jean Rochette.** – C'est juste !

**M. Marc Laménie.** – C'est un point important. Je fais confiance à la mission d'information billettique. Au guichet des petites gares, il n'y a plus personne ; ils sont même fermés à la gare de Champagne-Ardenne TGV, où circulent à la fois des TER et des TGV. À qui s'adresser ?

Il faut anticiper, simplifier, privilégier le bon sens. Il y a les prix TGV, les prix TER, cela varie d'une région à l'autre... Les contrôleurs dans les trains font ce qu'ils peuvent, mais ne peuvent même pas délivrer de billets. Ma conviction, c'est qu'il faut conserver des moyens humains dans les gares et dans les trains.

**M. Franck Dhersin.** – Pourquoi n'êtes-vous pas capables de faire confiance à une commission qui travaille depuis deux mois, qui a auditionné plusieurs dizaines de personnes et qui aboutit à un rapport clair ? Nous défendons l'intérêt des voyageurs, qui sont aussi nos électeurs, pas l'intérêt particulier d'une entreprise. Quand j'entends MM. Sautarel, Fargeot et Lemoyne, j'ai envie de dire : « Sortez de ce corps, monsieur l'ex-Premier ministre, président de la SNCF ! »

Enfin, monsieur Lemoyne, vous n'avez pas assisté une seule seconde à nos débats ! Vous n'êtes même pas membre de notre commission !

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – C'est une mise en cause ! Je suis là depuis le début de l'examen du texte !

**M. Franck Dhersin.** – Vous manœuvrez auprès du rapporteur et du ministre ! Votre attitude est une honte !

**M. Olivier Jacquin.** – J'aurai un ton plus posé.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Ce ne sera pas difficile !

**M. Olivier Jacquin.** – J'ai subi des pressions très fortes des nouveaux entrants sur le marché numérique, qui estimaient que la soulte prévue par l'amendement n°273 les empêcherait d'intégrer SNCF Connect.

Je retire cet amendement, qui n'était pas concerté avec mes corapporteurs. Je valide les propos de MM. Rochette et Dhersin, et je prévalide ceux de M. Fernique. Notre mission transpartisane, indépendante des pressions, a trouvé un consensus en faisant primer l'intérêt des usagers.

Deux de ses membres étaient plutôt favorables à la concurrence et ont pensé que mon idée dynamiserait la concurrence ; les deux autres, dont j'étais, voulaient favoriser SNCF, entreprise publique, estimant que l'outil SNCF Connect, financé avec l'argent public, pouvait être utilisé pour faciliter la vie des Français.

Nous réglons les questions françaises – la question de la non-réciprocité avec l'Italie se réglera au niveau européen.

*L'amendement n°274 rectifié quater est retiré.*

**M. Jacques Fernique.** – Je suis le premier à dire que cet article 9 *bis* devra être complété par une tarification des services rendus par les services numériques, par des mesures miroirs, des contractualisations entre les services numériques multimodaux dominants des différents pays européens.

À ce stade, le Sénat doit donner l'impulsion nécessaire à ce changement. L'Assemblée s'en saisira ; nous aurons une deuxième lecture.

Ne reculons pas d'avance et montrons le chemin ; la navette trouvera les ajustements nécessaires.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – C'est un débat majeur. Il n'y a pas d'un côté la vérité, de l'autre l'erreur. Chacun apporte sa pierre à l'édifice.

**M. Franck Dhersin.** – Sors de ce corps, Jean Castex !

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – C'est le comique de répétition de M. Dhersin...

**M. Franck Dhersin.** – De votre part, c'est le comique de l'ignorance !

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Dans d'autres secteurs, des agrégateurs permettent au consommateur d'organiser son voyage de façon fluide, de comparer. Opodo n'est pas une filiale d'Air France. Il n'y a aucune obligation que SNCF soit ouverte à 100% à ses concurrents. Trainline démontre qu'il est possible d'avoir accès à l'ensemble de l'offre.

Nous déplorons souvent les surtranspositions. Pourquoi anticiper, alors que les projets de règlement sont en cours de débat à Bruxelles ? Je salue

l'ouverture du ministre, qui préserve l'apport des corapporteurs de la mission – dont les conclusions ne sont d'ailleurs pas encore officiellement publiées. Chacun apporte sa contribution.

Les profits des grandes lignes permettent de financer la régénération du réseau.

**Mme Marie-Claire Carrère-Gée**, rapporteure pour avis. – Très bien.

**M. Stéphane Sautarel**. – Je souhaite faire un rappel au règlement, sur le fondement de l'article 33.

Je regrette les interpellations nominatives véhémentes de mon collègue Dhersin à mon encore et à celle d'autres collègues. Même si nous ne sommes pas membres de la mission d'information, ou de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, nous pouvons donner notre avis. Sinon, pourquoi débattre en séance publique ?

Sur le fond, mon amendement porte sur les LGV. Les nouveaux opérateurs ne s'intéressent qu'aux lignes rentables. Or la SNCF a créé une péréquation interne entre les lignes rentables et les autres. Si nous contraignons SNCF Connect à vendre les titres de ses concurrents, nous condamnons SNCF Voyageurs à des pertes certaines.

**M. Alexandre Basquin**. – Nul ici ne mésestime les difficultés liées à la billettique, ni le travail de cette mission d'information. Nous sommes tous, avec nos divergences, pour défendre les intérêts des voyageurs : sur ce point, il n'y a pas de débat.

Mais cet article nous interpelle : la billettique est examinée de manière opérationnelle dans une loi-cadre dont l'envergure est bien plus large. C'est inopportun.

En outre, simplification ne doit pas rimer avec autorisation accordée aux opérateurs privés – *a fortiori* s'ils sont étrangers – d'accéder à l'application de notre opérateur national. Sinon, c'est la double peine.

Nous ne sommes pas favorables à la concurrence libre et non faussée, mais nous sommes encore moins favorables à la concurrence non libre et faussée.

**M. Cédric Chevalier**. – Faisons confiance à l'ensemble de nos collègues de la mission d'information. Pourquoi attendre ? Attendre reviendrait à enterrer le sujet. Décidons !

Derrière cet article, il s'agit de favoriser les déplacements et de les multiplier. Qui dit augmentation des déplacements, dit augmentation des recettes. CQFD.

**M. Didier Mandelli**, rapporteur. – J'aurais pu faire miens les propos d'Hervé Gillé. Je partage une partie des propos de Franck Dhersin, avec moins de véhémence. Cela dit, je comprends les attentes des uns et des autres.

La genèse de ce sujet de la billettique, c'est la LOM – j'en étais le rapporteur. À l'époque, nous avons voulu

éviter la mise en place d'un opérateur intermédiaire, un Booking des transports. À l'unanimité de notre commission et à la quasi-unanimité du Sénat, nous avons voulu que les AOM travaillent à la mise en place d'une plateforme avec les opérateurs comme la SNCF. (MM. Olivier Jacquin et Hervé Gillé renchérissent.)

Le constat, aujourd'hui ? Cela n'a pas été fait, sept ans après la LOM.

Je fais confiance aux rapporteurs de la mission d'information billettique. Faites-moi aussi confiance, en tant que rapporteur de ce texte, mesdames et messieurs les membres de la commission...

Il y a un doute sur les éléments à intégrer au regard du droit européen. Nous devons pouvoir anticiper. Cela fait longtemps que les acteurs sont sur le métier. Les régions lancent la réflexion pour la création d'une plateforme. Si nous n'agissons pas maintenant, la valeur ajoutée partira dans des plateformes dont le siège social sera situé en Irlande ou dans la Silicon Valley.

**M. Pierre Jean Rochette**. – C'est clair !

**M. Didier Mandelli**, rapporteur. – Il est nécessaire de voter cet article qui prend en compte toutes ces considérations. Nous n'avons que trop attendu ! Les acteurs ne se sont pas mobilisés. À nous de mettre la dernière touche à l'ouvrage pour finaliser ce que nous attendons depuis ces dernières années. (MM. Franck Dhersin, Pierre Jean Rochette et Jacques Fernique applaudissent.)

*L'amendement n°272 rectifié bis n'est pas adopté, non plus que les amendements n°s96 rectifié ter et 134.*

*L'amendement n°140 est adopté.*

**Mme la présidente**. – Nous avons examiné 95 amendements au cours de la journée ; il en reste 125 sur ce texte.

*Prochaine séance aujourd'hui, jeudi 16 avril 2026, à 10 h 55.*

*La séance est levée à 1 h 55.*

Pour le Directeur des Comptes rendus du Sénat,

**Rosalie Delpech**

Chef de publication

*Ordre du jour du jeudi 16 avril 2026*

**Séance publique**

**À 10 h 55, 14 h 30 et le soir**

Présidence :

Mme Sylvie Robert, vice-présidente,  
M. Pierre Ouzoulias, vice-président,  
Mme Anne Chain-Larché, vice-présidente

1. Suite du projet de loi-cadre relatif au développement des transports (*procédure accélérée*) (*texte de la commission, n°524, 2025-2026*)