

**JEUDI 16 AVRIL 2026**

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

## SOMMAIRE

<b>DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS (<i>Procédure accélérée - Suite</i>) .....</b>	<b>1</b>
<b><i>Discussion des articles (Suite)</i></b>	<b>1</b>
Article 9 <i>bis</i> ( <i>Suite</i> )	1
Article 10	4
M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable	4
M. Olivier Jacquin	4
M. Marc Laménié	4
M. Daniel Gremillet	4
M. Hervé Maurey	4
Après l'article 10	10
Article 11	13
M. Jacques Fernique	13
Mme Evelyne Corbière Naminzo	13
Mme Viviane Malet	13
Après l'article 11	14
Article 12	14
M. Jacques Fernique	14
M. Olivier Jacquin	14
M. Philippe Tabarot, ministre des transports	14
Article 13	15
Après l'article 13	16
Article 14	20
Après l'article 14	20
Article 15	20
Après l'article 15	21
Article 16	21
M. Marc Laménié	21
Après l'article 16	22
Article 17	22
Article 18	22
M. Jacques Fernique	22
M. Olivier Jacquin	23
M. Pascal Savoldelli	23
Après l'article 18	25
<b><i>Demande de priorité</i></b>	<b>25</b>
Après l'article 18 ( <i>Suite</i> )	25
Article 19	26
Après l'article 19	26

Article 21	26
M. Jacques Fernique	26
M. Olivier Jacquin	26
Article 22	27
M. Olivier Jacquin	27
M. Jacques Fernique	27
M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable	28
M. Franck Dhersin	28
M. Michel Masset	28
M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable	28
<b>MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR .....</b>	<b>28</b>
<b><i>Ordre du jour du mardi 28 avril 2026</i></b>	<b>29</b>

## SÉANCE du jeudi 16 avril 2026

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

PRÉSIDENCE DE MME SYLVIE ROBERT,  
VICE-PRÉSIDENTE

*La séance est ouverte à 10 h 55.*

### Développement des transports (Procédure accélérée - Suite)

**Mme la présidente.** – L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du [projet de loi-cadre](#) relatif au développement des transports.

Discussion des articles (*Suite*)

#### Article 9 bis (*Suite*)

**Mme la présidente.** – [Amendement n°265 rectifié](#) de M. Levi et *alii*.

**M. Pierre-Antoine Levi.** – L'article 9 bis réforme en profondeur la billettique. Une région pourrait refuser à des plateformes de vente indépendantes le droit de distribuer ses titres de transport, privilégiant ainsi sa propre application. Mais un voyageur qui prépare son voyage depuis Paris en Occitanie ne connaît pas forcément la plateforme locale.

Il faut mieux encadrer ce refus. Il ne doit être possible que si l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) peut prouver que la plateforme indépendante ne présente aucun avantage particulier.

**M. Didier Mandelli,** *rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.* – Avis défavorable.

La commission, à l'initiative de la mission d'information, a prévu que les AOM puissent refuser que des distributeurs tiers vendent, en touchant une commission, les abonnements de transport, lesdits distributeurs concentrant leur action sur les titres destinés aux voyageurs occasionnels. Les AOM ont besoin de ressources ; mettre en place un intermédiaire leur serait préjudiciable.

**M. Philippe Tabarot,** *ministre des transports.* – La démonstration demandée à l'AOM pour bénéficier de l'exception semble complexe et coûteuse. Avis défavorable.

**M. Olivier Jacquin.** – Le sujet est complexe. L'autorité de régulation des transports (ART) a pris une décision dans un conflit entre Île-de-France Mobilités (IDFM) et la RATP. La question des commissions garanties aux distributeurs est en jeu.

Monsieur Lemoyne, nous avons réalisé plusieurs auditions pour clarifier ce sujet sensible. Nous avons fait des propositions pour éviter que les opérateurs publics ne se fassent piller par des opérateurs privés.

L'ART se comporte plus en autorité de la concurrence *bis* qu'en régulateur mature. L'ART a été contrainte de protéger les marges des opérateurs. Quand on regarde la maturité de l'Autorité de régulation des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse (Arcep) dans le domaine des télécommunications, l'ART doit progresser, et cesser d'être un ayatollah de l'ouverture à la concurrence.

*L'amendement n°265 rectifié est retiré.*

**Mme la présidente.** – [Amendement n°106 rectifié bis](#) de M. Dhersin et *alii*.

**M. Franck Dhersin.** – Depuis mai 2024, IDFM propose aux détenteurs d'un iPhone ou d'une Apple Watch de réserver et de stocker leurs billets directement sur ces appareils. C'est une avancée majeure.

Par sa décision du 18 février 2026, l'ART a assimilé le *wallet* d'Apple à une application de mobilité classique, qui doit en conséquence se conformer aux obligations applicables aux services numériques de mobilité dans un délai de six mois. Le passe Navigo pourrait ne plus être disponible sur iPhone.

Apple va certainement refuser de se mettre en conformité ; IDFM craint une interruption de service dès août 2026. C'est aller à rebours des intentions du législateur, qui veut simplifier l'accès aux transports.

**Mme la présidente.** – [Amendement n°8 rectifié quater](#) de Mme de Cidrac et *alii*.

**M. Pierre-Antoine Levi.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – [Amendement n°7 rectifié sexies](#) de M. de Nicolaÿ et *alii*.

**M. Daniel Gremillet.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli,** *rapporteur.* – Avis favorable à l'amendement n°106 rectifié bis, qui sécurise la dématérialisation des titres de transport. La disposition est très attendue par les AOM et les collectivités.

Retrait, sinon avis défavorable aux deux autres amendements, qui sont moins sécurisés juridiquement.

**M. Philippe Tabarot,** *ministre.* – Même avis, pour les mêmes raisons.

*L'amendement n°106 rectifié bis est adopté.*

*Les amendements n°8 rectifié quater et 7 rectifié sexies n'ont plus d'objet.*

**Mme la présidente.** – [Amendement n°6 rectifié quinquies](#) de M. de Nicolaÿ et *alii*.

**M. Daniel Gremillet.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Ne remettons pas en cause les équilibres trouvés en commission.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis défavorable.

*L'amendement n°6 rectifié quinquies est retiré.*

**Mme la présidente.** – [Amendement n°5 rectifié sexies](#) de M. de Nicolaÿ et *alii*.

**M. Daniel Gremillet.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable : l'article 9 *bis* résout les deux difficultés visées par cet amendement. *Idem*, ne fragilisons pas l'équilibre voté en commission.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis défavorable. Cet amendement fait de la gratuité la règle dans les relations entre les plateformes et les AOM. Ce serait non viable économiquement : la distribution des titres de transport a un coût.

**M. Olivier Jacquin.** – J'étais sensible à l'argument de M. de Nicolaÿ qui souhaite confier à un seul opérateur public la distribution des billets. Mais cela semble difficile dans une économie de marché.

*L'amendement n°5 rectifié sexies est retiré.*

**Mme la présidente.** – [Amendement n°135](#) de M. Fargeot.

**M. Daniel Fargeot.** – Nous sécurisons les conditions d'entrée en vigueur de l'article 9 *bis*. Nous ne pouvons pas être le seul pays européen à légiférer sur un sujet que l'Union européenne n'a pas encore tranché, au risque de devoir réécrire la loi ensuite. Attendons le cadre européen. Comme je le disais hier soir, mettre la charrue avant les bœufs n'a jamais fait avancer les choses.

**Mme la présidente.** – [Amendement n°254 rectifié ter](#) de M. Lemoyne et *alii*.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – J'avais retiré un amendement précédent sur ce même article qui visait à revenir sur une disposition de la fameuse mission d'information sur la billettique. On l'a compris : il y avait ceux qui avaient la chance d'y participer et ceux qui s'en trouvaient exclus et avaient donc un handicap pour comprendre le texte. J'ai pourtant écouté les arguments de chacun, et j'ai cru bon de faire le premier pas. Craignant une mise en œuvre trop rapide, nous préconisons une entrée en vigueur en 2030.

**Mme la présidente.** – [Sous-amendement n°290](#) de M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Je partage avec M. Fargeot le souci de préserver notre souveraineté nationale. Toutefois, avis défavorable à l'amendement n°135. Je propose de sous-amender l'amendement

n°254 rectifié *ter*, afin de fixer l'entrée en vigueur au 31 décembre 2027.

Nous n'avons pas précisé de date de mise en œuvre. En concertation avec les rapporteurs de la mission d'information sur la billettique et à la suite des débats de cette nuit, je propose une mise en œuvre effective le 1<sup>er</sup> janvier 2028. Cela laisse largement le temps aux opérateurs de s'organiser. Ce n'est non pas un sous-amendement de compromis, mais de clarification et de simplicité. Ainsi, avis favorable à l'amendement n°254 rectifié *ter*, s'il est sous-amendé.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – J'ai regretté la manière dont les débats se sont terminés hier soir. Ce débat ne méritait pas les invectives et les attaques personnelles. Les accusations d'accointances avec les uns et les autres sont très graves. (*M. Daniel Fargeot acquiesce.*) On peut certes recevoir des amendements qui nous sont suggérés, mais les parlementaires ont suffisamment d'indépendance pour ne pas céder aux pressions.

La SNCF a été beaucoup accusée hier. Des amendements semblaient arranger d'autres entités... (*Mme Marie-Claire Carrère-Gée proteste.*) Ce qui a été dit hier n'est ni agréable ni souhaitable.

Dans le but d'améliorer les services aux usagers, la mission d'information a travaillé et il est légitime que son travail se retrouve dans ce texte.

Avis défavorable à l'amendement n°135. Sagesse sur l'amendement n°254 rectifié *ter*, ainsi qu'au sous-amendement n°290.

**M. Damien Michallet.** – Très bien !

**M. Jacques Fernique.** – Attendre 2030 ou la stabilisation du cadre européen n'est pas une bonne idée. L'Union européenne prépare deux règlements d'application directe pour éviter les logiques de fragmentation inhérentes à la concurrence qui nuisent à la qualité de service.

Partout, en Europe, on fait face aux mêmes problèmes. La fragmentation et le désordre font le lit de services numériques de type Booking, au risque que les prix s'envolent. Donc, avançons. En fixant la mise en œuvre effective au 31 décembre 2027, notre rapporteur propose une évolution très positive.

**M. Olivier Jacquin.** – Je suis en accord avec les propos du rapporteur et du ministre.

Monsieur Lemoyne, votre proposition est dilatoire. Après plusieurs mois de travail, nous arrivons à une solution où l'opérateur public dominant va distribuer ses concurrents. C'est un homme de gauche qui vous le dit – et on me le reproche à gauche d'ailleurs. Et j'avais voté contre l'ouverture à la concurrence en 2018 ! L'équilibre trouvé est très sensible. Personnellement, je constate qu'un opérateur public de talent a réussi à mettre en place un outil de distribution apprécié des Français.

Mon engagement, c'est de refuser le modèle Booking, qui pourrait venir prédaté le modèle économique des transports.

En Angleterre, nous sommes allés voir le désastre du morcellement du réseau. Les Britanniques sont en train de revenir à un monopole complet.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Arrêtez avec les missions !

**M. Olivier Jacquin.** – Trainline est venu demander des marges de plus en plus fortes, à 7 ou 8 %.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Ce n'est pas un compromis ! Et c'est inopérant.

**M. Pierre Jean Rochette.** – Le sous-amendement du rapporteur nous convient.

Il n'y a aucune condescendance de la part de la mission d'information. Mais nous avons écouté tout le monde. La propriété des données de mobilité, c'est l'enjeu primordial. Parfois, l'opérateur historique n'a pas joué le jeu, y compris vis-à-vis des AOM. Cela nous a été rappelé par les élus. Il faut nous faire confiance sur cette question. Ce n'est pas une position dogmatique.

Hier soir, j'ai entendu que cela affaiblirait la SNCF dans son rôle d'aménageur du territoire. Mais SNCF aménageur du territoire, c'est bien fini ! Les TER sont financés par les régions.

Rien n'empêche la SNCF de créer de nouveaux sites pour ses marques, comme ses concurrents.

**M. Franck Dhersin.** – J'approuve les propos de mes collègues de la mission d'information sur la billettique.

Nous avons un très bon ministre des transports, qui fut sénateur – et même un sénateur incisif. J'ai voulu maladroitement l'imiter. (*Sourires*)

Le sous-amendement est excellent et je salue l'excellent travail de notre rapporteur. (*Sourires*)

**Mme la présidente.** – Très bien !

**M. Vincent Capo-Canellas.** – Le Sénat est une chambre où l'on s'écoute. Les sénateurs sont libres de leur vote. Retrouvons ce matin un niveau de débat conforme aux enjeux.

Il y a un deuxième problème : le rythme de l'ouverture à la concurrence. Il est difficile pour le législateur de dire : à telle date, cela fonctionnera... Soyons prudents. Je me rallie à la date proposée par le rapporteur, mais avec un doute.

J'ai été auteur d'une [proposition de loi](#) sur l'ouverture à la concurrence des bus, mais j'avais prévu des modalités d'accompagnement, notamment concernant le transfert des personnels.

Sur les amendements de Marie-Claire Carrère-Gée et Hervé Maurey que nous examinerons ensuite, notamment présentés par la commission des finances,

il faudra veiller aux équilibres entre lignes rentables et lignes déficitaires.

*L'amendement n°135 n'est pas adopté.*

*Le sous-amendement n°290 est adopté.*

*L'amendement n°254 rectifié ter, sous-amendé, est adopté.*

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Je souhaite rappeler la genèse de cet article. Une mission d'information sur la billettique a été mise en place par la commission compétente. Je regrette que la seule trace disponible de ses travaux soit le [compte rendu](#) de la réunion du 10 décembre qui la met en place. J'entends ses membres se gargariser de ses travaux. Je ne les remets pas en cause, mais ils n'ont fait l'objet d'aucune publicité.

Nous pouvons donc nous faire une opinion indépendamment, à partir de nos propres éléments.

Dans cette maison, le Sénat, il y a une tradition de travail en commun, de consensus, et je regrette les anathèmes qui ont été jetés. Notre assemblée s'est prononcée donc sur la foi des quatre rapporteurs, mais sans aucun élément concret. C'est une boîte noire !

**M. Jacques Fernique.** – La boîte noire que vous évoquez peut être ouverte en ouvrant le rapport de Didier Mandelli.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Une page recto verso ! En format A5 !

**M. Jacques Fernique.** – Cet article 9 *bis* a été introduit par le ministère.

**Mme Marie-Claude Varailas.** – Nous traitons de l'harmonisation des règles pour tous les acteurs. La SNCF doit réinvestir 60 % de ses bénéfices dans l'entretien du réseau et la dette. C'est le seul contributeur du fonds de concours. Si l'on veut une concurrence équitable, que les autres opérateurs contribuent aussi ! (*M. Stéphane Sautarel renchérit.*)

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Elle a raison !

**Mme Marie-Claire Carrère-Gée.** – Très bien !

**M. Olivier Jacquin.** – J'ai porté des amendements pour rendre plus juste le dispositif. La surveillance générale de la SNCF (Suge) est portée par la holding. Monsieur Lemoyne, ce que vous qualifiez de boîte noire – ce qui est une insulte pour notre institution – est une mission d'information créée sous l'égide de M. Longeot. Elle est transpartisane et a eu la chance de se traduire dans l'article 9. Mais elle n'a pas encore rendu officiellement ses travaux.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – L'aveu !

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Ce n'est pas la première fois dans l'histoire du Sénat que quatre sénateurs travaillent ensemble.

**M. Olivier Jacquin.** – Je salue le travail de mes collègues.

**M. Marc Laménie.** – Je voterai l'article 9 *bis* qui a suscité de vives réactions hier soir. Les sénateurs présents sont passionnés et connaissent tous le sujet.

**M. Jean-Baptiste Lemoyne.** – Merci, monsieur Laménie.

**M. Marc Laménie.** – Je n'ai pas la réputation d'être un calculateur. M. Lemoyne l'a dit, j'ignorais l'existence de cette mission d'information. Je salue le travail de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et de son rapporteur, qui est de Vendée, mais aussi des Ardennes.

Je fais confiance aux membres de la mission d'information. Le nombre important de travaux en cours fait que nous ne pouvons participer à tout ni être au courant de tout. Je souhaite rappeler l'importance fondamentale du respect et du dialogue.

**M. Pierre Jean Rochette.** – Il faut finir cette discussion. Nous voulons développer la mobilité ; plus il y a de trains sur les rails, plus l'argent rentre dans les caisses. Pour un Paris-Bordeaux, pas moins de 50 euros sont consacrés à l'entretien de l'infrastructure. Nous sommes trois à quatre fois plus chers que les pays voisins.

Comment cet argent est-il ensuite réparti ? Qui finance quoi ? Nous ne disposons pas de toutes les clés. Pour ma part, l'aménageur du territoire, c'est SNCF Réseau, en partenariat avec l'État, et pas SNCF Voyageurs.

*L'article 9 bis, modifié, est adopté.*

*L'article 9 ter est adopté, ainsi que l'article 9 quater.*

## Article 10

**M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** – Levons toute ambiguïté. Cet article concilie ouverture à la concurrence du transport ferroviaire et aménagement du territoire.

Je donnerai des avis favorables à plusieurs amendements que j'ai souhaité sous-amender. Une précision : ce ne sont pas des amendements de la commission des finances ; ils sont défendus par Marie-Claire Carrère-Gée et Hervé Maurey à titre personnel. (*M. Vincent Capo-Canellas le conteste.*)

Il est indispensable de trouver un juste équilibre entre ces deux priorités. Le Sénat trouvera toujours des solutions de bon sens pour y parvenir.

**M. Olivier Jacquin.** – Nul doute que l'article 10, après l'article 1<sup>er</sup>, est le plus important de ce texte.

Monsieur Laménie, j'avais proposé à la commission une mission d'information sur les dessertes d'aménagement du territoire. Mais on ne peut pas gagner sur tout, comme l'a dit le ministre hier, et la mission d'information sur la billettique était la bienvenue.

Cet article est assez inattendu : deux petites lignes qui sont peut-être un détail pour vous, mais qui pour nous veulent dire beaucoup. (*Sourires*)

Oui, 40 % du prix des billets dépend des péages, les plus élevés d'Europe. Il faut se repositionner à l'heure de l'ouverture à la concurrence. Le modèle italien serait envisageable, mais nous attendons votre avis, monsieur le ministre. Que pensez-vous de la création d'un fonds de péréquation ? Si nous attendons toujours les rapports de l'ART et de Dominique Bussereau, certains chiffres font consensus : il manquerait 150 millions d'euros pour enrayer le malthusianisme ferroviaire que nous connaissons.

Je voterai les amendements de Marie-Claire Carrère-Gée et d'Hervé Maurey pour une régulation intelligente. Il y a un très grand risque à ce que les dirigeants de la SNCF aillent solliciter les collectivités territoriales pour financer les réseaux.

**M. Marc Laménie.** – Je souscris aux propos d'Olivier Jacquin. Instaurer des dispositifs incitatifs pour favoriser l'aménagement du territoire est fondamental.

D'un côté, nous avons les services conventionnés – TER, Transilien – et de l'autre, les services librement organisés comme les TGV non conventionnés, mais qui participent aussi de l'aménagement du territoire.

Les lignes qui vont au-delà de Reims vers les Ardennes – Rethel, Charleville-Mézières, Sedan – sont menacées. Je voterai cet article important.

**M. Daniel Gremillet.** – L'article 10 nous oblige à rappeler les contrats passés avec les collectivités. Personne ne voulait du TGV Est à la SNCF et à RFF (Réseau ferré de France) ; aujourd'hui, il est largement bénéficiaire.

Mais on ne peut légiférer et passer sous silence les moyens consacrés par les collectivités territoriales pour le mettre en place. Les départements, les villes ont permis sa réalisation. Le TGV a été complété par une électrification des lignes entre Nancy et Saint-Dié-des-Vosges, Épinal ou Remiremont, ce qui a permis d'irriguer ces territoires.

Il ne faudrait pas balayer tout cela et revenir sur les contrats passés avec ces territoires. Respectons-les !

**M. Hervé Maurey.** – Cet article permettra d'aller plus avant en matière d'aménagement du territoire. En tant que rapporteurs de la commission des finances, nous avons déposé quatre amendements pour concilier mise en concurrence et aménagement du territoire – ce dernier est souvent le parent pauvre des politiques publiques.

Ces amendements visent à donner plus de pouvoir à SNCF Réseau, pour faire en sorte que les dessertes non rentables ne soient pas délaissées. Celles-ci sont financées par une péréquation interne à la SNCF : les lignes les plus rentables financent les moins rentables.

Il ne faudrait pas alors que l'opérateur demande encore davantage aux collectivités territoriales et exerce une forme de chantage : si vous voulez aller jusqu'à Remiremont, il faut payer encore plus...

**Mme la présidente.** – [Amendement n°4 rectifié nonies](#) de Mme Carrère-Gée et *alii*.

**Mme Marie-Claire Carrère-Gée.** – Ce n'est pas la révolution. Il s'agit de donner à SNCF Réseau la possibilité de moduler les péages pour inciter les opérateurs à faire de l'aménagement du territoire. La concurrence permet d'avoir plus d'offres de qualité et à des prix inférieurs. Mais elle ne favorise pas spontanément l'aménagement du territoire. Nous donnons un peu de marges de manœuvre à SNCF Réseau, tout en respectant l'équilibre économique des opérateurs.

Le financement des infrastructures est un problème majeur : un jour, un accident grave arrivera, et nous repenserons à nos discussions.

Comment se fait le bouclage aujourd'hui ? Par le fonds de concours abondé par les bénéficiaires de SNCF Voyageurs. Nous avons décidé que le contribuable ne financerait pas les infrastructures en France. Soit. Mais on ne peut pas tout avoir : une concurrence incontrôlée et personne pour payer les infrastructures.

**Mme la présidente.** – [Sous-amendement n°278](#) de M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Ce sous-amendement a un seul objectif : renforcer la sécurité juridique de l'amendement au regard du droit européen en matière de redevances ferroviaires.

**Mme la présidente.** – [Amendement n°167 rectifié bis](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat.** – La philosophie de cet amendement est proche de celui de Marie-Claire Carrère-Gée : il vise à maintenir les dessertes intermédiaires de certaines lignes à grande vitesse, celles dont l'exploitation n'est pas rentable. On l'a vu avec l'apparition des concurrents étrangers, le risque de l'extinction de ces dessertes augmente. Il faut prévoir un mécanisme de financement pour y remédier.

L'amendement impose la réalisation de ces dessertes aux entreprises ferroviaires qui exploitent ces lignes.

Je présente d'ores et déjà l'amendement n°166 : il rend opérationnelle la perspective d'aménagement du territoire de l'article 10 en offrant un levier concret. Soit les opérateurs contribuent en assurant les dessertes non rentables, soit ils participent financièrement. Il s'agit d'éviter les effets d'aubaine. Précisons donc le document de référence de SNCF Réseau pour ce qui concerne les péages : *Play or Pay*, en bon français...

**Mme la présidente.** – [Amendement n°58 rectifié](#) de Mme Varailles et du groupe CRCE-K.

**Mme Marie-Claire Varailles.** – L'ouverture à la concurrence exacerbe les disparités. Cet amendement concerne les dessertes intermédiaires non rentables présentes sur les lignes SNCF rentables. Les pouvoirs publics doivent prendre les mesures correctives nécessaires.

**Mme la présidente.** – [Amendement n°57](#) de M. Corbisez et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – [Amendement identique n°166](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – [Amendement n°104 rectifié](#) de M. Fargeot.

**M. Daniel Fargeot.** – L'ouverture à la concurrence ne doit pas conduire à un déséquilibre du système ferroviaire. Ces dessertes sont essentielles. Nous proposons une contribution équitable de l'ensemble des opérateurs, dans le respect du droit européen.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'amendement n°4 rectifié *nonies* s'inscrit dans la logique de la commission : avis favorable, sous réserve de l'adoption de mon sous-amendement, par souci de sécurité juridique.

Avis défavorable aux amendements n°58 rectifié, 57, 166 et 104 rectifié. Cette mesure remettrait en cause le cadre de l'ouverture à la concurrence. Elle est de surcroît inconvictionnelle, car contraire au principe de libre accès au réseau. Je vous rappelle que l'ouverture à la concurrence ferroviaire tarde à se mettre en place dans notre pays, notamment en raison de péages plus élevés.

L'amendement n°167 rectifié autorise le paiement d'une redevance additionnelle plutôt que de desservir une gare d'aménagement du territoire. Mais l'ART a annoncé qu'elle refuserait toute hausse des péages supérieure à l'inflation. Les péages des SLO (services librement organisés) représentent 125 % des coûts complets d'entretien – parfois jusqu'à deux fois et demie ! Avis défavorable, comme sur l'amendement n°104 rectifié.

Je donnerai ensuite un avis favorable à plusieurs amendements visant à renforcer l'aménagement du territoire.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Attentifs à l'aménagement du territoire, nous prévoyons des réductions de péages pour 27 gares d'aménagement du territoire sur la période 2027-2029. De plus, une mission sur les dessertes de TGV d'aménagement du territoire a été confiée à Dominique Bussereau. J'ai souhaité que ce sujet soit pleinement discuté au Parlement au travers de cet article 10 : cet appel a été entendu au regard du grand nombre d'amendements déposés.

L'amendement n°4 rectifié *nonies*, qui prévoit de faire contribuer progressivement les nouveaux entrants aux dessertes d'aménagement du territoire, est intéressant. L'ouverture à la concurrence est une bonne chose –je suis en ligne avec Hervé Gillé sur ce point (*M. Hervé Gillé sourit*) –, avec plus de trains et plus de recettes de péages.

Les baisses de tarifs de péages prévues par cet amendement vont dans le bon sens pour rendre ces dessertes plus attractives. Je partage pleinement l'idée qu'il faut prévoir des compensations pour SNCF Réseau, d'autant que des investissements massifs seront nécessaires. En revanche, une augmentation systématique des péages sur les lignes les plus rentables n'est pas opportune, car ceux-ci sont déjà élevés. La hausse des péages ne doit pas dépasser l'inflation, comme nous le prévoyons pour la période 2027-2029.

La rédaction me semble trop restrictive au regard du droit européen.

Le sous-amendement de la commission, qui sécurise juridiquement l'amendement n°4 rectifié *nonies*, mériterait toutefois d'être retravaillé au cours de la navette.

Aussi, sagesse sur l'amendement n°4 rectifié *nonies*, sous réserve de l'adoption du sous-amendement du rapporteur.

Pour les autres amendements, avis défavorable. Les nouveaux entrants sont en train de stabiliser leur modèle économique, avec de lourds investissements : ne leur envoyons pas un mauvais signal.

On entend parfois n'importe quoi : les nouveaux entrants ne sont pas des centaines, ils ne représentent que 2 % du marché ! Trenitalia paie toujours plus de péages à SNCF Réseau que ce qu'il gagne.

**Mme Marie-Claire Carrère-Gée.** – Le sous-amendement de la commission affaiblit considérablement la portée de mon amendement, pourtant conforme au droit européen. S'il en était autrement, si le droit européen s'opposait à une petite modulation des péages pour l'aménagement du territoire, il faudrait d'urgence le modifier.

L'ART ne fait pas la loi, et elle n'a pas vocation à aménager le territoire. Le législateur lui donne un cadre, dans lequel elle agit, en toute indépendance.

Je ne voterai pas ce sous-amendement.

**M. Olivier Jacquin.** – J'ai une réserve sur l'amendement n°4 rectifié *nonies* : face aux baisses de péages, il prévoit une compensation pour SNCF Réseau – le ministre a bien dit qu'il fallait compenser, mais sans proposer de solution ; mais il propose de moduler les péages ; or sur les lignes en SLO, le péage représente déjà 120 % des coûts de SNCF Réseau et le prix des billets est très élevé malgré l'ouverture à la concurrence. Nous ne voterons donc pas cet amendement.

Nous proposons une solution radicale à l'italienne : injecter massivement de l'argent public au nom de la décarbonation du transport ferroviaire, grâce à de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) non affectée, à des crédits ECTS, à la future écocontribution poids lourds, etc.

Nous avons repris plusieurs amendements, dont le *Play or Pay* proposé par la SNCF et qui permettrait à SNCF Réseau d'imposer aux nouveaux opérateurs des contraintes de desserte, ou, à défaut, une contribution.

*Le sous-amendement n°278 est adopté.*

*L'amendement n°4 rectifié nonies, sous-amendé, est adopté.*

*En conséquence, les amendements nos 167 rectifié bis, 58 rectifié, 57, 166 et 104 rectifié n'ont plus d'objet.*

**Mme la présidente.** – [Amendement n°231 rectifié](#) de M. Gremillet et *alii*.

**M. Daniel Gremillet.** – Cet amendement vise à garantir le respect des engagements pris.

La deuxième phase du TGV Est a été financée à 32 % par les collectivités, à 26 % par RFF et à 34 % par l'État. Les collectivités avaient financé 24 % de la première phase.

Un autre amendement, plus précis, a été déclaré irrecevable au regard de l'article 40 ; c'est dommage.

Je n'imagine pas que notre assemblée refuse de garantir un accord passé. Sachez que 16 collectivités ont passé un accord pour permettre au TGV Est d'irriguer 17 villes du territoire.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Je partage l'objectif. Ce sont souvent les collectivités territoriales qui ont été à l'origine de ces grands projets d'infrastructures, les finançant en grande partie. Mais l'amendement n°4 rectifié *nonies* satisfait pleinement cet objectif. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Exactement. Monsieur Gremillet, vous m'avez saisi il y a 48 heures : avec l'opérateur historique, je serai attentif à la desserte de votre beau département des Vosges.

La SNCF a eu besoin du soutien des collectivités territoriales : les engagements doivent être tenus. L'amendement n°4 rectifié *nonies* le permettra. Avis défavorable.

**M. Marc Laménie.** – Je voterai cet amendement, car je partage ce combat depuis de longues années.

À l'époque, RFF, l'État, les régions – Champagne-Ardenne, Lorraine, Alsace –, le bloc communal et les conseils généraux ont participé au financement de l'infrastructure, mais aussi de l'aménagement des abords des gares. Voyez Rethel, Charleville-Mézières et Sedan.

L'ancien président du Sénat, sénateur des Vosges, Christian Poncelet, avait œuvré en la matière. (*M. Jean-Baptiste Lemoyne renchérit.*)

**M. Olivier Jacquin.** – Je salue la prise de parole de M. Gremillet. En 2004, alors que j'entrais en politique, RFF nous avait mis le couteau sous la gorge pour que le département cofinance le TGV, sans clause de revoyure quand il est devenu rentable. Ce contrat de 2007 comporte un engagement de desserte pour vingt ans, qui vient donc à échéance en janvier 2027. Il y a donc, en raison de sa très faible fréquentation, un vrai risque pour la desserte de Remiremont, qu'avait obtenue l'ancien président du Sénat Christian Poncelet.

Je voterai donc cet amendement qui prend acte des méfaits de l'ouverture à la concurrence, votée dans le pacte ferroviaire de 2018. Le modèle breton de conventionnement entre TGV et TER, mis au point par Gérard Lahellec, pourrait constituer une source d'inspiration.

**M. Daniel Gremillet.** – Monsieur le rapporteur, monsieur le ministre, je ne retirerai pas mon amendement.

Jamais le TGV Est ne serait sorti de terre sans les collectivités territoriales. Je suis conseiller régional depuis 1986. Quand nous essayions d'obtenir le TGV, toujours la même réponse : non. Les collectivités territoriales ont finalement payé 2 des 5 milliards d'euros d'investissement !

Le TGV est bénéficiaire, contrairement à ce qui avait été prédit par la SNCF. Et on voudrait laisser de côté certains territoires ? Ce bénéfice n'a été possible que parce que les collectivités ont payé !

C'était la première fois que des collectivités finançaient une ligne à grande vitesse (LGV).

**M. Jacques Fernique.** – J'ai à cœur d'affirmer cette solidarité du Grand Est en cette période où cela n'est toujours pas évident... Après le Lorrain Jacquin et le Vosgien Gremillet, l'Alsacien que je suis se souvient que le TGV représente les deux tiers de la dette de la région Alsace. Cela a été douloureux, pour que Saint-Dié, Lunéville et Saverne soient desservies. Et les trains sont pleins ! Ce matin, il ne restait que trois places dans le train pour Saint-Dié de demain...

L'amendement est peut-être satisfait, mais cela va toujours mieux en l'écrivant.

**Mme Jocelyne Antoine.** – Je voterai cet amendement et m'associe à tous les élus du Grand Est. En Meuse – 180 000 habitants –, la SNCF ne voulait pas d'arrêt TGV ! C'est le conseil départemental qui a financé la gare, dont il est toujours propriétaire. Les parkings ont même dû être étendus à deux reprises, à la charge du contribuable meusien.

**M. Michel Masset.** – Le RDSE votera cet amendement. (*M. Marc Laménie applaudit.*)

**M. Laurent Burgoa.** – En Occitanie, les collectivités ont fortement contribué à l'arrivée du TGV, en finançant les gares. Le président de région d'alors, Georges Frêche, avait beaucoup appuyé pour implanter une gare TGV dans le sud du Gard, mais sans interconnexion avec la gare du centre-ville – d'où des difficultés.

L'amendement de Daniel Gremillet est de bon sens. Le département du Gard, la région Languedoc-Roussillon, les agglomérations ont financé les gares : l'État n'a pas été seul.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – On sent tout l'amour que vous portez à vos territoires, mais aussi tous les traumatismes liés à des engagements qui n'ont peut-être pas été tenus par l'opérateur ou l'État, à l'époque.

Mais l'amendement n°4 rectifié *nonies*, sous-amendé par la commission, traite du même sujet. Évitez de jouer aux apprentis sorciers en empilant les dispositifs.

Trains du quotidien, desserte fine du territoire, nouveaux projets... Il ne manque plus que le train historique pour avoir fait le tour de tous les types de trains !

Fervent défenseur du ferroviaire, je souhaite que l'on augmente fortement les moyens qui lui sont dédiés, mais cela se fera, sans besoin d'ajouter toutes ces couches.

Et nous parlons du contribuable français. Souvenez-vous, c'est l'État qui est intervenu à hauteur de 35 milliards d'euros pour effacer une partie de la dette de la SNCF.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous ne sommes pas insensibles aux amendements et aux prises de position des uns et des autres.

À titre personnel et par solidarité, je m'abstiendrai, même si l'amendement n°4 rectifié *nonies* devrait régler les choses.

*L'amendement n°231 rectifié est adopté.*

(*M. Marc Laménie applaudit.*)

**Mme la présidente.** – [Amendement n°56](#) de M. Basquin et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – L'avis conforme de l'ART sur la péréquation territoriale serait transformé en avis simple, car la décision finale doit revenir aux instances politiques. L'incitation tarifaire ne peut répondre à de simples logiques comptables.

**Mme la présidente.** – [Amendement n°244](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Hervé Gillé.** – Cet amendement prémunit SNCF Réseau de tout risque économique en interdisant la tarification à perte et ouvre la possibilité de mutualiser une partie de ses recettes *via* un fonds destiné à financer des efforts tarifaires.

**M. Didier Mandelli**, *rapporteur*. – Avis défavorable à l'amendement n°56 qui créerait des risques de contentieux. L'amendement n°244 est satisfait par la règle d'or et par le droit existant. Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot**, *ministre*. – Si j'avais été sénateur, j'aurais voté l'amendement n°231 rectifié de Daniel Gremillet... Néanmoins, il ne règle pas tout et le combat commence.

Je partage l'objectif de l'amendement n°56, mais un avis simple fragiliserait l'équilibre du système. Avis défavorable.

S'agissant de l'amendement n° 244, si le gestionnaire d'infrastructure peut mettre en place des mécanismes incitatifs *via* les tarifs des péages, il ne lui revient pas de financer les dessertes. Attendons les conclusions de la mission confiée à Dominique Bussereau. Avis défavorable.

*L'amendement n°56 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°244.*

**Mme la présidente**. – [Amendement n°151 rectifié ter](#) de M. Fagnen et *alii*.

**M. Sébastien Fagnen**. – L'aménagement du territoire est la rencontre de la géographie d'un pays et de la volonté politique d'une nation, qui s'exprime à travers ses représentants.

Cet amendement et le suivant proposent de mentionner les grands projets d'infrastructures d'intérêt national. Je pense notamment à la ligne nouvelle Paris-Normandie, victime d'un déclassement ferroviaire reconnu au plus haut niveau de l'État, alors que notre région accueille le premier port français, le site de production de sous-marins nucléaires, l'unique EPR en service et l'usine de la Hague. La Manche est ravitaillée par les corbeaux ! Ces déboires ferroviaires sont pénibles à vivre pour les 3 millions de Normands.

**Mme la présidente**. – [Amendement identique n°206 rectifié bis](#) de Mme Canalès et *alii*.

**M. Olivier Jacquin**. – Défendu.

**M. Didier Mandelli**, *rapporteur*. – Avis défavorable aux deux amendements. Nous y reviendrons lors de l'examen du projet de loi de programmation.

**M. Philippe Tabarot**, *ministre*. – Tous, nous aimons les trains, et tous les trains : trains du quotidien, lignes de desserte fine du territoire, grands projets, etc.

Mais les grands projets nationaux relèvent d'autres outils de planification.

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie était au point mort quand j'ai pris mes fonctions – le dialogue entre les deux régions était rompu. Il reprend vie, grâce à la nomination d'un nouveau délégué interministériel. Il est d'intérêt national, pour une desserte efficace. Je continuerai à me battre pour ce projet, dont je suis un fervent partisan.

**M. Sébastien Fagnen**. – Merci de cette preuve d'amour, qu'il conviendra de concrétiser dans la future loi de programmation.

Alors que mon département contribue à la souveraineté nationale, l'entretien des infrastructures y est très en retard. Les collectivités territoriales normandes se sont engagées à financer des travaux en Île-de-France pour une desserte digne de ce nom. Travaillons-y ensemble.

**M. Olivier Jacquin**. – Nous venons d'envoyer un très beau signal au Gouvernement avec l'adoption de l'amendement de M. Gremillet. Les amendements de Sébastien Fagnen et de Marion Canalès relèvent de la même logique.

J'ai appris que Brest et Morlaix ne figuraient pas sur la liste des dessertes d'aménagement du territoire. Mais qui établit cette liste ? SNCF Réseau, d'après les textes. L'ART pourrait le faire, mais elle se comporte plus en autorité de la concurrence qu'en régulateur. Je préférerais donc que ce soit les services du ministère, très compétents, qui s'en chargent. (*On apprécie au banc des ministres.*) Si le Parlement devait établir cette liste, cela serait plutôt complexe...

**M. Marc Laménie**. – Merci de vos engagements, monsieur le ministre. À titre personnel et par solidarité, je voterai ces amendements. Je me souviens des turbotrans qui allaient de Paris à Cherbourg. Je pense aussi à la ligne Paris-Nevers-Clermont-Ferrand, prolongée par la ligne des Causses et celle des Cévennes. Ces trains d'équilibre du territoire sont très utilisés. Quant à Daniel Chasseing et d'autres collègues, ils se battent pour la ligne Paris-Limoges-Brives – anciennement ligne du Capitole.

*Les amendements identiques n°s 151 rectifié ter et 206 rectifié bis ne sont pas adoptés.*

**Mme la présidente**. – [Amendement n°1 rectifié octies](#) de Mme Carrère-Gée et *alii*.

**M. Hervé Maurey**. – L'aménagement du territoire n'est pas une simple faculté. C'est une obligation : le document de référence du réseau doit prévoir des dispositifs incitatifs.

**Mme la présidente**. – [Amendement identique n°203](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Hervé Gillé**. – Défendu.

**M. Didier Mandelli**, *rapporteur*. – Avis favorable à cette utile précision.

**Une voix à droite**. – Victoire !

**M. Philippe Tabarot**, *ministre*. – Bien que j'attende avec impatience les conclusions du rapport Bussereau, je souscris à l'allégresse générale : avis favorable.

**M. Olivier Jacquin**. – Très bien !

*Les amendements identiques n°s 1 rectifié octies et 203 sont adoptés.*

**M. Rémy Pointereau.** – Bravo !

**Mme la présidente.** – [Amendement n°92 rectifié bis](#) de Mme Delattre et *alii*.

**M. Michel Masset.** – Le tourisme et les grands événements engendrent des flux de voyageurs, insuffisamment pris en compte dans le document de référence du réseau. Cet amendement y remédie.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à cette précision qui complexifie l'élaboration du document de référence du réseau. En outre, c'est déjà pris en compte par de nombreux opérateurs.

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

*L'amendement n°92 rectifié bis n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – [Amendement n°192](#) de M. Mérillou et du groupe SER.

**Mme Audrey Bélim.** – Les liaisons ferroviaires transversales doivent être mieux intégrées dans notre stratégie nationale d'investissement. Alors qu'elles sont essentielles pour le désenclavement des territoires et comme alternative à la voiture, elles ont souffert d'un sous-investissement chronique et risquent de se dégrader, voire de fermer.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable, car satisfait par les amendements n°s1 rectifié *octies* et 4 rectifié *nonies*. Nous pourrions en reparler lors de l'examen du projet de loi de programmation.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis, car l'amendement est plus que satisfait.

*L'amendement n°192 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – [Amendement n°3 rectifié octies](#) de Mme Carrère-Gée et *alii*.

**Mme Marie-Claire Carrère-Gée.** – Sénatrice parisienne, me revoilà à contre-emploi pour défendre l'aménagement du territoire...

Cet amendement sécurise les décisions de SNCF Réseau quand elle impose aux opérateurs des dessertes pertinentes sur le plan de l'aménagement du territoire.

**Mme la présidente.** – [Amendement identique n°205](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Olivier Jacquin.** – Très bien défendu.

**Mme la présidente.** – [Sous-amendement n°277](#) de M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous améliorons l'amendement en prévoyant un avis conforme de l'ART en amont de la décision de SNCF Réseau.

**Mme la présidente.** – [Sous-amendement identique n°289](#) de M. Rochette.

**M. Pierre Jean Rochette.** – Replaçons l'ART dans son rôle de régulatrice, garante notamment de

l'équilibre entre les sillons rentables et les autres, notamment vers Saint-Étienne. Sachez que des compagnies françaises profitent aussi de l'ouverture à la concurrence.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable aux amendements identiques n°s3 rectifié *octies* et 205 sous réserve de l'adoption des sous-amendements.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Je partage l'objectif des amendements n°s3 rectifié *octies* et 205, dont l'efficacité est renforcée par les sous-amendements n°s277 et 289. Aussi, sagesse générale.

**M. Olivier Jacquin.** – L'ART me semble plus préoccupée d'ouverture à la concurrence que d'aménagement du territoire – c'est une autorité de la concurrence *bis*. Néanmoins, ces sous-amendements sont un progrès et permettront d'adopter ensuite les amendements : nous les voterons.

**Mme Marie-Claire Carrère-Gée.** – On peut adopter l'amendement sans adopter le sous-amendement...

L'ART se prononcera *in fine* sur l'accord-cadre. Mais là, il faudra lui demander son avis conforme dès que l'on veut prendre un café ! Quelle est sa légitimité pour se prononcer en matière d'aménagement du territoire ? Je veux bien que le ministre, ses services ou SNCF Réseau – l'État est présent dans son conseil d'administration – se prononcent, mais pas l'ART, car ce n'est pas son métier.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'ART devra donner son avis sur l'accord-cadre. L'objectif est de simplifier et de gagner du temps. (*Mme Marie-Claire Carrère-Gée proteste.*)

*Les sous-amendements identiques n°s277 et 289 sont adoptés.*

*Les amendements identiques n°s3 rectifié octies et 205, sous-amendés, sont adoptés.*

**Mme la présidente.** – [Amendement n°2 rectifié octies](#) de Mme Carrère-Gée et *alii*.

**M. Hervé Maurey.** – En cas de demande de sillons supérieure à l'offre, permettons à SNCF Réseau de privilégier les propositions prenant en compte les dessertes d'aménagement du territoire.

**Mme la présidente.** – [Amendement identique n°204](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Olivier Jacquin.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – [Sous-amendement n°276](#) de M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Il est nécessaire de transformer l'impératif fait à SNCF Réseau en simple faculté, pour des raisons de sécurité juridique, car l'indépendance de SNCF Réseau en matière de redevances ferroviaires doit être respectée.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Sagesse aux deux excellents amendements. Mais sagesse encore plus bienveillante au sous-amendement, qui les sécurise.

*Le sous-amendement n°276 est adopté.*

*Les amendements identiques n°s2 rectifié octies et 204, sous-amendés, sont adoptés.*

**Mme la présidente.** – [Amendement n°146 rectifié](#) de Mme Morin-Desailly et *alii*.

**M. Franck Dhersin.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable, car des informations confidentielles de SNCF Réseau pourraient ainsi être rendues publiques.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis défavorable, également.

*L'amendement n°146 rectifié n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – [Amendement n°281](#) de M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Alors que l'article 10 allonge le cycle tarifaire des redevances ferroviaires de trois à cinq ans, nous proposons que le cycle commençant en 2030 soit de quatre ans. SNCF Réseau pourra ainsi adapter progressivement ses outils techniques.

*L'amendement n°281, accepté par le Gouvernement, est adopté.*

*L'article 10, modifié, est adopté.*

### Après l'article 10

**Mme la présidente.** – [Amendement n°105](#) de M. Fargeot.

**M. Daniel Fargeot.** – L'attribution des sillons repose essentiellement sur des critères techniques et économiques. Permettons au gestionnaire d'infrastructure de prendre aussi en compte l'équilibre du système ferroviaire. Il ne s'agit pas de restreindre l'accès au réseau, mais de mieux prendre en compte l'intérêt général dans les décisions.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable, car satisfait par les amendements n°s2 rectifié octies, 3 rectifié octies, 204 et 205.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Satisfait, notamment par les amendements n°s2 rectifié octies et 3 rectifié octies.

*L'amendement n°105 est retiré.*

**Mme la présidente.** – [Amendement n°168](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Sébastien Fagnen.** – L'ouverture à la concurrence prévue par le pacte ferroviaire de 2018 a créé des disparités territoriales. En situation de monopole, la SNCF effectuait une péréquation entre

lignes rentables et déficitaires. Depuis l'ouverture à la concurrence, la SNCF a baissé ses prix sur le Paris-Lyon, et diminué le nombre de trains sur d'autres lignes.

Nous proposons de créer une contribution sur les billets de train des lignes ouvertes à la concurrence pour alimenter un fonds, dont bénéficieraient les entreprises ferroviaires qui feraient circuler les trains sur les lignes déficitaires. Cette contribution s'élèverait à 25 % du montant de la baisse de prix ; les voyageurs conservant ainsi le bénéfice de 75 % de ladite baisse.

Nous perpétons ainsi la logique positive de la péréquation, dans le contexte malthusien de l'ouverture à la concurrence.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Par principe, nous sommes défavorables à la création de nouvelles taxes. De plus, cet amendement va à l'encontre de notre impératif de simplification.

Alors que le prix du train est perçu comme élevé, arrêtons de taxer ceux qui renoncent à prendre la voiture. En outre, cette taxe se heurterait à des obstacles techniques rédhibitoires : il faudrait embaucher vingt personnes pour calculer l'assiette de la taxe... L'ART a indiqué dans son dernier avis qu'une hausse de la fiscalité sur les SLO pourrait la conduire à refuser d'homologuer les redevances ferroviaires. Enfin, la taxe serait affectée au budget général de l'État – et non à un fonds.

Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Effectivement, nous ne reverrions jamais le produit de cette taxe... Ce signal négatif ne serait pas une solution adéquate pour pérenniser les dessertes d'aménagement du territoire. Les dispositions de l'article 10 sont suffisantes, dans l'attente du rapport Bussereau.

**M. Olivier Jacquin.** – L'approche peut paraître complexe et contre-intuitive, mais il y aura bientôt deux catégories de Français : ceux qui auront plus de trains moins chers, et les autres...

Nous proposons donc un compromis tenant compte de la baisse des prix constatée. Le prix payé par l'utilisateur n'augmentera pas, mais sa diminution sera moindre. L'ART pourra sans difficulté le calculer.

Monsieur le ministre, seul l'article 40 m'a empêché d'affecter le produit de cette taxe à un fonds de péréquation. Qu'en pensez-vous ?

*L'amendement n°168 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – [Amendement n°182](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat.** – Dans le même esprit, cet amendement prévoit d'instaurer une taxe sur le chiffre d'affaires des entreprises concurrentes de la SNCF, afin de rétablir l'équité. En effet, si toutes les entreprises ferroviaires contribuent au financement du réseau *via* les péages, seule la SNCF le finance deux fois – *via* le fonds de concours au sein duquel transite

une partie des bénéficiaires de SNCF Voyageurs, au profit de SNCF Réseau.

Nous avons prévu des garde-fous : les opérateurs alternatifs ne seront redevables de cette taxe qu'au bout de cinq ans et seulement s'ils dépassent les 50 millions d'euros de chiffre d'affaires.

Pour des raisons de recevabilité financière, nous n'avons pas pu affecter le produit de la taxe à un fonds, mais notre souhait est bien que le rail paye le rail.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Même avis que sur l'amendement précédent. Cette « contribution » est une taxe et ce n'est certainement pas une simplification.

De plus, l'exemption de SNCF Voyageurs que vous prévoyez est contraire au principe constitutionnel d'égalité devant les charges publiques ; et la fixation du taux de la taxe par décret est contraire au principe constitutionnel de légalité de l'impôt.

Enfin, l'assiette de la taxe serait constituée par le chiffre d'affaires, même si l'entreprise est déficitaire : cela n'est pas tenable !

Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Comme on disait dans *Les chiffres et les lettres* : pas mieux ! Avis défavorable.

**M. Olivier Jacquin.** – Monsieur le ministre, je n'ai pas encore entendu vos solutions pour compenser les baisses de péage de SNCF Réseau, monsieur le ministre.

Nous vous avons fait plusieurs propositions. D'après mes informations, une telle contribution sur les billets existait du temps d'Air Inter. Mais vous refusez de mettre les nouveaux entrants sur un pied d'égalité avec SNCF Voyageurs. C'est l'Association française du rail (Afra), à laquelle je demandais quand un opérateur était suffisamment solide, qui m'a suggéré ce délai de cinq ans.

*L'amendement n°182 n'est pas adopté.*

*La séance est suspendue à 13 h 05.*

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE OUZOULIAS,  
VICE-PRÉSIDENT

*La séance reprend à 14 h 35.*

**M. le président.** – [Amendement n°102 rectifié bis](#) de M. Uzenat et *alii*.

**M. Simon Uzenat.** – Cet amendement vise à demander au Gouvernement un rapport sur les conditions de mise en œuvre, à titre expérimental, de territoires à mobilité alternative pour construire des solutions intégrées afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle, qui pèse lourdement sur le budget

des ménages. Le système automobile coûte 305 milliards d'euros par an.

Une alternative à la voiture est techniquement possible partout. Toutefois, l'éclatement des compétences de la mobilité empêche le déploiement de solutions pleinement intégrées.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à cette demande de rapport. De nombreux territoires proposent déjà des solutions.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis, même si je comprends la démarche de M. Uzenat.

**M. Simon Uzenat.** – L'article 40 de la Constitution ne nous laisse pas d'autre possibilité qu'une demande de rapport. Nous ne sommes pas des obsédés des rapports !

Nous devons aller plus loin dans la coordination des offres alternatives à la voiture individuelle.

*L'amendement n°102 rectifié bis n'est pas adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n°123 rectifié](#) de M. Maurey et *alii*.

**M. Hervé Maurey.** – À mon tour, je propose un rapport, même si je n'en suis pas fanatique, le sujet méritant une exception : le Gouvernement devrait étudier l'intérêt d'une sortie de SNCF Réseau du groupe SNCF pour garantir son indépendance. Le gestionnaire de l'infrastructure doit être neutre et séparé d'un opérateur, certes historique, mais ayant vocation à devenir un opérateur parmi d'autres.

La régénération du réseau est en grande partie financée par SNCF Réseau, qui reçoit des recettes issues des profits de SNCF Voyageurs... SNCF Réseau a donc tout intérêt à ce que SNCF Voyageurs dégage des profits. Nous avons besoin des lumières du Gouvernement et de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) sur le sujet.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Ce sujet, fort intéressant, a été largement traité par l'ART. (*M. Hervé Maurey en doute.*)

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis. Le Gouvernement est attaché à l'unicité du groupe SNCF, choix fait en 2014, réaffirmé en 2018 lors du [nouveau pacte ferroviaire](#), au bénéfice des salariés du groupe et de sa performance économique.

Je comprends que l'on puisse se poser la question. Pour autant, le Gouvernement est attaché aux garanties d'indépendance de SNCF Réseau. Le [rapport de l'ART d'octobre 2024](#) ne relève aucun manquement de SNCF Réseau à son devoir d'indépendance.

**M. Olivier Jacquin.** – J'apprécie les interventions pertinentes d'Hervé Maurey, que je considère comme un régulateur parmi les libéraux.

En 2018, j'avais déposé des amendements proposant que SNCF Réseau demeure un établissement public industriel et commercial (Épic), pour le protéger. La ministre avait argumenté sur la nécessité de l'unicité du groupe pour la gestion du personnel et de la mobilité interne.

Nous étions opposés au nouveau pacte ferroviaire. L'article 4 de [la proposition de loi Maurey-Nègre](#), qui a précédé le nouveau pacte ferroviaire, portait sur l'aménagement du territoire. Vous vous rendez enfin compte de l'impact de l'ouverture à la concurrence sur certains territoires. Si demain SNCF Voyageurs était un opérateur séparé, peut-être que votre camp proposerait de le privatiser... Nous voterons votre amendement.

**M. Hervé Maurey.** – Merci de ces compliments, monsieur Jacquin. J'en suis honoré.

M. le rapporteur m'oppose que l'ART a tranché... Je suis très respectueux de l'ART, mais ce n'est pas son rôle. Selon elle, SNCF Réseau ne dispose pas des moyens suffisants pour garantir son indépendance.

Je n'ai pas déposé un amendement pour scinder SNCF ; je pose simplement la question. Ce n'est pas dans mon habitude de demander des rapports.

**M. Marc Laménie.** – Ce travail, au Sénat, n'est pas vain. Tant pis si je parais nostalgique ou ringard : il faut conserver ses convictions. J'ai été le seul, dans mon groupe majoritaire, à voter avec la gauche contre le nouveau pacte ferroviaire, pour des raisons déontologiques. (*Mme Marie-Claude Varillas le confirme.*)

Il est parfois difficile de s'y retrouver dans les méandres de la SNCF et de ses filiales...

Je voterai l'amendement de M. Maurey.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Les mots ont leur importance : je n'ai pas dit que l'ART avait tranché, mais qu'elle avait réalisé de nombreux travaux sur le sujet.

**M. Pierre Jean Rochette.** – Ces questions sont intéressantes. Un train qui roule en France doit être homologué. Qui fait passer les tests ?

**M. Olivier Jacquin.** – La SNCF.

**M. Pierre Jean Rochette.** – Effectivement. C'est pourquoi cela met quatre ans en France, contre un an ailleurs... Il faudrait des *checks and balances*, des contrepoids, pour que chacun puisse opérer librement sur le marché national.

*L'amendement n°123 rectifié n'est pas adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n°169](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat.** – Le niveau des péages ferroviaires français est le plus élevé de l'Union européenne, surtout sur les lignes les plus rentables,

avec un taux de couverture de plus de 120 % des coûts complets, notamment en raison de la redevance de marché. Nous voulons que le Gouvernement complète le [rapport sur la tarification et le financement du réseau ferré national](#) remis en février 2024 par l'IGF et l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd). Nous estimons à 2 milliards d'euros la moindre recette que cela représenterait pour SNCF Réseau. Il faudrait alors envisager des compensations. Une baisse des péages pourrait provoquer un choc d'offre utile, tout en garantissant des prix plus raisonnables, puisqu'ils représentent en moyenne 40 % du prix des billets.

Nous voulons un rapport avant la loi de programmation pour décider en connaissance de cause. Le train ne doit pas coûter plus cher que la voiture, alors qu'il pollue moins.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à cette demande de rapport.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Une baisse significative des péages ferroviaires fragiliserait le modèle économique du réseau ferroviaire national.

Nous avons une priorité d'investissement de 4,5 milliards d'euros pour régénérer le réseau.

Un rapport de l'IGF et de l'Igedd a déjà été rendu public sous mon impulsion lors de la conférence Ambition France Transports.

On pourrait plutôt organiser un colloque, monsieur Maurey, pour connaître les propositions de ce côté de l'hémicycle (*l'orateur montre la gauche*) concernant celui qui pourrait être le gestionnaire de l'infrastructure de transports si ce n'était pas SNCF Réseau.

**M. Simon Uzenat.** – Nous appelons à compléter le rapport de 2024. Nous ne contestons pas le manque à gagner... Certes, il pourrait y avoir plus de voyageurs dans les trains. Nous devons faire de l'accès aux trains une priorité publique, par une accessibilité tarifaire renforcée. Le train est systématiquement plus cher que les moyens de transport carbonés... Nous ne pouvons pas continuer comme cela. Nous ne voulons pas nous résoudre à cette fatalité du train trop cher.

**M. Olivier Jacquin.** – Je souhaitais justement vous faire réagir sur le prix du train, supérieur à l'avion et au coût marginal de la voiture électrique. Vous avez dit que vous vouliez compenser les baisses de péage. Nous vous proposons différentes recettes provenant des TSBA non affectée ou l'écotaxe poids lourds que vous avez refusée tout à l'heure.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – C'est Ségolène Royal qui l'a refusée !

**M. Olivier Jacquin.** – Dommage que vous ne vouliez pas étudier ces pistes.

**M. Hervé Maurey.** – Loin de moi l'idée de dire qu'il faut confier le réseau à une autre structure. Mais le gestionnaire de réseau doit être totalement

indépendant de tout opérateur, comme cela se passe dans le secteur de l'électricité.

**M. Jean-François Longeot**, *président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable*. – À la vitesse à laquelle nous allons, à six amendements par heure, nous finirons demain soir.

**M. Olivier Jacquin**. – Nous serons majoritaires !

**M. Jean-François Longeot**, *président de la commission*. – Je suis pour les échanges, mais vous pouvez aussi travailler tout seul...

*L'amendement n°169 n'est pas adopté.*

## Article 11

**M. Jacques Fernique**. – Cet article fait quasi consensus. Il conforte l'établissement public national des grands projets pour contribuer au développement des services express régionaux métropolitains (Serm), en se mettant à la disposition des collectivités territoriales et de l'État, pour participer, par son expertise, à coordonner des opérations complexes et multimodales. Les Serm favorisent une intensification des mobilités pour que nos périphéries soient bien connectées avec nos métropoles. Nous avons besoin de cette efficacité publique pour le désenclavement, la transition écologique des mobilités et l'aménagement du territoire.

Il y a un malentendu dans l'opinion. La Société des grands projets (SGP) n'est pas une société privée à but lucratif, mais une machine publique pour favoriser les mobilités, au profit de l'intérêt général. Nous voterons cet article 11.

**Mme Evelyne Corbière Naminzo**. – *(Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K)* Le temps du constat est derrière nous. La crise du carburant rappelle une évidence : la situation actuelle n'est plus tenable. À La Réunion, le coma circulatoire nous coûte trop. Il exacerbe les inégalités. Comment expliquer qu'il faille 2 h 30 pour relier en voiture deux pôles distants de seulement 40 km ? Le trafic augmente chaque année de 2,5 %. On annonce 100 000 véhicules supplémentaires sur nos routes d'ici à 2035. L'attentisme et le fatalisme ne sont pas des solutions !

Trop de projets nécessaires ont été abandonnés. Nous subissons les conséquences de l'abandon du tram-train. Dès 2023, la région a organisé les états généraux des mobilités, au résultat sans équivoque : 77 % des Réunionnais souhaitent la construction d'un réseau ferroviaire.

La totalité des forces politiques est favorable au train. Tout en étant conscientes de la situation financière de l'État, toutes les AOM ont décidé la création, ensemble, d'une société de projet sur le modèle de la Société du Grand Paris. Mais elle n'est pas à l'ordre du jour de votre projet de loi.

**Mme Viviane Malet**. – Avec mes collègues sénateurs de La Réunion, nous avons déposé un amendement transpartisan afin de créer une société de projet. La congestion du réseau routier a des répercussions sur la qualité de vie. La région et les collectivités territoriales veulent créer un Épic sous le nom de Société réunionnaise des grands projets. Le modèle parisien a démontré son efficacité. Il n'y a aucune raison de ne pas le suivre à La Réunion. Cette société pourra offrir une maîtrise d'ouvrage qualitative. Mais notre amendement a été déclaré irrecevable alors que la création de cette société n'engage aucun coût pour l'État.

La circulation est insupportable à La Réunion ; il est urgent de bâtir un système de transports efficace proposant une alternative à la voiture.

Le projet Réunion Express a fait l'objet de discussions depuis près de trois ans. La somme de 40 millions d'euros a été attribuée aux études préalables, *via* le contrat de convergence et de transformation. C'est un projet consensuel. Monsieur le ministre, vous engagez-vous à nous accompagner ?

**M. Philippe Tabarot**, *ministre*. – J'ai l'impression d'être aux questions au Gouvernement... Je suis désolé de l'application de l'article 40 – je n'en suis pas responsable ; j'ai bien entendu votre plaidoyer pour les mobilités à La Réunion. Le contrat de convergence et de transformation 2024-2027 accompagne les études du projet permettant d'identifier le schéma et les modalités de financement.

La Réunion a tenu les états généraux de la mobilité de mai à juillet 2023. Le débat public se tiendra à l'automne.

À La Réunion comme ailleurs outre-mer, la route est ultradominante et les embouteillages durent des heures.

Face au défi de la transition écologique, les outre-mer doivent pouvoir développer des mobilités du quotidien offrant une alternative au monovoiturage.

La loi de finances pour 2026 a étendu aux collectivités de l'article 73 de la Constitution la possibilité de lever le versement mobilité régional et rural (VMRR).

Au-delà, le directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités, ici présent, a reçu les représentants de La Réunion. Il a émis des propositions de rédaction sur la proposition de loi créant la société des grands projets de La Réunion en début de semaine. Mon cabinet me rend fréquemment compte des avancées du projet.

**M. le président**. – [Amendement n°279](#) de M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

**M. Didier Mandelli**, *rapporteur*. – Pour poursuivre le débat sur La Réunion, la commission était, sur le principe, plutôt favorable à l'amendement déclaré

irrecevable. Nous voulions connaître l'avis du Gouvernement et l'avons obtenu. Nous nous réjouissons que celui-ci soit positif.

L'amendement n°279 est rédactionnel.

**M. Philippe Tabarot**, *ministre*. – Avis favorable.

*L'amendement n°279 est adopté.*

**M. le président**. – [Amendement n°209](#) de Mme Havet et du RDPI.

**Mme Nadège Havet**. – Cet amendement vise à systématiser l'étude des solutions de mobilité partagée dans les politiques de financement et de déploiement du Serm. Je le retire.

*L'amendement n°209 est retiré.*

**M. le président**. – [Amendement n°280 rectifié](#) de M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

*L'amendement rédactionnel n°280 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.*

*L'article 11, modifié, est adopté.*

## Après l'article 11

**M. le président**. – [Amendement n°62](#) de Mme Gréaume et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin**. – Cet amendement précise les critères de planification des Serm. Le texte ne mentionne pas la desserte des établissements de santé. Or, pour bon nombre de concitoyens, la mobilité conditionne l'accès aux soins. Il faut mieux planifier. Il s'agit d'une mesure de cohérence sociale, qui ne crée aucune charge supplémentaire.

**M. Didier Mandelli**, *rapporteur*. – Avis défavorable : le statut de Serm doit être source de simplification. N'alourdissons pas le texte de contraintes supplémentaires. L'amendement me semble satisfait par le texte actuel.

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

*L'amendement n°62 est retiré.*

## Article 12

**M. Jacques Fernique**. – Cet article 12 prévoit une indexation automatique des tarifs des usagers des transports publics sur l'inflation. C'est une mesure d'affichage, en trompe-l'œil. Il me semble déséquilibré que seule cette ressource soit identifiée dans l'attente des recettes des péages autoroutiers.

Le Cese a rendu un avis critique, parlant de désincitation à l'utilisation des transports publics.

Comment apprécier l'application de cette obligation AOM par AOM ? Les tarifs sont tellement variables que le contrôle mécanique de cette indexation automatique sera inopérant.

**M. Olivier Jacquin**. – Cet article, intellectuellement intéressant, est le seul élément de recette que vous proposez à ce stade... Nous cherchons tous des solutions pour augmenter les moyens des AOM. Cependant, cette réflexion doit d'abord passer par une totale refonte de la fiscalité des transports, notamment du versement mobilité. Je ne suis pas un ayatollah de la gratuité, car elle est réservée aux collectivités riches ; en outre, elle est susceptible de contraindre l'offre.

La proposition 11 de la conférence Ambition France Transports contenait plusieurs pistes : taxe foncière additionnelle, taxe régionale additionnelle sur les certificats d'immatriculation... Je ne doute pas que le ministre donnera un avis favorable à ces amendements qui reprennent les conclusions des ateliers animés par Didier Mandelli.

**M. Philippe Tabarot**, *ministre des transports*. – Cet article a été caricaturé – pas dans cet hémicycle, mais dans une certaine presse.

Le Gouvernement n'a pas l'intention de doubler les tarifs des transports en commun. Ce n'est d'ailleurs pas l'État qui fixe ces tarifs. Cet article, issu des travaux de la conférence Ambition France Transports, donne la possibilité aux collectivités territoriales qui le souhaitent d'indexer leurs tarifs sur l'inflation. Cela deviendra le droit commun, mais les autorités organisatrices conserveront leur liberté tarifaire et donc la possibilité de ne pas le mettre en œuvre.

L'indexation stabilisera la part des usagers dans le financement. Dans notre pays, les collectivités territoriales mettent en place des tarifs sociaux. Au moment où l'on demande 2,5 milliards d'euros par an aux sociétés concessionnaires, je regrette que certains continuent de défendre la gratuité : nous avons besoin des recettes venant des usagers. Les transports en commun ont un coût, qui doit être partagé.

**M. le président**. – [Amendement n°63](#) de M. Basquin et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin**. – C'est un débat de fond, dans lequel personne ne mérite d'être caricaturé. Nous connaissons les augmentations de charges des AOM et sommes soucieux de l'autonomie financière des collectivités territoriales. Mais nous refusons la double peine sociale et écologique. Il faudrait au contraire diminuer la part de financement supportée par les usagers, voire tendre vers la gratuité. Ce sont des municipalités communistes comme Aubagne en 2009 qui ont, les premières, assumé cette gratuité. Elles ont été rejointes par d'autres, telles que la communauté urbaine de Dunkerque. Quelque 40 collectivités ont déjà rendu les transports gratuits.

**M. le président**. – [Amendement identique n°170](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Sébastien Fagnen**. – Cet article porte atteinte au pouvoir d'achat des usagers. En période d'inflation élevée, sur fond d'exacerbation des tensions géopolitiques, ce mécanisme renchérit le prix d'un

service du quotidien. En appliquant la logique de l'article 12, le coût d'un abonnement de TER de 200 euros mensuels croîtrait de 336 euros sur l'année. Dans certains cas, les usagers pourraient payer davantage alors que l'offre pourrait être dégradée. Supprimons cet article.

**M. le président.** – [Amendement identique n°219](#) de M. Fernique et *alii*.

**M. Jacques Fernique.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à ces amendements de suppression. Nous sommes très attachés au principe de libre administration des collectivités territoriales, mais il est respecté. En moins de cinquante ans, la participation de l'usager aux dépenses est passée de 70 % à moins de 30 %. Toutes choses égales par ailleurs, on pourrait faire un parallèle avec la taxe foncière et la taxe d'habitation, dont les bases sont revalorisées sur l'inflation. Je ne connais aucune collectivité qui l'ait refusée. Certaines en rajoutent même 2 % à 3 %. Ce principe d'indexation existe donc déjà.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Je rejoins le rapporteur. Messieurs les sénateurs, faites un peu confiance aux AOM. Si elles veulent indexer les tarifs sur l'inflation, c'est pour augmenter l'offre, tant quantitativement que qualitativement. Si vous demandez parallèlement le déplafonnement du versement mobilité, c'est bien que vous leur faites confiance. Les usagers paient entre 20 % et 25 % du coût du transport. Ce sont les entreprises et les contribuables qui paient le reste !

**M. Olivier Jacquin.** – Je pourrais presque partager votre avis sur la gratuité. Mais cet article est incantatoire. Le rapporteur nous renvoie en permanence à la simplification, mais cet article ajoute des complications inutiles.

**M. Simon Uzenat.** – Monsieur le rapporteur, cette augmentation de la base des impôts locaux permet aux élus de dire : « Ce n'est pas nous, c'est l'État. » Là, les élus seront en première ligne. C'est donc une entorse à la libre administration. De plus, monsieur le ministre, il n'y a qu'un article sur les recettes. Pourquoi ? Le message envoyé est problématique.

*Les amendements identiques n°s 63, 170 et 219 ne sont pas adoptés.*

**M. le président.** – [Amendement n°109 rectifié bis](#) de M. Rochette et *alii*.

*L'amendement n°109 rectifié bis est retiré.*

**M. le président.** – [Amendement n°171](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Olivier Jacquin.** – Faute de supprimer l'article, nous protégeons les populations en situation de précarité. Monsieur le ministre, c'est une vraie question politique.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Je ne fais pas de politique !

**M. Olivier Jacquin.** – La loi SRU a imposé aux AOM des tarifs sociaux avec des réductions de 50 % pour le premier décile. Cela n'existe pas dans le ferroviaire. Je ne parle pas de SLO, mais des intercités. Pour quelles raisons ces tarifs sociaux ne devraient-ils pas être appliqués par l'État dans les intercités ?

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable : les AOM ont la possibilité de pratiquer des tarifs différenciés.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis défavorable.

*L'amendement n°171 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n°172](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Olivier Jacquin.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable : toutes les mesures financières seront à intégrer dans le futur projet de loi de finances.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis défavorable.

*L'amendement n°172 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n°210](#) de Mme Havet et du RDPI.

**Mme Nadège Havet.** – La gratuité fait peser le coût des transports sur les contribuables. Le financement repose déjà largement sur des mécanismes de solidarité. En Île-de-France, 10 % des abonnements sont gratuits. En outre, la participation des employeurs augmente.

Cet amendement ajoute une précision : toute réduction doit mentionner ses modalités et son financement.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. L'article 13 prévoit déjà un rapport annuel ; votre amendement est satisfait.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Cet amendement, très intéressant, est toutefois satisfait.

*L'amendement n°210 est retiré.*

*L'article 12 est adopté.*

### Article 13

**M. le président.** – [Amendement n°66](#) de Mme Gréaume et du groupe CRCE-K.

**Mme Marie-Claude Varailas.** – Nous élargissons la composition du comité des partenaires aux représentants des personnes en situation de handicap et des professionnels de santé, directement concernés par les décisions prises. L'équilibre de l'instance n'est pas altéré, puisque leur voix ne serait que consultative.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable, la commission est sensible à la question du handicap.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis favorable, même s'il est déjà possible de prévoir la

représentation des associations de personnes en situation de handicap et des professionnels de santé. Si ce n'est pas suffisamment clair, précisons-le !

*L'amendement n°66 est adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n°127 rectifié bis](#) de Mme Bélim et M. Jacquin.

**M. Olivier Jacquin.** – La Réunion a organisé des états généraux de la mobilité en 2023, avec une vaste consultation citoyenne. Audrey Bélim propose judicieusement que les recommandations ou avis du comité des partenaires soient rendus publics.

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

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Le comité des partenaires associe une large représentation des employeurs, des salariés, des associations d'usagers, voire des citoyens tirés au sort. Ses avis ne sont pas confidentiels. Avis défavorable à l'amendement donc, mais je ne m'offusquerai pas de son adoption.

*L'amendement n°127 rectifié bis est adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n°137 rectifié](#) de Mme Housseau et *alii*.

**M. Franck Dhersin.** – Compléter les rapports d'impact des services par des indicateurs d'usage réel et d'efficacité économique – comme le taux réel d'occupation en matière de covoiturage, par exemple – aiderait les AOM à mieux orienter leurs investissements et à garantir une complémentarité plus efficace entre les différents modes de transport.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cette mesure générerait des contraintes et des coûts pour les collectivités. Or notre leitmotiv est la simplification. Avis défavorable.

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

*L'amendement n°137 rectifié n'est pas adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n°65](#) de Mme Varailles et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – Défendu.

**M. le président.** – [Amendement n°282](#) de M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

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

Avis défavorable à l'amendement n°65, source de complexité supplémentaire pour les collectivités. La disposition qu'il supprime a été introduite en commission à l'initiative d'Olivier Jacquin.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Défavorable à l'amendement n°65 ; favorable à l'amendement n°282.

*L'amendement n°65 n'est pas adopté.*

*L'amendement n°282 est adopté.*

*L'article 13, modifié, est adopté.*

## Après l'article 13

**M. le président.** – [Amendement n°154 rectifié bis](#) de M. Levi et *alii*.

**M. Marc Laménie.** – Défendu.

**M. le président.** – [Amendement n°258 rectifié ter](#) de Mme Delattre et *alii*.

**M. Michel Masset.** – Le système de plafonnement du versement mobilité est rigide et déconnecté des réalités territoriales.

L'amendement permet aux AOM d'augmenter le taux du versement mobilité, sans que cette hausse excède deux fois le taux moyen constaté l'année précédente au niveau national. Cela permet d'adapter les efforts en fonction des besoins et des dynamiques démographiques.

**M. le président.** – [Amendement n°152 rectifié bis](#) de M. Levi et *alii*.

**M. Marc Laménie.** – Défendu.

**M. le président.** – [Amendement identique n°253 rectifié ter](#) de Mme Delattre et *alii*.

**M. Michel Masset.** – Défendu.

**M. le président.** – [Amendement n°35 rectifié bis](#) de Mme Antoine et *alii*.

**Mme Jocelyne Antoine.** – Défendu.

**M. le président.** – [Amendement n°74 rectifié](#) de Mme Varailles et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – Monsieur le ministre, vous nous demandez de faire confiance aux AOM concernant l'indexation des tarifs sur l'inflation. En retour, nous vous demandons de faire confiance aux collectivités si elles souhaitent augmenter le taux du versement mobilité.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous avons décidé de ne pas aborder dans ce texte la question des financements, qui relève de la loi de programmation et du PLF. L'avis sera donc défavorable sur tous les amendements qui traitent du versement mobilité ou d'autres taxes.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – J'ai toujours défendu la responsabilité des AOM sur ce sujet. J'avais porté le versement mobilité régional (VMR) pour donner des ressources nouvelles aux régions – même si certaines ne s'en sont pas saisi. Faut-il prévoir de nouvelles ressources fiscales, alors que certains outils fiscaux disponibles ne sont pas utilisés à leur plein potentiel ? Cela dit, je suis prêt à travailler avec vous sur de nouvelles pistes, à l'instar de la taxe de séjour additionnelle, lors du PLF 2027.

Avis défavorable à ces amendements. L'article 13 renforce le comité des partenaires pour améliorer le dialogue autour du versement mobilité : c'est un préalable à toute nouvelle mesure.

**M. Marc Laménie.** – Ces sujets sont importants et techniques. Les collectivités, les usagers et les entreprises doivent être associés. Cela dit, je retire mes amendements.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Merci.

**M. Michel Masset.** – Je suivrai Marc Laménie, qui nous fait voyager depuis deux jours... (*Sourires*)

*Les amendements n<sup>os</sup> 154 rectifié bis, 258 rectifié ter 152 rectifié bis, 253 rectifié ter et 35 rectifié bis sont retirés.*

*L'amendement n<sup>o</sup> 74 rectifié n'est pas adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n<sup>o</sup> 12 rectifié bis](#) de M. Maurey et *alii*.

*L'amendement n<sup>o</sup> 12 rectifié bis n'est pas défendu.*

**M. le président.** – [Amendement n<sup>o</sup> 153 rectifié bis](#) de M. Levi et *alii*.

**M. Marc Laménie.** – Défendu.

**M. le président.** – [Amendement identique n<sup>o</sup> 257 rectifié ter](#) de Mme Delattre et *alii*.

**M. Michel Masset.** – Amendement de repli.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable, pour les raisons déjà évoquées.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis pour les mêmes raisons.

*Les amendements identiques n<sup>os</sup> 153 rectifié bis et 257 rectifié ter ne sont pas adoptés.*

**M. le président.** – [Amendement n<sup>o</sup> 11 rectifié bis](#) de M. Maurey et *alii*.

*L'amendement n<sup>o</sup> 11 rectifié bis n'est pas défendu.*

**M. le président.** – [Amendement n<sup>o</sup> 173 rectifié](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat.** – Le cadre du versement mobilité reste inadapté à la réalité de nombreux territoires, dont les communautés de communes rurales peu denses. La [loi d'orientation des mobilités](#) (LOM) l'a conditionné à l'existence d'une ligne régulière de transport – ce qui revient à exclure nombre de collectivités.

Pourtant, ces territoires développent des services innovants : covoiturage, autopartage, location de vélos... Des mobilités plus souples, plus adaptées, souvent plus efficaces. Mais les collectivités ne peuvent mobiliser le levier de financement que constitue le versement mobilité. Notre amendement ouvre cette possibilité aux communautés de communes qui organisent au moins un de ces services de mobilité alternative, et plafonne le taux à 0,3 %.

**M. le président.** – [Amendement identique n<sup>o</sup> 220 rectifié](#) de M. Fernique et *alii*.

**M. Jacques Fernique.** – J'ai compris que nous ne ferions pas adopter d'amendements sur le versement

mobilité dans la loi-cadre... Comptez sur nous pour y revenir lors de la loi de programmation !

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – En effet, même avis que sur les amendements précédents – même si je partage votre frustration. Nous en débattons lors de la loi de programmation. Je rappelle que la CMP sur la LOM a échoué sur cette question précise du versement mobilité à 0,3 pour les zones peu denses...

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Le versement mobilité assis sur les contributions des employeurs doit bénéficier en priorité aux services collectifs les plus efficaces ; c'est le gage de son acceptabilité. Le taux que vous proposez représenterait des recettes disproportionnées au regard des besoins pour des services non réguliers. Par ailleurs, [la loi de finances pour 2025](#) a créé un versement mobilité régional, dont 10 % va aux AOM en zone rurale. Enfin, le sujet relève de la loi de finances. Avis défavorable.

*Les amendements identiques n<sup>os</sup> 173 rectifié et 220 rectifié ne sont pas adoptés.*

**M. le président.** – [Amendement n<sup>o</sup> 73 rectifié](#) de M. Corbisez et du groupe CRCE-K.

**M. Pascal Savoldelli.** – Augmenter le plafond des taux du versement mobilité pour Paris et la région parisienne dégagerait des marges financières au profit d'Île-de-France Mobilités, qui permettraient de réduire la part du financement pesant sur les usagers, sachant que le prix du Navigo est passé de 70 à 90 euros en dix ans...

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable, pour les raisons déjà exposées.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis. Je ne rentrerai pas dans le détail des différents leviers fiscaux en Île-de-France, pour éviter toute tension avec les collègues des autres territoires !

**M. Pascal Savoldelli.** – L'amendement propose une augmentation très raisonnable : de 3,2 à 4 %, de 2,01 à 2,5 % et de 1,6 à 2 %.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Donnez les chiffres absolus !

*L'amendement n<sup>o</sup> 73 rectifié n'est pas adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n<sup>o</sup> 72 rectifié](#) de M. Basquin et du groupe CRCE-K.

**M. Pascal Savoldelli.** – Cap à l'ouest ! Cet amendement crée une nouvelle zone à Paris et en région parisienne pour le calcul du versement mobilité, qui reprend les contours de la zone premium pour la taxe sur les bureaux, c'est-à-dire l'Ouest parisien et le quartier central des affaires. Mettons à contribution ces zones où se concentre la richesse afin de dégager des financements pour les transports en commun.

Je regrette que les sénateurs franciliens ne soient pas davantage présents.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Même avis que précédemment.

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

*L'amendement n°72 rectifié n'est pas adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n°174 rectifié](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat.** – La LOM a prévu que la région et les départements pouvaient mettre en place un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (Pams), pour assurer la cohérence des moyens et optimiser les financements à l'échelle d'un bassin de mobilité.

Or cet outil est encore très largement inutilisé. Nous proposons donc de conditionner le versement mobilité à sa mise en œuvre effective.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'objectif est pertinent, et le texte de la commission a d'ailleurs intégré des dispositions en faveur de la mobilité solidaire. Avis défavorable toutefois, car cela serait source d'insécurité juridique et financière pour les régions.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – La loi impose déjà une coordination entre AOM sur les actions en matière de mobilité solidaire. Cet amendement serait source d'insécurité juridique et priverait en outre des collectivités d'une ressource qu'elles perçoivent actuellement. Avis défavorable.

**M. Simon Uzenat.** – Oui, cela figure dans la loi de 2019, mais certains territoires ne jouent pas le jeu et la loi n'est pas appliquée partout. Nous entendons les risques juridiques et financiers et allons retirer l'amendement, mais l'État doit veiller à l'application de ces Pams sur tout le territoire.

*L'amendement n°174 rectifié est retiré.*

**M. le président.** – [Amendement n°175 rectifié](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Olivier Jacquin.** – Compte tenu de la doxa définie par le rapporteur, je souhaiterais surtout avoir l'avis du ministre sur le VMR, que nous avons porté ensemble il y a deux ans.

Pour que les AOM rurales en bénéficient, il faut qu'elles aient pris la compétence. Or, des vice-présidents de région me disent que certaines AOM rurales ont pris la compétence, mais sans la rendre effective. D'où un problème d'acceptabilité pour les entreprises taxées.

Nous proposons de conditionner le VMRR à l'exercice effectif de la compétence et à la signature d'un plan de mobilité avec la région.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Je partage l'objectif. Avis défavorable toutefois.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Je partage bien sûr l'objectif – nous avons défendu ensemble le VMRR, il y a deux ans. Mais cette proposition, aussi

intéressante soit-elle, contrevient au principe de libre administration des collectivités territoriales. En outre, elle priverait certaines collectivités d'une ressource qu'elles perçoivent actuellement. Avis défavorable. Nous en reparlerons sans doute en loi de finances !

**M. Olivier Jacquin.** – Je le retire donc, et le redéposerai avec vigueur alors.

**M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** – Très bien !

*L'amendement n°175 rectifié est retiré.*

**M. le président.** – [Amendement n°176](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Olivier Jacquin.** – Les syndicats mixtes SRU ont la possibilité de lever le versement mobilité additionnel, mais le dispositif est d'une complexité effroyable, en raison d'un zonage Insee obsolète. Difficile d'organiser les mobilités de demain avec les découpages d'hier... Simplifions.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Conformément à la ligne que nous avons fixée, avis défavorable.

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

*L'amendement n°176 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n°75 rectifié](#) de M. Basquin et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à cette demande de rapport, qui plus est sur des questions fiscales.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis : un [rapport](#) de l'IGF et l'Igedd sur le financement des AOM a déjà été rendu public.

*L'amendement n°75 rectifié n'est pas adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n°71 rectifié](#) de Mme Varailles et du groupe CRCE-K.

**M. Pascal Savoldelli.** – Nouvelle incursion dans le département du président Ouzoulias et de Christine Lavarde.

**Mme Christine Lavarde.** – J'ai bien fait de venir !

**M. Pascal Savoldelli.** – Cet amendement double la taxe sur les bureaux en Île-de-France dans la zone dite premium, qui recouvre les arrondissements 1, 2, 7, 8, 9, 10, 15, 16 et 17 de Paris, ainsi que les communes de Boulogne-Billancourt, Courbevoie, Issy-les-Moulineaux, Levallois-Perret, Neuilly-sur-Seine et Puteaux.

Au regard de la valorisation des bureaux dans ces zones et de leur taux de rentabilité, nous pouvons sans problème augmenter leur contribution au financement des infrastructures de transport. Inspirons-nous du mode de financement du Grand

Paris Express pour financer le développement des Serm dans l'ensemble du territoire. Pas d'égoïsme !

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Sans surprise, avis défavorable. Vous doublez la taxe et rehaussez le plafond, ce qui revient à tripler le montant de la taxe pour les entreprises concernées. Telle n'est pas notre doctrine. Déjà, les hausses que vous proposiez tout à l'heure étaient en réalité de plus de 30 % ! Enfin, nous avons exclu les questions fiscales du champ de la loi-cadre.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – L'objectif du texte n'est pas d'augmenter la fiscalité, mais de fixer les grands principes du modèle de financement de nos infrastructures pour les cinquante ans à venir.

En outre, faire reposer le financement de tous les Serm du territoire sur une taxe sur les seuls bureaux franciliens serait un changement de paradigme majeur.

**Mme Christine Lavarde.** – Je m'étonne de cet amendement ultraciblé qui met à contribution des collectivités qui n'ont rien demandé.

Monsieur Savoldelli, vous avez participé aux [travaux de la commission des finances](#) sur le financement du Grand Paris. Cette opération d'intérêt national a été financée exclusivement par la fiscalité francilienne ; l'État n'a pas apporté un euro d'argent public, seulement des garanties. Vous voudriez aller encore plus loin, en faisant financer des projets nationaux par la fiscalité locale ? Cela n'existe nulle part ailleurs !

C'est bien là votre philosophie générale : taxer partout, distribuer ensuite... Derrière, il y a un modèle économique que vous fragilisez. (*M. Alexandre Basquin s'en amuse.*) Vous pouvez sourire, mais regardez le taux de vacance des bureaux, les équilibres économiques qui se modifient... Ce territoire, vous ne le connaissez peut-être pas ; moi, si, et je suis attristée par cet amendement.

**M. Olivier Jacquin.** – Vous caricaturez la démarche. Un adjoint à la mairie de Paris m'avait fait part de cette idée, que j'avais trouvé intéressante. Paris concentre des sièges sociaux qui rayonnent sur toute la France et captent une partie de la valeur. Il faut aussi rééquilibrer l'urbanisme dans les villes évoquées. Ce serait un principe de solidarité nationale pour financer les Serm.

**M. Pascal Savoldelli.** – On ne va pas préempter le débat, mais il y a un déséquilibre patent entre l'Ouest et l'Est parisien... (*Mme Christine Lavarde s'exclame.*) J'en sais quelque chose. À l'Ouest, les bureaux et la finance. À l'Est, le parcours à vie dans le logement social...

Il faut avoir plus d'humilité : on peut contester l'argumentation des uns et des autres, mais à condition de tout mettre sur la table. Qui a financé l'aménagement de La Défense ? Les collectivités ? Non, l'État ! (*Mme Christine Lavarde proteste.*)

Dites-moi le contraire, si je me trompe... La Défense a été intégralement financée par l'État ; et les communes et arrondissements cités en ont largement profité.

Il y a un déséquilibre territorial à l'échelle du pays. Nous avons recherché une recette fiscale en partage pour tous les territoires qui manquent de financement pour leurs Serm.

*L'amendement n°71 rectifié n'est pas adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n°221 rectifié](#) de M. Fernique et *alii*.

**M. Jacques Fernique.** – Ne tardons pas à concrétiser cette recommandation de la conférence Ambition France Transports de mettre, au profit des AOM, une taxe additionnelle à la taxe de séjour perçue par le bloc communal. J'anticipe la réponse du rapporteur, donc je retire l'amendement, mais vivement le PLF et la loi de programmation !

*L'amendement n°221 rectifié est retiré.*

**M. le président.** – [Amendement identique n°245 rectifié](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Olivier Jacquin.** – *Idem* : défendu et retiré.

*L'amendement n°245 rectifié est retiré.*

**M. le président.** – [Amendement n°194 rectifié](#) de M. Uzenat et du groupe SER.

**M. Simon Uzenat.** – Avec cette demande de rapport, nous remettons sur la table le sujet des alternatives fiscales susceptibles d'être mobilisées pour financer les infrastructures de transport dans les régions ne bénéficiant pas de recettes issues des concessions autoroutières.

Nous sommes très loin de la différenciation prônée par le ministre – même si vous n'en êtes pas responsable. Dans notre État très jacobin, nous ne sommes pas au rendez-vous des singularités territoriales.

La Bretagne, qui n'a pas d'autoroute concédée, est un territoire péninsulaire, à l'extrémité du territoire européen – d'où des coûts, des enjeux de continuité territoriale, notamment pour les îles. Nos collectivités se sont largement mobilisées pour le projet Bretagne à grande vitesse : plus de 1 milliard d'euros, sans recette fiscale affectée.

Nous demandons un rapport pour identifier des pistes, notamment une taxe de séjour additionnelle facultative, sur le modèle francilien.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à cette demande de rapport, par principe. L'atelier n°1 d'Ambition France Transports a effectivement évoqué cette piste de financement – qui pourrait aussi financer la lutte contre l'érosion du trait de côte, par exemple – considérant que les touristes qui viennent profiter de ces territoires doivent participer.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Nous avons déjà eu ce débat hier. La Bretagne ne compte pas d'autoroutes concédées, c'est vrai, mais la fiscalité spécifique sur les concessions autoroutières bénéficie bien à toutes les régions françaises, qu'elles disposent de concession ou non. À partir de 2032, ce sera toujours le cas, avec plus de moyens.

Nous évoquons régulièrement le sujet avec Nadège Havet, avec le président de la région Bretagne, avec Françoise Gatel. Nous débattons, lors du PLF, de l'opportunité de généraliser la taxe de séjour additionnelle.

**M. Simon Uzenat.** – L'absence d'autoroutes concédées en Bretagne, région particulièrement enclavée, visait à réduire les obstacles aux mobilités, notamment pour l'industrie agroalimentaire. Cette solidarité ne règle pas tout, car les besoins de mobilité dans un territoire péninsulaire sont particuliers – je pense aux îles, au désenclavement du centre Bretagne, au projet autour de la RN164. Tout cela nécessite de l'argent.

Faites confiance aux élus locaux en leur offrant un bouquet de solutions. Ils sauront faire les bons choix. Ce n'est pas parce que la taxe existe que les élus l'utiliseront... Personne n'a proposé la suppression de la taxe de séjour additionnelle pour la région Île-de-France !

Avançons rapidement, pour donner des marges de manœuvre aux élus, rassurer les opérateurs économiques et développer notre système de transport.

**Mme Nadège Havet.** – Je voterai cet amendement. Le versement mobilité impacte non seulement les entreprises, mais les collectivités territoriales, en charge des Ehpad, les hôpitaux – bref, toute l'économie de la Bretagne. La faculté de lever une taxe de séjour additionnelle permettrait aux élus locaux de faire des choix.

*L'amendement n°194 rectifié n'est pas adopté.*

#### Article 14

**M. le président.** – [Amendement n°89 rectifié bis](#) de M. Masset et *alii*.

**Mme Maryse Carrère.** – Dans les zones transfrontalières, plusieurs opérateurs peuvent intervenir sur un même service de transport. Cela peut créer des distorsions de concurrence, au détriment notamment des opérateurs français, soumis à des standards plus exigeants.

Nous voulons garantir des règles du jeu équitable en imposant des conditions d'exécution homogènes pour tous les opérateurs. L'harmonisation des règles est une condition indispensable à un développement équilibré des mobilités transfrontalières.

**M. le président.** – [Amendement identique n°110 rectifié ter](#) de M. Rochette et *alii*.

*L'amendement identique n°110 rectifié ter est retiré.*

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Nous préférons que les AOM et leurs cocontractants aient la liberté de définir leurs critères, même si je partage votre préoccupation.

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

*L'amendement n°89 rectifié bis n'est pas adopté.*

*L'article 14 est adopté.*

#### Après l'article 14

**M. le président.** – [Amendement n°103 rectifié ter](#) de M. Uzenat et *alii*.

**M. Simon Uzenat.** – Cet amendement permet aux AOM et AOM régionales de conclure des conventions afin d'organiser conjointement des services de mobilité desservant plusieurs points d'arrêt situés dans leurs ressorts territoriaux respectifs. Actuellement, chaque autorité ne peut intervenir que dans les limites de son territoire, or les usagers franchissent les frontières administratives ! Le recours à une convention est simple et efficace.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable. Les bassins de vie ne correspondent pas nécessairement aux limites territoriales des AOM.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – J'allais donner un avis défavorable, au motif que l'on risquait de revenir sur la répartition des compétences prévue par la LOM – mais comme le rapporteur de la LOM émet un avis favorable, je ne peux que le suivre ! (*M. Jean-François Longeot s'en amuse.*)

*L'amendement n°103 rectifié ter est adopté et devient un article additionnel.*

#### Article 15

**M. le président.** – [Amendement n°242](#) de M. Fernique et *alii*.

**M. Jacques Fernique.** – La mise en place de parkings-relais sécurisés pour les vélos aux abords des gares routières est structurante pour la politique de mobilité ; c'est un levier important pour leur desserte.

Un amendement à la loi Serm avait fait du cyclable une partie intégrante de l'intermodalité des Serm. Faisons de même pour les gares routières, qui ne sont pas forcément dans le même périmètre.

**M. le président.** – [Amendement n°285](#) de M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Amendement de précision.

**M. le président.** – [Amendement n°69 rectifié](#) de M. Corbisez et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable aux amendements n<sup>os</sup>242 et 69 rectifié.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis défavorable aux amendements n<sup>os</sup>242 et 69 rectifié ; avis favorable à l'amendement n<sup>o</sup>285.

*L'amendement n<sup>o</sup>242 n'est pas adopté.*

*L'amendement n<sup>o</sup>285 est adopté.*

*L'amendement n<sup>o</sup>69 rectifié n'est pas adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n<sup>o</sup>67](#) de M. Basquin et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – Cet amendement vise à compléter les avancées obtenues en commission en ajoutant, parmi les facteurs d'isolement, l'âge et le genre.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Les indicateurs ne sont pas limitatifs : chaque AOM peut ajouter les critères qu'elle souhaite.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – La commission a introduit un volet sur la mobilité solidaire, ciblant certains facteurs d'isolement. Ceux-ci sont connus des acteurs sociaux avec lesquels l'AOM travaillera. Inutile d'énumérer dans la loi tous les facteurs limitant la mobilité. Sagesse.

*L'amendement n<sup>o</sup>67 est adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n<sup>o</sup>136 rectifié](#) de Mme Housseau et *alii*.

**M. Franck Dhersin.** – Il faut mieux prendre en compte les services d'autopartage et de location de véhicules dans la planification des capacités d'accueil des gares routières, qui ont vocation à devenir des pôles d'échange entre les différents modes de déplacement. Ces services améliorent l'accessibilité des territoires, optimisent l'usage des infrastructures et accompagnent la transition écologique.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Certaines gares routières sont équipées de façon minimale : il ne sera pas forcément possible d'imposer ce critère, même si je comprends votre objectif. Laissons de la souplesse aux AOM.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis, pour les mêmes raisons.

*L'amendement n<sup>o</sup>136 rectifié n'est pas adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n<sup>o</sup>195](#) de Mme Bélim et du groupe SER.

**M. Sébastien Fagnen.** – Cet amendement traduit des attentes concrètes des usagers réunionnais, exprimées lors d'une vaste consultation citoyenne en 2023, notamment en matière de qualité de service au sein des gares routières, avec une amélioration des conditions d'attente. Ils souhaitent en particulier que les sanitaires soient entretenus jusqu'à la fin du service de bus.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Demande de retrait, car satisfait par les modifications introduites en commission : les gares routières devront, à compter de 2032, respecter un degré d'équipement et une qualité de service définis par voie réglementaire.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis défavorable. Cela relève du niveau réglementaire.

*L'amendement n<sup>o</sup>195 est retiré.*

*L'article 15, modifié, est adopté.*

### Après l'article 15

**M. le président.** – [Amendement n<sup>o</sup>222](#) de M. Fernique et *alii*.

**M. Jacques Fernique.** – Nous proposons de généraliser l'intégration de solutions d'autopartage électrique dans les plans de mobilité simplifiés des territoires ruraux et périurbains peu denses, dépourvus d'alternatives de transport collectif.

**M. le président.** – [Amendement identique n<sup>o</sup>246](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Olivier Jacquin.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous ne souhaitons pas créer d'obligation supplémentaire : liberté pour les AOM de définir leurs priorités, leurs axes de travail, en fonction des besoins locaux. Avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Même avis. Respectons la libre administration des collectivités territoriales.

*Les amendements identiques n<sup>os</sup>222 et 246 ne sont pas adoptés.*

### Article 16

**M. Marc Laménie.** – Nous en venons à la sécurité dans les transports. Cet article prévoit, plus précisément, une obligation de dépistage de stupéfiants pour les conducteurs d'un service public de transport de personnes. Nous avons en mémoire les accidents qui ont coûté la vie à des jeunes dans le cadre de transports scolaires. Face à ces drames, le Gouvernement a agi en lançant le plan Joana.

Dans les Ardennes comme dans de nombreux territoires, les transports scolaires majoritairement routiers ; le maillage du territoire est assuré pour l'essentiel par autocars.

Nous voterons cet article fondamental pour la sécurité des usagers.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – J'ai à cet instant une pensée pour Joana, décédée le 30 janvier 2025 sur la route de Châteaudun, ainsi que pour ses parents et sa petite sœur.

**M. le président.** – [Amendement n<sup>o</sup>120 rectifié bis](#) de M. Rochette et *alii*.

**M. Pierre Jean Rochette.** – Je sais combien cette question vous tient à cœur, monsieur le ministre. Notre amendement précise que les dispositifs anti-stupéfiants seront installés sur les véhicules neufs à compter de la date figurant dans le texte et devront être homologués.

**M. le président.** – [Amendement n°150 rectifié](#) de Mme Morin-Desailly et *alii*.

**M. Franck Dhersin.** – C'est l'axe centristes-indépendants ! (*Sourires*)

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Je m'associe à l'hommage de M. le ministre à Joana.

Il est proposé de restreindre l'application du stupotest aux véhicules neufs, sous réserve qu'un dispositif technique fiable existe. Je comprends les contraintes techniques et financières liées à ces installations, et il va de soi que l'obligation ne s'appliquera pas en 2029 si aucune technologie n'est disponible. Mais il ne faudrait pas envoyer un signal démobilisant aux industriels.

Qu'en pense le Gouvernement ?

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Il soutient évidemment l'objectif de rendre obligatoires les dispositifs anti-stupéfiants au démarrage des véhicules. La définition du périmètre des véhicules concernés pourrait être renvoyée au pouvoir réglementaire. Sagesse sur l'amendement n°120 rectifié *bis*, avis défavorable sur l'amendement n°150 rectifié.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Mêmes avis.

*L'amendement n°120 rectifié bis est adopté.*

*L'amendement n°150 rectifié n'a plus d'objet.*

*L'article 16, modifié, est adopté.*

## Après l'article 16

**M. le président.** – [Amendement n°124 rectifié](#) de M. Brisson et *alii*.

*L'amendement n°124 rectifié n'est pas défendu.*

**M. le président.** – [Amendement n°268 rectifié bis](#) de Mme Delattre et *alii*.

*L'amendement n°268 rectifié bis n'est pas défendu.*

## Article 17

**M. le président.** – [Amendement n°286](#) de M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Amendement de précision.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Sagesse.

*L'amendement n°286 est adopté.*

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Les coûts de maintenance d'un conteneur sont plus élevés s'il est transporté par voie fluviale que par la route. Ce surcoût handicape les opérateurs fluviaux, alors que le fret fluvial est essentiel.

Des expérimentations concluantes ont été menées ces dernières années, en particulier à Dunkerque. L'article 17 généralise ce type d'approches, avec une déclinaison par place portuaire. À la suite d'un intense travail mené par les fédérations professionnelles concernées, des avancées ont été réalisées en commission, dont je me félicite. Notre objectif est de favoriser le report modal vers le fluvial au départ de nos ports.

La rédaction de l'article doit continuer d'être améliorée pour rendre les nouvelles dispositions plus simples, opérantes et parfaitement sécurisées sur le plan juridique. Ces ajustements pourront intervenir dans la suite de la navette.

**M. Franck Dhersin.** – Je me réjouis de ce résultat et j'ai hâte de poursuivre le travail sur le sujet.

**M. Simon Uzenat.** – En effet, des points de vigilance demeurent. Je salue votre volonté, monsieur le ministre, de rassembler à nouveau les acteurs pour écouter leurs inquiétudes et mettre au point les évolutions nécessaires. Nous comptons sur vous pour que le dispositif serve au mieux notre intention commune : amplifier le report modal vers le fluvial. Nous voterons l'article.

*L'article 17, modifié, est adopté.*

## Article 18

**M. Jacques Fernique.** – Cet article accélère l'électrification des poids lourds pour nous rapprocher de la trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050, qui passe par une étape à 10 % de poids lourds électriques en 2030. Les objectifs prévus sont inférieurs à cette trajectoire, mais restent positifs. Nous devons peser sur les grands chargeurs pour que, peu à peu, ils recourent davantage à l'électrique.

À ceux qui pensent que les camions électriques n'ont pas d'avenir économiquement viable, je recommande de regarder ce qui se passe en Californie. À ceux qui proposent d'intégrer les biocarburants, je signale que le coût des camions qui les utilisent est du même ordre que celui des véhicules au diesel ; ils n'ont donc pas besoin de ce dispositif.

Dans sa version initiale, cet article faisait l'impasse sur le report modal vers le ferroviaire et le fluvial. Cette lacune a été comblée en commission par l'adoption d'un de mes amendements, qui n'était que le véhicule d'une proposition travaillée entre acteurs du fret bas-carbone et la DGITM. Des trajectoires seront définies par filière, hélas sans obligations ni même sanctions en cas de non-communication des données – je proposerai d'y revenir.

**M. Olivier Jacquin.** – L'article 18 est bienvenu : il trace une perspective pour la décarbonation de la flotte de poids lourds dans un contexte d'inflation des carburants qui affecte particulièrement ce secteur. Le fret est un secteur à décarboner en priorité, tant il contribue fortement à nos émissions de carbone.

Je regrette que le projet de loi n'aborde pas, ou si peu, le fret ferroviaire et fluvial, non plus que la cyclologistique, qui n'est pas anecdotique – voyez le développement massif des vélos cargos en ville.

Nous ne pouvons pas laisser la logistique de côté, sous prétexte que les colis ne votent pas et de nombreux travailleurs du secteur non plus, sans-papiers esclavagisés par des plateformes. Je rencontrerai d'ailleurs prochainement le ministre du travail pour travailler à la transposition anticipée de la directive sur les droits des travailleurs de plateformes – avec un axe socialo-communiste... (*Sourires*)

**M. Pascal Savoldelli.** – Monsieur le ministre, je ne sais si je peux aller jusqu'à parler d'hypocrisie au sujet de cet article ; il y a, du moins, une fausseté des intentions. On nous parle d'une obligation de recours minimal, en matière de fret, aux véhicules à émissions nulles. Seulement, on a un problème : la liquidation de Fret SNCF au 31 décembre 2024 et les décisions de la Commission européenne forçant la France à une prétendue concurrence libre et non faussée.

Voyez la suppression de la ligne de fret Perpignan-Rungis, qui fournissait le plus grand marché de produits frais d'Europe. L'État et l'Europe ont voulu céder cette ligne au privé, mais aucun repreneur ne s'est présenté. Résultat : 20 000 camions supplémentaires par an, alors que des millions d'euros avaient été investis pour rénover les gares. Ce gâchis illustre la faillite de la vision libérale du marché des transports.

Sans changement de modèle, toutes nos bonnes volontés sont vouées à l'échec.

**M. le président.** – [Amendement n°9 rectifié](#) de M. Cambier et *alii*.

**M. Bernard Pillefer.** – L'article 18 fait de l'électrification la voie exclusive de décarbonation du fret. L'intention est vertueuse, mais il faut tenir compte de la diversité des chaînes logistiques et ne pas oublier le ferroviaire ni le fluvial. Tous les flux ne sont pas électrifiables à court terme. N'imposons pas une solution unique, au détriment de la compétitivité de la filière transport et logistique. De manière plus pragmatique, laissons aux entreprises le choix des solutions les plus adaptées.

**M. le président.** – [Amendement n°288](#) de M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'amendement répare un oubli en renvoyant au règlement européen

qui définit les véhicules utilitaires légers à émissions nulles.

**M. le président.** – [Amendement n°261 rectifié](#) de M. Gremillet et *alii*.

**M. Rémy Pointereau.** – Défendu.

**M. le président.** – [Amendement n°15 rectifié](#) de M. Dhersin et *alii*.

**M. Franck Dhersin.** – La décarbonation du fret ne passe pas seulement par les véhicules lourds. N'oublions pas la cyclologistique, solution sobre et efficace adaptée aux courtes distances en ville ou sur le dernier kilomètre. Il s'agit aussi d'une filière française dynamique et innovante. Difficile d'imaginer meilleure cause !

**M. le président.** – [Amendement identique n°183](#) de M. Jacquin et *alii*.

**M. Sébastien Fagnen.** – Nous sommes à un coup de pédale d'une belle réussite de l'axe socialo-centriste ! (*Sourires*)

**M. le président.** – [Amendement n°94 rectifié bis](#) de M. Masset et *alii*.

**M. Michel Masset.** – Dans le transport de matières dangereuses, comme le GPL, les risques sont élevés. Les technologies actuelles du transport électrique ne permettent pas encore de garantir un niveau de sécurité suffisant. Fixer des obligations prématurées serait irresponsable. Dans un souci de pragmatisme, nous proposons un report à 2031 pour le transport de GPL. Cette trajectoire est crédible dans la mesure où elle laisse le temps nécessaire à la sécurisation des technologies.

**M. le président.** – [Amendement identique n°263 rectifié](#) de Mme Saint-Pé et *alii*.

**M. Franck Dhersin.** – Défendu.

**M. le président.** – [Amendement n°260 rectifié](#) de M. Gremillet et *alii*.

**M. Rémy Pointereau.** – Nous voulons adapter la trajectoire de décarbonation du fret routier de produits agricoles et denrées alimentaires afin de la rendre soutenable pour le monde agricole. Laissons aux acteurs le temps nécessaire pour investir tout en permettant à de nouvelles solutions, plus prometteuses, d'émerger. L'objectif final n'est nullement remis en cause, et le monde agricole souhaite continuer à se mobiliser pour la décarbonation.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à l'amendement n°9 rectifié : la solution proposée n'est pas techniquement mature.

Avis défavorable à l'amendement n°261 rectifié, car les biocarburants ont vocation à être utilisés par les transporteurs en dehors des objectifs fixés pour l'électrification. (*M. Jacques Fernique approuve.*)

Avis défavorable aux amendements identiques n°15 rectifié et 183 : ne compliquons pas l'activité des donneurs d'ordres.

Les cas particuliers soulevés par les amendements identiques n°94 rectifié *bis* et 263 rectifié relèvent du niveau réglementaire : avis défavorable.

Enfin, monsieur Pointereau, le transport de produits agricoles est essentiellement réalisé pour compte propre. Les coopératives agricoles et les négociants possèdent en effet leur propre flotte. Ces structures ne sont donc pas concernées par le dispositif. De plus, la commission a prévu la possibilité d'avoir recours au fret fluvial ou ferroviaire. Notre ancien collègue Michel Vaspart avait rendu un excellent [rapport](#) sur les ports, en particulier sur leurs liens avec le monde agricole. Avis défavorable à l'amendement n°260 rectifié.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis défavorable à tous les amendements, à l'exception de celui de la commission, sur lequel le Gouvernement émet un avis de sagesse.

*L'amendement n°9 rectifié n'est pas adopté.*

*L'amendement n°288 est adopté.*

*L'amendement n°261 rectifié n'est pas adopté.*

*Les amendements identiques n°15 rectifié et 183 sont adoptés.*

*Les amendements identiques n°94 rectifié bis et 263 rectifié ne sont pas adoptés, non plus que l'amendement n°260 rectifié.*

**M. le président.** – [Amendement n°223](#) de M. Fernique et *alii*.

**M. Jacques Fernique.** – Le ministère a beaucoup phosphoré pour élaborer un dispositif praticable et efficace. Mais le problème se pose des grands chargeurs qui possèdent leur propre flotte et transportent les marchandises pour leur propre compte. Nous proposons de les intégrer dans le périmètre de l'article 18 en se fondant sur les factures de carburant.

**M. le président.** – [Amendement identique n°247](#) de M. Jacquin et *alii*.

**M. Olivier Jacquin.** – Défendu.

**M. le président.** – [Amendement n°224](#) de M. Fernique et *alii*.

**M. Jacques Fernique.** – Il serait fâcheux que les grands chargeurs ne jouent pas le jeu : prévoyons une mesure dissuasive en cas d'absence de *reporting*.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable aux amendements identiques : commençons par le transport pour compte d'autrui, majoritaire, avant d'envisager une telle extension.

D'autre part, il reviendra à l'administration de s'assurer que les donneurs d'ordre respectent leurs obligations : avis défavorable à l'amendement n°224.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Mêmes avis. Nous visons le seul transport pour compte d'autrui, qui représente la grande majorité des trajets de longue distance : il s'agit d'avoir une trajectoire de décarbonation simple et efficace. D'autre part, nous ne souhaitons pas de *name and shame*, même si la mise en place ultérieure de sanctions n'est pas exclue.

*Les amendements identiques n°223 et 247 ne sont pas adoptés, non plus que l'amendement n°224.*

**M. le président.** – [Amendement n°115 rectifié bis](#) de M. Rochette et *alii*.

**M. Pierre Jean Rochette.** – Nous renvoyons aux chargeurs et aux transporteurs le soin de définir contractuellement les moyens et outils les plus adaptés pour atteindre les objectifs fixés.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Qu'en dit le Gouvernement ?

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis défavorable.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Même avis.

*L'amendement n°115 rectifié est retiré.*

**M. le président.** – [Amendement n°177](#) de M. Jacquin et *alii*.

**M. Sébastien Fagnen.** – Nous proposons des sanctions en cas de non-respect de la trajectoire de décarbonation. Il faut un équilibre entre l'incitation et une part de coercition pour que cette bascule technologique soit effective et remplisse ses objectifs écologiques.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous ne sommes pas favorables à des sanctions. Les résultats des donneurs d'ordre seront rendus publics, et l'administration pourra, au besoin, insister.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Je suis d'accord, d'autant que les donneurs d'ordre sont engagés et conscients de leurs responsabilités. Des sanctions pourront intervenir, le cas échéant, plus tard.

**M. Olivier Jacquin.** – L'incitation seule ne suffit pas. Nous ne proposons pas des mesures hyper-répressives, mais il faut crédibiliser un tant soit peu la trajectoire de décarbonation par des sanctions légères et peut-être progressives.

*L'amendement n°177 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n°252 rectifié bis](#) de M. Parigi et *alii*.

**M. Franck Dhersin.** – Retournons en Corse, à l'invitation de M. Parigi... L'article 18 doit être adapté aux spécificités des territoires insulaires. La trajectoire ne peut ignorer les contraintes logistiques qui leur sont propres : approvisionnements, disponibilité des véhicules, conditions opérationnelles.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La commission s'en remet à la sagesse du Sénat. Ces spécificités

sont réelles et nous ne sommes pas forcément en mesure de les apprécier. Je suis bien placé pour le savoir, élu du département qui compte l'île d'Yeu, territoire le plus éloigné du continent – après la Corse, bien sûr – et qui présente de nombreuses particularités, dont une station-service en régie communale.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – J'entends les arguments « pertinents » du rapporteur, mais les véhicules lourds électriques mis sur le marché conviennent désormais à la majeure partie des usages. Par ailleurs, la trajectoire prévue est très progressive, ce qui permettra aux donneurs d'ordre de choisir les opérations qui se prêtent le mieux à son respect. Une trajectoire insulaire spécifique serait complexe à définir et à mettre en œuvre. Avis légèrement défavorable...

*L'amendement n°252 rectifié bis est adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n°287](#) de M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Les objectifs fixés ne pourront être atteints à la fin de cette année. Nous décalons donc le délai d'application d'un an.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Cela me paraît sage. J'émetts donc un avis de sagesse...

*L'amendement n°287 est adopté.*

*L'amendement n°116 rectifié bis est retiré.*

**M. le président.** – [Amendement n°178](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Olivier Jacquin.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'amendement est satisfait par le texte de la commission : retrait, sinon avis défavorable.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – En effet, il est satisfait. Retrait ?

**M. Olivier Jacquin.** – Il s'agit d'une amélioration en matière de report modal. Mais je consens au retrait.

*L'amendement n°178 est retiré.*

*L'article 18, modifié, est adopté.*

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Je souhaite répondre à M. Savoldelli sur le fret. Je ne puis laisser dire que nous ne ferions rien. Monsieur le sénateur, l'Alliance 4F pourra vous rappeler les actions menées.

Vous et moi avons une divergence sur le plan de discontinuité, que nous jugeons indispensable. Il s'agissait d'éviter une dette de 5 milliards d'euros et la perte de 5 000 emplois.

Oui, l'État agit pour sauver le fret. Nous avons engagé un certain nombre de crédits pour faire avancer des projets, comme l'autoroute ferroviaire. Le plan Ulysse Fret est doté de 4 milliards d'euros sur dix

ans. En loi de finances, vous avez voté 380 millions d'euros pour le fret.

Enfin, si le flux est fermé sur la ligne Perpignan-Rungis, c'est parce qu'un nouveau terminal combiné, plus adapté, est en construction.

### **Après l'article 18**

**M. le président.** – [Amendement n°77](#) de M. Basquin et du groupe CRCE-K.

**M. Alexandre Basquin.** – Nous proposons un nouveau levier de financement, qui ne pèse pas sur les usagers.

Il y a en France 89 millions de mètres carrés d'entrepôts logistiques. Ces entrepôts sont à l'origine de centaines de milliers de mouvements de poids lourds par an. Les entrepôts XXL, de plus de 40 000 m<sup>2</sup>, concentrent la rente : soumettons-les à une contribution assise sur la surface modulée par la distance aux terminaux ferroviaires et fluviaux, pour 150 millions d'euros par an.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable : les besoins de financement seront traités dans la loi de programmation.

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

*L'amendement n°77 n'est pas adopté.*

*La séance, suspendue à 17 h 10, reprend à 17 h 30.*

### Demande de priorité

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Je demande que l'amendement n°291, que le Gouvernement vient de déposer à l'article 19, soit examiné en priorité.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis favorable.

*La priorité est ordonnée.*

### **Après l'article 18 (Suite)**

**M. le président.** – [Amendement n°196](#) de Mme Bélim et du groupe SER.

**M. Olivier Jacquin.** – Nous demandons un rapport sur l'opportunité d'expérimenter des solutions innovantes en matière de logistique et de transport, adaptées notamment aux spécificités des territoires insulaires et ultrapériphériques.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous ne sommes pas favorables aux demandes de rapport. Sur le fond, les collectivités territoriales peuvent déjà mettre en œuvre de telles expérimentations.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Je ne puis qu'encourager ces initiatives innovantes, mais je partage l'avis du rapporteur. Retrait, sinon avis défavorable.

*L'amendement n°196 est retiré.*

## Article 19

**M. le président.** – [Amendement n°291](#) du Gouvernement.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Hier, vous avez adopté [le projet de loi de simplification de la vie économique](#), qui prévoit notamment que la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) puisse être reconnue dès le stade de la déclaration d'utilité publique (DUP). L'article 19 prévoyait une disposition analogue, qu'il n'est donc plus nécessaire de maintenir.

Le Gouvernement propose donc une réécriture globale de l'article, supprimant la référence à la RIIPM mais reprenant l'amendement utile du président Longeot, qui élargit la possibilité de dresser des contraventions de grande voirie et confère au domaine public ferroviaire une protection équivalente à celle des ports.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Je me réjouis de la mesure adoptée hier en ce qui concerne la RIIPM. Il convient en effet d'éviter un doublon. Avis favorable.

**M. Ronan Dantec.** – Je ne partage évidemment pas l'enthousiasme du rapporteur sur la mesure adoptée hier. Nous avons fait l'erreur, au Sénat, de mettre sur la table la question de la RIIPM dans la [loi sur les énergies renouvelables](#) ; elle nous est revenue, avec un champ plus large.

Comment concilier enjeux environnementaux et grands projets ? Il va falloir trouver d'autres systèmes. La situation ubuesque sur l'A69 l'a montré : si nous avons fait les choses dans l'ordre, il n'y aurait jamais eu d'autoroute.

Si nous gardions cet article tel quel, un consensus sur ce texte ne serait pas possible, ce qui serait regrettable. Prouvons que le Sénat est capable de faire une proposition collective au service de l'intérêt général. Je remercie pour leur travail les quatre mousquetaires de la mission d'information, pour une fois d'accord avec le cardinal... (*Sourires*)

Dans le contexte parlementaire actuel, mobilisons pour que de tels textes consensuels prospèrent. Un vote très large sur celui-ci serait un excellent signal. (*M. Philippe Tabarot approuve.*)

**M. Marc Laménie.** – Tous les articles sont importants, mais celui-ci particulièrement. Nous devons mieux sécuriser les infrastructures ferroviaires. Je remercie le président Longeot pour sa proposition destinée à renforcer la protection de ce domaine public, aussi vaste soit-il – de très nombreux kilomètres ! Les Indépendants voteront cet article.

**M. Olivier Jacquin.** – Oui, il faut sécuriser les procédures autour des grands projets ; le gâchis de l'A69 l'a montré. Mais cet article affaiblissait beaucoup trop le droit de l'environnement. Nous avons fait des

propositions en commission, comme la motivation des décisions pour limiter les risques de contentieux.

Cet article est télescopé par la loi de simplification. Le doublon serait fâcheux, en effet, même si la disposition adoptée hier risque fort d'être considérée comme un cavalier. Nous voterons l'amendement du Gouvernement pour sortir de cette situation et, surtout, de l'affaiblissement du droit de l'environnement.

*L'amendement n°291 est adopté et l'article 19 est ainsi rédigé.*

*Les amendements nos 225, 86 rectifié, 199 rectifié, 226 rectifié, 200, 227, 239 rectifié bis, 201 et 87 rectifié n'ont plus d'objet.*

## Après l'article 19

**M. le président.** – [Amendement n°80 rectifié](#) de M. Levi et *alii*.

**M. Bernard Pillefer.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable, car l'objet de l'amendement dépasse le domaine des transports.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Avis défavorable.

*L'amendement n°80 rectifié n'est pas adopté.*

*L'article 20 est adopté.*

## Article 21

**M. Jacques Fernique.** – Je ne comprends toujours pas la portée concrète de cet article relatif au cyclable. S'agit-il d'assouplir les conditions dans lesquelles les élus locaux développent leur réseau cyclable ? Ce serait formidable. Ou de fournir des prétextes à ceux qui ne veulent pas faire grand-chose ? J'en ai peur...

Les contentieux relatifs à l'article 228-2 sur les travaux de voirie en agglomération sont très peu nombreux. Alors, pourquoi alléger les obligations ?

D'autant qu'il manque dans cet article 21 deux recommandations majeures du rapport d'Emmanuel Barbe : celle relative à la soumission des délibérations des collectivités territoriales prises sur le fondement de l'article 228-2 au contrôle de légalité du préfet ; et celle relative à l'application aux voies interurbaines du régime de l'article 228-2, au lieu de celui de l'article 228-3, moins prescriptif.

**M. Olivier Jacquin.** – Les infrastructures destinées au vélo sont peu coûteuses, par rapport aux autres moyens de transport. Une véritable politique cyclable, mise en place en 2018, a accompagné le boom de la pratique du vélo, notamment dans les grandes villes, grâce notamment à des financements de l'État.

Mais alors que ce mode de transport s'apprêtait à se développer dans le périurbain et le rural, vous revoyez votre politique pour des raisons budgétaires et en demandez le financement par les collectivités territoriales. C'est injuste !

Le signal que vous avez adressé hier pour mieux intégrer le vélo a été apprécié, notamment par des associations, comme la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB). Mais il nous reste encore beaucoup à faire.

L'article 21 enverrait un signal peu clair, en détricotant les modalités de développement des infrastructures cyclables. De telles injonctions paradoxales ne sont pas souhaitables.

**M. le président.** – [Amendement n°93 rectifié bis](#) de M. Gold et *alii*.

**M. Michel Masset.** – Nous voulons supprimer cet article, qui affaiblit le cadre juridique de la réalisation d'aménagements cyclables. La rédaction est floue et renvoie au pouvoir réglementaire la définition d'éléments essentiels, au risque de porter atteinte à la sécurité des cyclistes.

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

Faisons confiance aux collectivités territoriales. L'article 21 permet plus de souplesse pour certains aménagements, qui seraient impossibles à réaliser dans le cadre existant.

Je rappelle que nous avons intégré, à l'article 1<sup>er</sup>, une mention spécifique sur les réseaux cyclables. Le signal a été bien perçu.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Comme vous, je suis attaché au développement de la pratique du vélo et à la sécurité des cyclistes, mais les spécificités de chaque territoire doivent être prises en compte. Je réponds donc oui à la première des deux questions du sénateur Fernique. Avis défavorable à cet amendement de suppression.

*L'amendement n°93 rectifié bis n'est pas adopté.*

**M. le président.** – [Amendement n°184](#) de M. Jacquin et du groupe SER.

**M. Sébastien Fagnen.** – L'article L.228-2 est un acquis important en matière de politique cyclable. Or l'article 21 marque un recul préoccupant, en substituant à une liste précise une formulation générale et subjective. Pourtant, la loi doit fixer des principes clairs et protecteurs. La sécurité des cyclistes ne doit pas dépendre du territoire, mais reposer sur des standards homogènes, car la pratique du vélo ne se développera que si les infrastructures sont perçues comme sûres.

**M. le président.** – [Amendement identique n°228](#) de M. Fernique et *alii*.

**M. Jacques Fernique.** – Très bien défendu.

Monsieur le ministre, êtes-vous favorable à la recommandation 20 du [rapport Barbe](#) sur la transmission au préfet des délibérations relatives à la voirie ?

**M. le président.** – [Amendement identique n°243 rectifié bis](#) de M. Masset et *alii*.

**M. Michel Masset.** – Nous voulons maintenir les obligations actuelles en matière d'aménagements cyclistes.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable, même si je comprends l'esprit de ces amendements.

Raisonnons à l'inverse : une collectivité peut vouloir réaliser des aménagements cyclables, mais en être empêchée pour des raisons techniques – quelques centimètres qui manquent... Je préfère une réalisation moins-disante que rien du tout ! Pour développer la pratique du vélo, il faut parfois disposer de la souplesse de s'affranchir de certaines contraintes rédhibitoires.

**M. Philippe Tabarot, ministre.** – Je souscris aux propos du rapporteur.

Monsieur Fernique, nous n'avons pas de plan caché, mais une volonté sincère d'aider les collectivités à développer les aménagements cyclables.

Je vous indique également que nous allons mettre en œuvre la très grande majorité des recommandations du rapport Barbe, progressivement. S'agissant de la recommandation 20, je suis d'accord pour un avis, mais pas pour un contrôle de légalité, qui engorgerait nos préfetures.

*Les amendements identiques n°s 184, 228 et 243 rectifié bis ne sont pas adoptés.*

*L'article 21 est adopté.*

## Article 22

**M. Olivier Jacquin.** – Merci au président de séance, au ministre et au rapporteur. Nous terminons notre mini-marathon de 24 heures avant de nous retrouver le mardi 28 avril pour le vote solennel.

Nous étions entrés en séance assez frustrés du travail en commission en raison des articles 40 et 45 de la Constitution et de votre amicale pression à ne pas alourdir le texte. D'où notre abstention en commission. Nous espérons que le texte sera inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale.

Je me satisfais de l'ambiance générale de nos débats et des nombreux points de convergence entre groupes. Je salue aussi la cohésion de ce drôle de quarteron de la billettique. (*Sourires*)

Je me félicite de l'inclusion du vélo à l'article 1<sup>er</sup> et de la pérennisation du contrat de performance à l'article 4. Quant à cet incroyable épisode de la mission d'information sur la billettique à 1 h 30 cette nuit, il restera dans nos mémoires. Je salue enfin le renforcement de l'article 10, même si nous ne disposons pas encore ni du rapport Bussereau ni de celui de l'ART.

**M. Jacques Fernique.** – Le ministre avait parlé d'un rendez-vous de la responsabilité et de l'ambition. Nous avons su en faire preuve. La balle est désormais

dans le camp de nos collègues du palais Bourbon. Mais pour changer véritablement la donne, il faudra une programmation budgétaire robuste dans les prochains mois.

**M. Didier Mandelli**, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – J'ai eu grand plaisir à rapporter ce texte. Je remercie les collègues de la commission, ainsi que ceux d'autres commissions, notamment des finances, qui ont siégé en séance publique.

Le travail de concertation a commencé il y a plus de neuf mois, avec la conférence Ambition France Transports. Merci, monsieur le ministre, d'y avoir associé les parlementaires.

Il y a évidemment un sentiment de frustration : j'aurais voulu faire une LOM 2, avec 120 articles... Mais je connais les raisons qui ont conduit à circonscrire nos travaux et je m'y conforme. (*Applaudissements*)

**M. Franck Dhersin**. – Nous sommes passés par plusieurs sentiments. En commission, nous fûmes frustrés. Hier soir, je fus particulièrement mécontent...

**M. Alexandre Basquin**. – Cela ne s'est pas vu ! (*Sourires*)

**M. Franck Dhersin**. – Ce soir, je suis heureux. (« Ah » ! sur plusieurs travées)

Merci à notre rapporteur.

Merci à monsieur le ministre d'avoir fait en sorte que ce texte soit examiné au Sénat ; je vous fais confiance pour qu'il soit inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale.

Permettez-moi d'informer le président de la SNCF, qui ce matin distribuait des colis repas dans un train en retard, que je serai demain matin dans le Paris-Lille, s'il veut m'apporter un colis... (*Sourires*)

**M. Michel Masset**. – Merci à Marc Laménie de nous avoir fait voyager gratuitement durant ces deux jours ! (*M. Pierre Jean Rochette applaudit ; M. Marc Laménie apprécie.*)

**M. Jean-François Longeot**, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Grâce à la volonté du ministre, ce texte a été inscrit, en premier lieu, à l'ordre du jour du Sénat. Qu'il en soit remercié.

Je comprends la frustration. Mais lorsque nous votons des lois trop touffues, elles se révèlent inapplicables... Alors, soyons pragmatiques.

Merci aussi au rapporteur, à celles et ceux qui ont participé aux auditions, ainsi qu'aux membres de la mission d'information sur la billettique, avec lesquels j'ai échangé ce matin dans mon bureau.

Au-delà de nos appartenances politiques, nous devons faire passer l'intérêt général avant tout. Là est la marque du Sénat.

Merci aux membres de la commission d'avoir été présents en séance. (*Applaudissements*)

*L'article 22 est adopté.*

**M. Philippe Tabarot**, ministre. – Merci aux présidents de séance.

Il y a quelque temps, j'ai voulu commencer l'examen de ce texte au Sénat ; nul regret.

Merci au Premier ministre et au président du Sénat.

Merci à tous d'avoir compris l'objectif de ce texte et de son article 1<sup>er</sup>, qui flèche des ressources issues des autoroutes vers le ferroviaire et les transports en commun, qui en ont tant besoin !

Merci à vous, chers anciens collègues, de tous les groupes. Mon cœur est resté au Sénat.

Le hasard a voulu que Didier Mandelli soit le rapporteur de ce texte ; comme souvent, le hasard fait bien les choses.

Merci aussi au président Longeot.

Je ne serai malheureusement pas avec vous le 28 avril (*marques de déception*), devant représenter la France au conseil des ministres européens des transports, qui se tiendra à Chypre.

J'espère que vous voterez bien (*sourires*), car il faut que ce texte, historique pour les transports, poursuive sa route, dans l'intérêt des Français. (*Applaudissements*)

## Modification de l'ordre du jour

**M. le président**. – Par lettre en date de ce jour, le Gouvernement demande le retrait de l'ordre du jour du lundi 1<sup>er</sup> juin de la proposition de loi visant à lutter contre les formes renouvelées de l'antisémitisme.

*Acte en est donné.*

*Prochaine séance, mardi 28 avril 2026, à 16 h 30.*

*La séance est levée à 18 h 10.*

Pour le Directeur des Comptes rendus du Sénat,

**Rosalie Delpech**

Chef de publication

*Ordre du jour du mardi 28 avril 2026*

**Séance publique**

**À 16 h 30, 18 h 30 et 21 heures**

Présidence :

Mme Sylvie Vermeillet, vice-présidente,  
M. Gérard Larcher, président,  
M. Alain Marc, vice-président

1. Débat sur le rapport d'avancement annuel sur le plan budgétaire et structurel de moyen terme 2025-2029 (*demande de la commission des finances*)
2. Explications de vote des groupes puis scrutin public solennel sur le projet de loi-cadre relatif au développement des transports (*procédure accélérée*) (*texte de la commission, n°524, 2025-2026*)
3. Débat sur le fonctionnement et le financement des services départementaux d'incendie et de secours (*demande du groupe Les Républicains*)
4. Débat sur le thème : « Quelle politique de prise en charge de la santé mentale des jeunes ? » (*demande du groupe Les Républicains*)