

N° 308

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Enregistré à la Présidence du Sénat le 13 février 2019

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur la proposition de loi visant à **faciliter le désenclavement des territoires**,*

Par M. Jean-Pierre CORBISEZ,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Hervé Maurey, *président* ; M. Claude Bérít-Débat, Mme Pascale Bories, MM. Patrick Chaize, Ronan Dantec, Alain Fouché, Guillaume Gontard, Didier Mandelli, Frédéric Marchand, Mme Nelly Tocqueville, M. Michel Vaspart, *vice-présidents* ; Mmes Nicole Bonnefoy, Marta de Cidrac, MM. Jean-François Longeot, Cyril Pellevat, *secrétaires* ; Mme Éliane Assassi, MM. Jérôme Bignon, Joël Bigot, Jean Bizet, Jean-Marc Boyer, Mme Françoise Cartron, MM. Guillaume Chevrollier, Jean-Pierre Corbisez, Michel Dagbert, Michel Dennemont, Mme Martine Filleul, MM. Jordi Ginesta, Éric Gold, Mme Christine Herzog, MM. Jean-Michel Houllegatte, Benoît Huré, Olivier Jacquín, Mme Christine Lanfranchi Dorgal, MM. Olivier Léonhardt, Jean-Claude Luche, Philippe Madrelle, Pierre Médevielle, Louis-Jean de Nicolaÿ, Jean-Jacques Panunzi, Philippe Pemezec, Mme Évelyne Perrot, M. Rémy Pointereau, Mme Angèle Prévile, MM. Jean-Paul Prince, Christophe Priou, Mme Françoise Ramond, M. Charles Revet, Mmes Nadia Sollogoub, Michèle Vullien.

Voir les numéros :

Sénat : 234 et 309 (2018-2019)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION.....	5
AVANT-PROPOS	7
EXPOSÉ GÉNÉRAL	9
EXAMEN DES ARTICLES	15
• <i>Article 1^{er}</i> (article L. 1111-3 du code des transports) Critères de désenclavement des territoires	15
• <i>Article 2</i> (article L. 1512-1-1 (nouveau) du code des transports) Adaptation des infrastructures de transport aux caractéristiques des territoires	19
• <i>Article 3</i> (article L. 1511-2 du code général des collectivités territoriales) Financement par les départements et les EPCI des lignes aériennes d'aménagement du territoire	20
• <i>Article 4</i> (article L. 6412-3-1 [nouveau] du code des transports) Maintien de liaisons aériennes effectives et régulières dans les territoires enclavés	25
• <i>Article 5</i> (articles L. 3221-4-1 et L. 3221-5-1 [nouveaux] du code général des collectivités territoriales) Adaptation des limitations de vitesses	28
• <i>Article 6</i> Rapport d'évaluation du décret relatif à l'abaissement des vitesses à 80 km/h	30
EXAMEN EN COMMISSION.....	33
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	49
TABLEAU COMPARATIF	51

LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION

Réunie le mercredi 13 février 2019 sous la présidence de M. Hervé Maurey, président, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable examiné le rapport de M. Jean-Pierre Corbisez et établi son texte sur la **proposition de loi n° 234 (2018-2019) visant à faciliter le désenclavement des territoires**, déposée par M. Jacques Mézard et les membres du groupe RDSE.

Lors de cette réunion, **la commission a souligné l'importance de prendre en compte l'objectif de désenclavement dans la programmation des investissements relatifs aux infrastructures de transport.**

À l'article 1^{er}, elle a adopté un amendement du rapporteur, et un amendement de M. Ronan Dantec, afin de **revoir les critères de désenclavement** en vue de les rendre plus opérants et d'y inclure un critère de distance à une gare desservie par une ligne à grande vitesse. Elle a également prévu que l'intégration de l'objectif de désenclavement dans les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) **n'interviendrait qu'à l'occasion de leur prochaine révision.**

Elle a également adopté un amendement du rapporteur afin d'**améliorer la rédaction de l'article 2**, qui vise à permettre à l'État d'adapter les infrastructures de transport aux caractéristiques des territoires.

À l'**article 3**, votre commission a adopté un amendement du rapporteur afin de prévoir que les établissements publics de coopération intercommunale – et non les communes – et les départements **pourront participer au financement des lignes aériennes soumises à des obligations de service public.**

S'agissant de l'**article 4**, votre commission a adopté un amendement du rapporteur visant à conforter le dispositif prévu par la proposition de loi, qui prévoit que l'État doit s'assurer que les compagnies aériennes exploitant des lignes d'aménagement du territoire maintiennent l'existence et le fonctionnement régulier de liaisons, et qui oblige ces dernières à transmettre aux autorités déléguées des informations relatives au fonctionnement de ces lignes tous les six mois.

À l'**article 5**, relatif aux limitations de vitesse, votre commission a adopté un amendement visant à **donner compétence aux présidents de département et aux préfets pour relever la vitesse maximale autorisée sur les routes dont ils ont la gestion**, après avis de la commission départementale de la sécurité routière

Enfin, elle a adopté un amendement rédactionnel à l'**article 6** qui prévoit que le Gouvernement remet au Parlement un **rapport d'évaluation sur l'abaissement des vitesses à 80 km/h** sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central dans les six mois suivant la promulgation de la loi.

À l'issue de ces débats, **la commission a adopté la proposition de loi ainsi modifiée.**

Madame, Monsieur,

La France comporte de nombreux territoires enclavés. Cet enclavement pose des problèmes quotidiens à nos concitoyens, qui rencontrent des difficultés à accéder à un emploi, à des services publics, ou à des biens de consommation courants.

La persistance de cet enclavement se double d'une montée des inégalités économiques et sociales entre les territoires, accentuée par le phénomène de métropolisation, et alimente le sentiment d'abandon d'une partie de la population française.

L'enclavement des territoires résulte, avant tout, d'une offre de mobilité, notamment en transports collectifs, insuffisante, ainsi que d'un manque d'infrastructures de transport adaptées.

C'est pourquoi la présente proposition de loi entend faire du désenclavement des territoires un des objectifs prioritaires de la programmation des investissements relatifs aux infrastructures de transport.

Elle vise également à renforcer le contrôle de l'État et des collectivités territoriales sur les liaisons aériennes d'aménagement du territoire, qui sont essentielles au développement et au maintien des activités économiques dans les territoires enclavés.

Enfin, elle vise à adapter les limitations de vitesse aux caractéristiques des territoires, pour ne pas pénaliser ces territoires.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Dans un rapport d'information de la délégation à l'aménagement et au développement durable du territoire du Sénat de 2008, nos collègues Jacqueline Alquier et Claude Biver définissaient l'enclavement d'un territoire comme **le fait de « ne pas participer à un réseau et en conséquence, ne pas bénéficier de possibilités d'échanges ou d'accès aux différents points de ce réseau. De ce fait, l'enclavement constitue en général un facteur de difficulté »**¹.

L'enclavement des territoires, qui se traduit par un éloignement des centres urbains et économiques, des emplois et des principaux services de la vie courante, **est un phénomène difficile à objectiver**. Comme nos collègues le remarquaient, « il n'est [...] pas évident de définir un critère objectif de l'enclavement qui soit pertinent, c'est-à-dire le type d'isolement qui pose réellement des problèmes au territoire concerné. Pourtant, ceci est indispensable pour définir les objectifs d'une politique de désenclavement et guider les choix de la puissance publique ».

Un tel exercice de définition est intervenu avec la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire², dite « loi Pasqua », **qui visait à désenclaver les parties du territoire situées à une distance trop importante d'une grande infrastructure de transport routière, ferroviaire ou aéroportuaire**. Son article 17 disposait ainsi qu'« en 2015, aucune partie du territoire français métropolitain continental ne sera située à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile soit d'une autoroute ou d'une route express à deux fois deux voies en continuité avec le réseau national, soit d'une gare desservie par le réseau ferroviaire à grande vitesse ».³

Le désenclavement d'un territoire passe, en priorité, par l'accès à des infrastructures de transport ainsi qu'à des services de transport rapide dans des délais raisonnables.

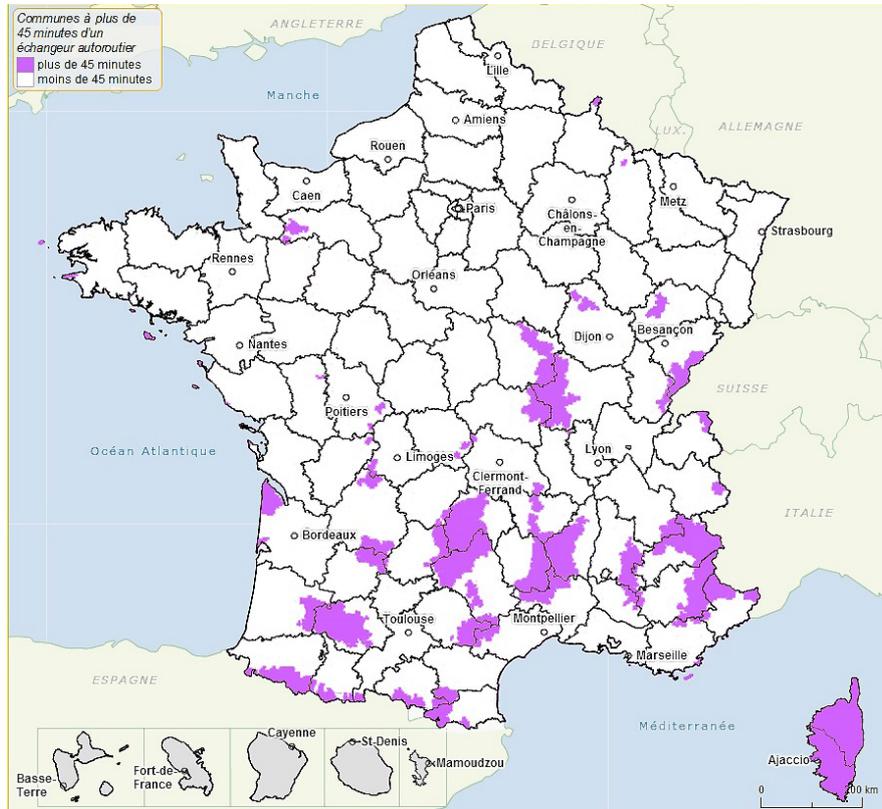
Force est de constater que, près de vingt-cinq ans après cette loi, **certaines parties du territoire demeurent situées à des distances importantes des grandes infrastructures de transport**, qu'il s'agisse des autoroutes, des gares desservies par une ligne à grande vitesse ou des aéroports, comme l'illustrent les cartes ci-dessous.

¹ Rapport d'information de Jacqueline Alquier et Claude Biver fait au nom de la délégation à l'aménagement et au développement durable du territoire du Sénat sur le niveau d'équipement de la France en infrastructures de transports et ses conséquences sur le désenclavement des régions française, 19 juin 2008.

² Loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

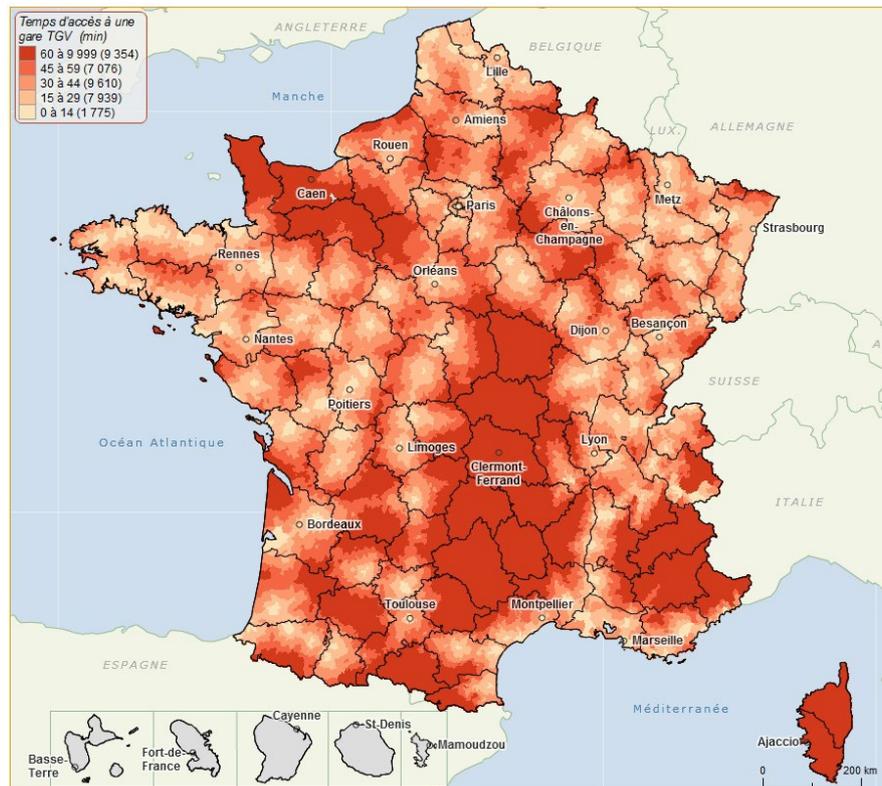
³ Ces objectifs de désenclavement ont été supprimés quatre ans plus tard, par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et portant modification de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Communes situées à plus de 45 minutes d'un échangeur routier



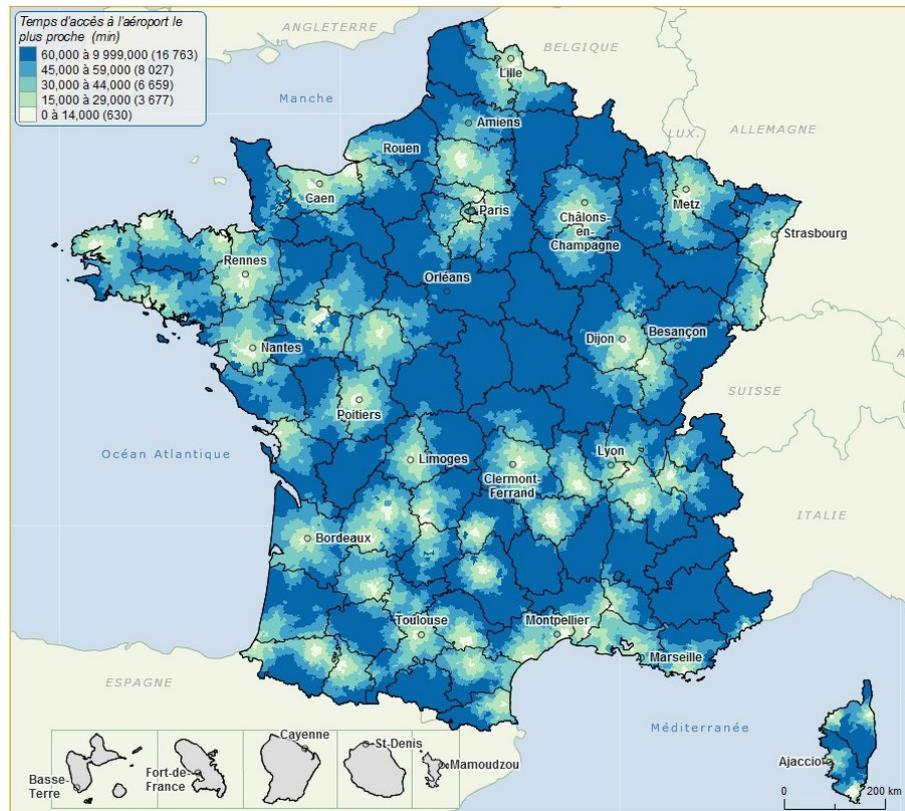
Source : Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET)

Temps d'accès par commune à une gare desservie par un service commercial TGV



Source : CGET

Temps d'accès par commune à un aéroport accueillant des vols commerciaux réguliers



Source : CGET

Quant à l'offre de transports publics, elle est, dans les territoires enclavés, **au mieux limitée, au pire inexistante**. Selon le Professeur Jean-Pierre Orfeuil, les territoires ruraux « *ne sont majoritairement pas desservis par les transports publics : 54 % de leur population n'a pas d'arrêt de bus à moins de dix minutes du domicile, et avec de toute façon des fréquences de passage dissuasives* »¹.

À cette problématique d'enclavement s'ajoute celle de la **montée des inégalités économiques et sociales entre les territoires**. Dans son rapport sur la cohésion des territoires de 2018², le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) distingue ainsi **quatre grands espaces français** :

- **l'arc nord-est**, caractérisé par des fragilités sociales (niveau de vie et de formation inférieur à la moyenne nationale), économiques (baisse de l'emploi) et démographiques (solde migratoire négatif) ;

¹ Jean-Pierre Orfeuil, « Inégaux face à la mobilité » (extrait adapté de « La mobilité, nouvelle question sociale » du même auteur, *Revue Sociologies*, décembre 2010), Observatoire des inégalités, 14 décembre 2017.

² Commissariat général à l'égalité des territoires, *Rapport sur la cohésion des territoires*, juillet 2018.

- **les franges littorales et le sillon rhodanien**, caractérisés par un dynamisme démographique et économique tendant à s'étendre au-delà des métropoles ;

- **l'Île-de-France**, caractérisée par sa croissance mais également par une faible attractivité résidentielle et un risque de dislocation par rapport au reste du territoire ;

- **les territoires ultra-marins**, caractérisés par leur vulnérabilité et hétérogénéité en matière démographique et économique ainsi qu'au niveau de leurs conditions de vie.

Cette situation tend à se renforcer par les dynamiques à l'œuvre, et en particulier le **phénomène de métropolisation qui accroît les fractures existantes en concentrant, dans les grandes métropoles**, les richesses présentes sur un territoire géographique plus large. Dans son rapport, le CGET identifie ainsi cinq dynamiques territoriales :

- **le phénomène de métropolisation**, qui a entraîné une forte croissance et une attractivité autour de grandes aires urbaines –il existe cependant au sein de ces métropoles des écarts de richesse importants ;

- **les aires périurbaines**, situées à proximité des métropoles, qui se sont développées de manière beaucoup plus homogène que les métropoles ;

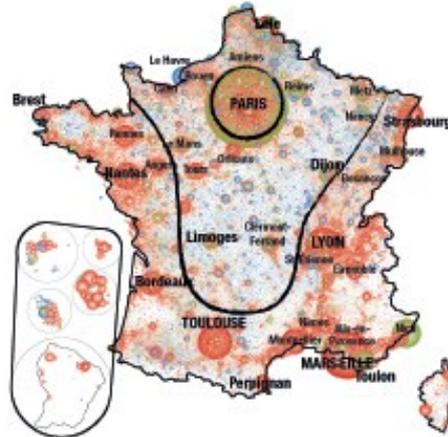
- **les territoires ruraux**, qui se caractérisent par leur diversité : si certains connaissent une situation de croissance (par exemple ceux situés autour des villes, en zone littorale et dans les vallées urbaines françaises), d'autres, comme les territoires dont le développement a reposé historiquement sur les secteurs agricole et industriel, ou encore les campagnes peu denses, rencontrent d'importantes difficultés (déserts médicaux, zones blanches du numérique, etc.) ;

- **les petites et moyennes villes**, qui font preuve de dynamisme, bien que certaines éprouvent des difficultés. Ainsi, l'arc nord-est de la France fait face à des fragilités alors que le littoral atlantique, les Pyrénées et le sillon rhodanien profitent de la croissance économique ;

- **le phénomène de désindustrialisation**, qui a impacté plusieurs territoires (Hauts de France, Bretagne, Île-de-France, etc.), et qui nécessite de composer avec un nouveau modèle productif.

Les quatre grands espaces français

DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES



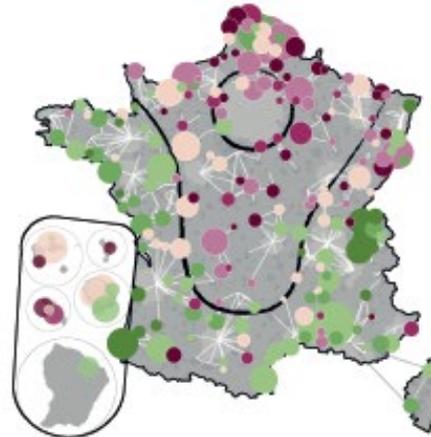
Population municipale des communes en 2014 en nombre d'habitants



Evolution annuelle moyenne de la population communale entre 1990 et 2014, en %



VILLES MOYENNES ET SCORES DE FRAGILITÉS



Cumul des scores de fragilités



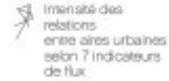
Population en 2014, par unité urbaine



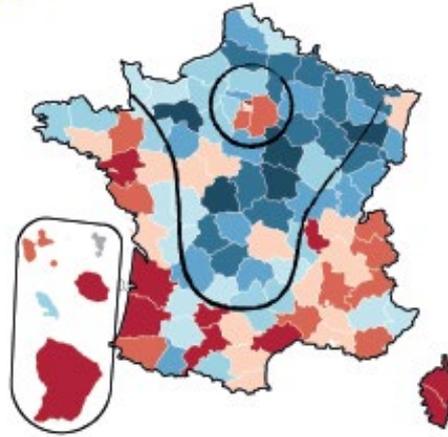
Aire Urbaine



Systèmes urbains inter-régionaux



EMPLOI



Taux de croissance annuel moyen de l'emploi en %, par département, de 2009 à 2014



CROISSANCE ECONOMIQUE DES RÉGIONS



Taux de croissance annuel moyen du PIB régional En %, par région, de 2000 à 2014



PIB régional en volume

En million d'euros, par région, en 2014



Sources : INSEE RP, ADMIN EXPRESS COG-COMMUNES 2016, INSEE, 2000-2014, BASE 2010 - ESTIMATIONS D'EMPLOI, CGET, CNRS-GÉOGRAPHIE-CITÉS - Réalisation : CGET service cartographie 2018

Source : CGET

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

(article L. 1111-3 du code des transports)

Critères de désenclavement des territoires

Objet : Cet article fixe des objectifs de développement des infrastructures de transport en vue du désenclavement des territoires d'ici le 31 décembre 2025.

I. Le droit en vigueur

Le code des transports prévoit que **la programmation des infrastructures de transport prend appui sur le schéma national des infrastructures de transport (SNIT)**, créé par la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite « Grenelle I ». Ce schéma doit fixer les **orientations de l'État en matière :**

- d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence ;
- de réduction des impacts environnementaux et de la consommation des espaces agricoles et naturels ;
- d'aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux¹.

Par ailleurs ce schéma « *favorise les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement (...)* »², et doit servir de référence pour l'harmonisation de la programmation des investissements de l'État et des collectivités territoriales en matière d'infrastructures de transport. Il doit être **actualisé et présenté au Parlement au moins une fois par législature**³.

Toutefois, le premier projet de SNIT, rendu public en octobre 2011, identifiait une liste de grands projets à réaliser **pour un coût total estimé à 245 milliards d'euros sur 25 ans**. Compte tenu du caractère irréaliste de ce montant, au regard de l'état des finances publiques, le Gouvernement a confié à une commission de parlementaires et de personnalités qualifiées (dite commission « Mobilité 21 ») la tâche **d'établir une hiérarchisation et un phasage des opérations inscrites dans le SNIT**. La commission a présenté

¹ Article L. 1212-1 du code des transports.

² Article L. 1212-2 du code des transports.

³ Article L. 1212-3 du code des transports.

ses conclusions en juin 2013 et classé les opérations en trois groupes de priorité.

Sur la base de ces travaux, le Premier ministre a présenté, en juillet 2013, un **plan d'investissement comportant un volet sur les transports**.

Le financement des infrastructures de transport est assuré, pour le compte de l'État, y compris dans le cadre de contrats de plan État-régions, **par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)**. À cette fin, l'Agence bénéficie de recettes affectées, en particulier une fraction de la taxe d'aménagement du territoire et de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE).

Au niveau régional, la programmation des infrastructures de transport était effectuée jusqu'à récemment dans le cadre des **schémas régionaux des infrastructures de transports (SRIT)**.

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi « NOTRe »), a intégré ces schémas sectoriels au sein d'un **nouveau schéma intégrateur et transversal, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)**.

Le SRADDET « *fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets* »¹.

En matière d'infrastructures de transport, ce schéma **identifie les voies et les axes routiers qui constituent des itinéraires d'intérêt régional**, et prévoit les infrastructures régionales nouvelles. Ces itinéraires doivent être pris en compte par le département, dans le cadre de ses interventions, pour garantir la cohérence et l'efficacité du réseau routier ainsi que la sécurité des usagers.

II. La proposition de loi

L'article 1^{er} complète l'article L. 1111-3 du code des transports afin de **fixer des objectifs de développement des infrastructures de transport d'ici le 31 décembre 2025**.

¹ Article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales.

À cette date, le premier alinéa de cet article dispose **qu'aucune partie du territoire français métropolitain continental ne devra être située :**

- soit à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile d'un centre urbain ou économique, d'une autoroute ou d'une route express à deux fois deux voies en continuité avec le réseau national ;

- soit à moins de cent quatre-vingts kilomètres ou cent-vingt minutes d'automobile d'un aéroport ouvert au transport aérien public.

Ce faisant, cet article reprend et actualise une disposition de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, qui prévoyait qu'en 2015, « aucune partie du territoire français métropolitain continental ne sera située à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile soit d'une autoroute ou d'une route express à deux fois deux voies en continuité avec le réseau national, soit d'une gare desservie par le réseau ferroviaire à grande vitesse ». Cet objectif avait par la suite été supprimé par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire.

Afin d'assurer la prise en compte de cet objectif de désenclavement dans les schémas directeurs relatifs aux infrastructures de transport, le deuxième alinéa du présent article prévoit que le SNIT et les SRADDET **devront être révisés dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation du texte.**

III. La position de votre commission

De nombreux territoires enclavés n'ont, aujourd'hui encore, **pas accès à une offre de transport suffisante.**

Le problème réside non seulement dans le fait que l'offre de mobilité, notamment en transports collectifs, est insuffisante, mais aussi dans le **manque d'infrastructures de transport adaptées**, soit parce que ces infrastructures sont trop lointaines, soit parce qu'elles ne sont pas aménagées pour pouvoir y circuler rapidement.

Cet enclavement pose des problèmes quotidiens à nos concitoyens. Or les choix d'investissement ont prioritairement porté, ces dernières années, sur la réalisation de grandes infrastructures de transport certes nécessaires mais onéreuses, **au détriment de l'entretien et de l'aménagement du réseau existant**, qu'il s'agisse du réseau routier ou du réseau ferroviaire.

Il est donc important que la loi fixe des objectifs de désenclavement devant être pris en compte dans la programmation des infrastructures.

Toutefois, tel que rédigés, les critères retenus **ne permettent pas de couvrir une partie du territoire suffisante.** Cela tient notamment au fait que le critère de distance à un aéroport ne concerne qu'une partie limitée du territoire, principalement les départements de la Nièvre, du Cher, de la Lozère ainsi que les Alpes.

Par ailleurs, la notion de distance d'un centre urbain et économique étant floue, elle paraît sujette à caution. Enfin, les critères mentionnés à l'article 1^{er} ne prennent pas en compte le désenclavement par le biais du transport ferroviaire.

C'est pourquoi, **votre commission a adopté un amendement COM-9 du rapporteur, et un amendement COM-8 de M. Ronan Dantec**, visant à :

- remplacer la notion de « centre urbain ou économique » par celle d'« unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois », une notion reconnue par l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) ;

- remplacer la notion de « route express à deux fois deux voies » par celle de « route aménagée pour permettre la circulation rapide des véhicules ». En effet, le désenclavement ne passe pas forcément par la construction de grandes infrastructures routières sur tout le territoire, mais peut être atteint en aménageant des infrastructures existantes pour faciliter la circulation rapide des véhicules ;

- supprimer le critère de distance à un « aéroport ouvert au transport aérien public », qui n'est pas opérant ;

- ajouter un critère de distance à une gare desservie par une ligne à grande vitesse.

Par ailleurs, afin de prendre en compte les évolutions prévues par le projet de loi d'orientation des mobilités, et d'éviter que les régions qui viennent d'adopter un SRADDET ou qui sont en train de le finaliser ne doivent déjà réviser ce schéma, **votre commission a adopté un amendement COM-3 du rapporteur** afin de :

- supprimer la mention selon laquelle les objectifs de désenclavement du territoire devront être pris en compte par le schéma national des infrastructures de transports, dont la suppression est prévue par l'article 30 du projet de loi d'orientation des mobilités ;

- prévoir que l'intégration par les SRADDET des objectifs de désenclavement n'interviendra qu'à l'occasion de la prochaine révision de ces schémas.

<p>Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.</p>
--

Article 2

(article L. 1512-1-1 (nouveau) du code des transports)

Adaptation des infrastructures de transport aux caractéristiques des territoires

Objet : Cet article prévoit que l'État, en tant que maître d'ouvrage, veille à adapter les infrastructures de transport aux caractéristiques des territoires.

I. La proposition de loi

L'article 2 complète l'article L. 1512-1 du code des transports¹ pour prévoir que, lorsqu'il est maître d'ouvrage, l'État peut « *appliquer aux territoires concernés par l'objectif de désenclavement des critères différenciés de réalisation des infrastructures, à l'exception des dispositions liées à la sûreté et à la sécurité* ».

Cet article vise à permettre à l'État **d'adapter les infrastructures et leurs aménagements en fonction des territoires et de leurs caractéristiques**. Il s'agit en cela, d'après l'exposé des motifs de la proposition de loi, « *de faciliter la construction d'infrastructures routières moins lourdes dans les zones enclavées* ».

Il fait suite aux constats dressés par le Sénateur Alain Bertrand dans un rapport au Premier ministre de 2014 sur l'hyper-ruralité², qui indiquait que les choix techniques du ministère des transports pouvaient conduire à appliquer à tous les territoires et à tous les trafics des gabarits inadaptés aux faibles trafics des routes hyper-rurales³.

III. La position de votre commission

Votre commission partage l'objectif porté par l'article 2 d'adapter les infrastructures construites ou aménagées aux caractéristiques des territoires, afin de permettre que des infrastructures moins coûteuses soient réalisées dans les zones enclavées.

¹ Cet article prévoit que « *la réalisation et l'aménagement d'une infrastructure de transport peuvent faire l'objet de contrats passés entre l'État et les collectivités territoriales* ».

² Rapport de M. Alain Bertrand remis à Mme Sylvia Pinel, ministre du Logement et de l'Égalité des territoires le 30 juillet 2014 dans le cadre de la mission confiée par M. Manuel Valls, Premier ministre.

³ « *La culture de la norme sans pondérer le produit des indicateurs pénalise l'hyper-ruralité jusque dans les choix techniques. Ainsi, par exemple, le ministère chargé des transports, maître d'ouvrage pour les routes nationales, applique à tous les territoires et tous les trafics des gabarits devenus inadaptés aux faibles trafics des routes hyper-rurales. Devant le coût inabordable d'une mise à 2x2 voies à 10 M€/km en plaine (et bien plus en montagne), peut-être vaut-il mieux développer, des aménagements « low cost », deux à cinq fois moins chers, adaptés aux principaux besoins de l'hyper-ruralité mais ayant pour autant plus de chance de se voir réalisés. Ainsi, une 3 voies « moderne » peut ne coûter que 2 M€/km* ».

Toutefois, en confiant à l'État la possibilité d'appliquer des « critères différenciés » selon les territoires lors de la réalisation d'infrastructures, **cet article pourrait être interprété comme permettant de déroger à certaines normes, en particulier les normes environnementales.**

Votre commission a par conséquent **adopté un amendement COM-4 du rapporteur qui réécrit cet article** afin de prévoir que l'État, lorsqu'il est maître d'ouvrage, « *veille à adapter les infrastructures de transport aux caractéristiques topographiques et aux besoins socio-économiques des territoires* ».

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 3

(article L. 1511-2 du code général des collectivités territoriales)

Financement par les départements et les EPCI des lignes aériennes
d'aménagement du territoire

Objet : Cet article vise à permettre aux départements et aux établissements publics de coopération intercommunale de participer au financement des aides accordées aux entreprises de transport aérien exploitant des lignes soumises à des obligations de service public.

I. Le droit en vigueur

1) Le cadre européen applicable au financement public des compagnies aériennes et des aéroports

a) Les aides versées aux compagnies aériennes

Le droit européen permet à la puissance publique de verser des aides aux compagnies aériennes dans deux cas précis : lorsque les compagnies exploitent des liaisons aériennes soumises à des obligations de service public, et lorsqu'il s'agit d'aides au démarrage d'une liaison aérienne.

i) Le financement des liaisons soumises à des obligations de service public

Lorsque le marché ne peut répondre par lui-même à certains besoins d'aménagement ou de continuité du territoire, le droit européen permet aux États membres **d'organiser certaines liaisons aériennes dans les territoires mal desservis, en les soumettant à des obligations de service public (OSP).**

Le règlement européen n° 1008/2008 du 24 septembre 2008¹ précise les conditions qui permettent de soumettre une ligne aérienne à OSP, ainsi que les règles qui s'appliquent à l'exploitation des services sous OSP. Au titre de ce règlement, **il est possible d'imposer des OSP sur deux types de liaisons**² : les liaisons vers un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement³ et les liaisons à faible trafic à destination de n'importe quel aéroport⁴.

Pour évaluer la nécessité et l'adéquation de l'OSP, le règlement européen prévoit la **prise en compte de quatre critères** :

- la proportionnalité entre l'obligation envisagée et les besoins de développement économique et social de la région concernée ;

¹ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

² L'article 16 du règlement dispose ainsi que : « Un État membre peut [...] imposer une obligation de service public au titre de services aériens réguliers entre un aéroport situé dans la Communauté et un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport situé sur son territoire, si cette liaison est considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport. Cette obligation n'est imposée que dans la mesure nécessaire pour assurer sur cette liaison une prestation minimale de services aériens réguliers répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de prix ou de capacité minimale, auxquelles le transporteur aérien ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial ».

³ Les lignes directrices de la Commission européenne relatives au règlement n° 1008/2008 précisent que : « une zone périphérique est généralement une région éloignée ou difficile d'accès à partir de la capitale et des autres villes principales de l'État membre. L'éloignement et l'isolement doivent être appréciés en tenant compte des caractéristiques du territoire, de l'administration, des entreprises, des établissements d'enseignement et des centres médicaux de l'État membre, mais également de ces caractéristiques dans les autres États membres avec lesquels il a une frontière commune. Une zone de développement est une région qui accuse un retard économique, mesuré par exemple par le PIB par habitant ou par le taux de chômage ».

⁴ Les lignes directrices indiquent : « Le règlement ne définit pas de critère quantitatif pour apprécier la « faiblesse » du trafic sur une liaison, compte tenu de la diversité des situations qui peuvent prévaloir dans les différents États membres. Toutefois, sur la base de l'expérience qu'à la Commission d'un grand nombre de dossiers d'OSP, ses services peuvent affirmer que, jusqu'à présent, une liaison ayant un trafic supérieur à 100 000 passagers par an ne peut normalement pas être considérée comme une liaison à faible trafic au sens du règlement ».

- **l'insuffisance des autres modes de transport** pour satisfaire les besoins de transport de la région concernée. Sont notamment pris en compte l'offre de services de transport ferroviaire et routier en termes de fréquence, de temps de trajet, et de correspondances vers d'autres destinations importantes¹ ;

- **les tarifs des passagers et les conditions de transport aérien proposés aux utilisateurs**² ;

- **l'effet conjugué des offres existantes de services de transport aérien**. La nécessité d'imposer une OSP dépend de l'offre conjuguée de tous les transporteurs aériens³, en prenant en compte les vols indirects (lorsque la correspondance est de moins d'une heure) et les vols proposés dans des aéroports situés à proximité⁴.

Les OSP doivent permettre le **respect de normes en matière de continuité, de régularité, de prix ou de capacité minimale**. La sélection du transporteur aérien autorisé à exploiter une OSP s'effectue après appel d'offres, dans les conditions précisées par l'article 17 du règlement 1008/2008.

ii) Les aides au démarrage

Le droit européen permet à la puissance publique de **verser des aides au démarrage d'une liaison aérienne afin de permettre la mobilité des citoyens et encourager le développement régional**, considérant que « *les compagnies aériennes ne sont pas toujours disposées, en l'absence d'incitations appropriées, à prendre le risque d'ouvrir de nouvelles liaisons au départ de petits aéroports qu'elles ne connaissent pas et qu'elles n'ont pas testés* »⁵.

Pour qu'une aide au démarrage puisse être considérée comme compatible avec le marché intérieur, elle doit respecter plusieurs critères cumulatifs définis par les lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes de 2014⁶.

¹ Ainsi, lorsqu'il existe des services ferroviaires de moins de 3 heures avec des fréquences suffisantes pour répondre aux besoins de mobilité de la région concernée, les services aériens ne devraient pas, en principe, être soumis à des OSP.

² Les OSP peuvent ainsi être assorties de plafonds tarifaires, dans les cas où les tarifs seraient sinon excessifs au vu des besoins économiques de la région concernée.

³ La Commission estime ainsi qu'une OSP portant sur une liaison de transport de voyageurs ne pourrait habituellement pas être considérée comme justifiée sur des liaisons ayant un volume important de trafic passagers (supérieur à 100 000 passagers par an).

⁴ Un aéroport peut être considéré comme alternatif s'il se situe à moins de 100 kilomètres ou si le délai de route est inférieur à une heure en transport public, et s'il propose des services adéquats comparables.

⁵ Lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes (2014/C 99/03) du 4 avril 2014.

⁶ En particulier, l'aide doit viser un objectif d'intérêt commun, être nécessaire pour corriger une défaillance de marché ou résoudre un problème d'équité ou de cohésion, elle doit constituer un instrument d'intervention approprié, être proportionnée – c'est-à-dire limitée au strict nécessaire – et être versée de manière transparente.

b) Les aides versées aux aéroports

Le droit européen permet également à la puissance publique de **verser des aides d'investissement et de fonctionnement aux aéroports**, à condition qu'elles respectent plusieurs critères cumulatifs, en particulier :

- elles doivent avoir pour objet d'améliorer la mobilité des citoyens et la connectivité des régions, de lutter contre la congestion du trafic aérien ou de faciliter le développement régional ;

- le versement de ces aides doit être nécessaire, et fonction du nombre de passagers accueillis par l'aéroport¹ ;

- elles doivent être proportionnées et ne pas dépasser le déficit de financement du projet d'investissement s'agissant d'une aide à l'investissement, ou 50 %² du déficit de financement de l'aéroport s'agissant d'une aide au fonctionnement³.

2) La compétence de l'État et des collectivités territoriales en matière de transport aérien

Depuis la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi « NOTRe »), **qui a revu la répartition des compétences entre les collectivités territoriales**, seuls l'État et les régions sont compétent de droit pour organiser des liaisons aériennes d'aménagement du territoire, les autres collectivités territoriales ne pouvant intervenir que de manière subsidiaire :

- **s'agissant des liaisons intra-régionales**, les régions sont compétentes pour organiser des liaisons soumises à des OSP. Elles peuvent déléguer cette compétence à une autre collectivité territoriale ou à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre⁴. Les autres collectivités peuvent également conclure une convention avec la région afin de participer au financement d'une liaison intra-régionale⁵. Les départements ne peuvent intervenir que si la liaison a un caractère touristique indiscutablement prépondérant⁶ ;

¹ Au-delà de 5 millions de passagers, les aéroports sont à même de couvrir leurs coûts du capital et n'ont donc a priori pas besoin d'aides à l'investissement. S'agissant des aides au fonctionnement, elles ne peuvent être versées aux aéroports accueillant plus de 3 millions de passagers par an.

² Ce taux maximum est de 80 % pendant cinq ans s'agissant des aéroports dont le trafic passagers annuel est inférieur ou égal à 700 000 personnes.

³ Plus aucune aide au fonctionnement ne peut être versée dix ans après le début de la période transitoire.

⁴ Article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales.

⁵ Article L. 1511-2 du code général des collectivités territoriales.

⁶ L'instruction du Gouvernement NOR RDFB1520836N du 22 décembre 2015 précise ainsi qu'« en l'absence de compétence attribuée par la loi, il faut considérer que l'intervention des départements, qui se fondait jusqu'à présent sur la clause de compétence générale, n'est plus possible à moins que la liaison ait un caractère touristique indiscutablement prépondérant. En revanche, la région peut organiser ce type de liaison sur la base de sa compétence en matière d'aménagement du territoire et peut donc, le cas échéant, prendre la suite du département ».

- **s'agissant des liaisons inter-régionales**, l'État est compétent pour organiser des liaisons soumises à des OSP, et peut déléguer cette compétence à une collectivité territoriale ou à une autre personne publique intéressée l'ayant demandé.¹

Les lignes sous OSP peuvent être créées dans le respect des règles européennes rappelées *supra*, après notification à la Commission européenne. Les délégations de service public octroyées aux compagnies aériennes **sont renouvelées tous les quatre ans**.

En ce qui concerne le financement public des aéroports, **la loi NOTRe n'a pas modifié la possibilité pour une collectivité de financer les aéroports dont elle est propriétaire² ou qui sont propriété d'un groupement de collectivités dont elle est partie**, en lui versant des aides au fonctionnement ou à l'investissement dans le respect des règles européennes rappelées *supra*.

Par ailleurs, les collectivités territoriales actionnaires des sociétés aéroportuaires créées en application des articles L. 6322-1 et suivants du code des transports sont compétentes pour verser des subventions à ces sociétés, sous les mêmes réserves.

II. La proposition de loi

L'article 3 complète l'article L.1511-2 du code général des collectivités territoriales pour permettre aux départements et aux communes de **participer au financement des subventions accordées aux entreprises de transport aérien ainsi qu'aux aérodromes** qui contribuent manifestement au désenclavement des territoires, dans une perspective de développement économique.

D'après l'exposé des motifs de la proposition de loi, il s'agit d'attribuer « *une compétence partagée entre les régions, les départements et les communes en matière de liaisons aériennes, partant du principe que tous les échelons de collectivités ont, à leur niveau, une pertinence sur ce volet* ».

III. La position de votre commission

Les liaisons d'aménagement du territoire sont essentielles au désenclavement des territoires. Elles sont souvent indispensables au développement des activités économiques, et à leur maintien.

Le cadre législatif actuel, issu de la loi NOTRe, qui dispose que seuls l'État les régions sont compétents pour organiser, par eux-mêmes, des liaisons d'aménagement du territoire, n'est pas satisfaisant.

¹ Article L. 6412-4 du code des transports.

² L'article L. 6311-1 du code des transports offre la possibilité aux collectivités territoriales ou à leurs groupements de demander à l'État de lui transférer un aérodrome qui n'est pas inscrit sur la liste des aérodromes d'intérêt national ou international fixée par décret en Conseil d'État.

L'État n'a pas joué tout son rôle et s'est désengagé ces dernières années du financement de nombreuses liaisons, comme celles de Castres-Paris, Lannion-Paris, Brest-Ouessant, Tarbes-Paris ou encore Lorient-Lyon. En 2018, l'État ne contribuait plus qu'au financement de six liaisons métropolitaines. À l'occasion du projet de loi de finances pour 2019, le Gouvernement a mis fin à cette tendance en octroyant 4 millions d'euros supplémentaires au financement de ces lignes, ce qui est positif mais insuffisant car cela ne permettra de financer, au mieux, qu'une ou deux dessertes supplémentaires.

Les régions, quant à elles, **ne sont pas le seul échelon pertinent pour appréhender et répondre à la problématique de désenclavement des territoires**.

Pour ces raisons, votre rapporteur aurait souhaité déposer un amendement afin de donner aux départements et aux établissements publics de coopération intercommunale la compétence pour **organiser eux-mêmes des liaisons d'aménagement du territoire**, sans avoir à en demander délégation à la région ou à l'État. Cependant un tel amendement aurait été considéré comme contraire à l'article 40 de la Constitution.

Votre commission a par conséquent maintenu l'article 2 dans sa rédaction initiale, tout en adoptant **un amendement COM-2 du rapporteur** afin de réaffirmer la possibilité pour un EPCI - et non une commune - ou pour un département, de participer au financement des lignes aériennes soumises à des obligations de service public.

<p>Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.</p>
--

Article 4

(article L. 6412-3-1 [nouveau] du code des transports)

Maintien de liaisons aériennes effectives et régulières dans les territoires enclavés

Objet : Cet article prévoit, d'une part, que l'État doit s'assurer du maintien de liaisons aériennes effectives et régulières dans les territoires enclavés et, d'autre part, que les compagnies aériennes exploitant des liaisons soumises à des obligations de service public doivent rendre compte tous les six mois de leur activité.

I. Le droit en vigueur

Lorsque l'État ou une collectivité souhaite organiser une liaison aérienne d'aménagement du territoire, **la sélection du transporteur aérien**

autorisé à exploiter la ligne s'effectue par appel d'offres, dans les conditions précisées à l'article 17 du règlement européen n° 1008/2008 du 24 septembre 2008¹.

L'appel d'offres et le contrat qui en résulte doivent notamment porter sur les normes requises par l'OSP, les règles concernant la modification et la résiliation du contrat, les sanctions en cas de non-respect du contrat et les paramètres objectifs et transparents sur lesquels se fonde le calcul de la compensation éventuelle pour l'exécution des obligations de service public. Cet appel d'offres est publié au journal officiel de l'Union européenne.

La sélection parmi les offres opérée **prend en compte l'adéquation du service et notamment les prix et conditions proposés aux usagers ainsi que le coût de la compensation demandée**. Cette compensation ne peut dépasser le montant nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution de l'OSP, ainsi qu'un bénéfice raisonnable.

Le contrat de délégation de service public comporte des obligations en matière de fréquences minimales, de types d'appareils utilisés, de capacité minimale ou encore de continuité de service public.

Le contrôle du respect des obligations de service public par le transporteur aérien **est réalisé à l'issue de chaque année d'exploitation**, sur la base des programmes réellement réalisés détenus par les pouvoirs publics et l'exploitant de l'aérodrome concerné. La compagnie aérienne est consultée pour faire connaître d'éventuelles divergences dans les constats de manquements aux OSP et peut, dans ce cadre, être amenée à fournir les éléments appuyant ses propos ou des explications complémentaires.

Ce contrôle annuel **donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal** signé par tous les cocontractants au plus tard six mois après la fin de l'année d'exploitation considérée. Ce procès-verbal indique les éventuelles pénalités financières induites par les manquements constatés aux obligations de service public.

Ce bilan annuel permet également de **comparer le déficit prévisionnel de la liaison avec le déficit effectivement réalisé par la compagnie**, sur la base du compte analytique propre à l'exploitation de la ligne, certifié par un commissaire aux comptes. La compensation versée est ajustée au déficit réel.

¹ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

II. La proposition de loi

L'article 4 créé un nouvel article L. 330-7 dans le code de l'aviation civile qui dispose que, dans les territoires enclavés, **l'État s'assure que les entreprises de transport aérien maintiennent l'existence et le fonctionnement de liaisons aériennes effectives et régulières**, en particulier lorsqu'elles bénéficient de subventions dans le cadre d'une liaison soumise à OSP.

Par ailleurs, cet article prévoit que les entreprises de transport aérien qui exploitent une liaison sous OSP *« rendent compte du fonctionnement, des résultats et de l'effectivité de leur activité au ministre chargé de l'aviation civile tous les trois mois »* et que *« ces résultats font l'objet d'une publication trimestrielle dont les modalités et le contenu sont fixés par décret »*.

D'après l'exposé des motifs de la proposition de loi, cet article *« vise à renforcer le contrôle de la satisfaction par les entreprises de transport aérien de leur obligation de service public pour la desserte des territoires enclavés »*.

III. La position de votre commission

La dégradation du service rendu ces dernières années par la filiale d'Air France, HOP!, concernant l'exploitation des lignes d'aménagement du territoire, qui se traduit par des annulations et des retards de vols fréquents et importants, **interroge quant à la manière dont l'État contrôle ces délégations de service public**, ainsi que sur les informations que les opérateurs transmettent à l'État s'agissant du fonctionnement des lignes.

Actuellement, le contrôle du respect des obligations de service public est réalisé à l'issue de chaque année d'exploitation.

La proposition de loi prévoit que cette transmission d'informations aux autorités publiques sur le fonctionnement et les résultats d'exploitation de la ligne **soit plus fréquente, en ayant lieu tous les trois mois, et plus transparente, en faisant l'objet d'une publication**.

Votre commission, tout en partageant cet objectif, a adopté **un amendement COM-5 du rapporteur pour améliorer la rédaction de cet article** et prévoir que la transmission de ces informations aux autorités délégantes ait lieu **tous les six mois**, un délai qui paraît davantage raisonnable.

<p>Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.</p>
--

Article 5

(articles L. 3221-4-1 et L. 3221-5-1 [nouveaux] du code général des collectivités territoriales)

Adaptation des limitations de vitesses

Objet : Cet article permet aux présidents de département et aux préfets de relever la vitesse maximale autorisée sur les routes dont ils ont la gestion, après avis de la commission départementale de la sécurité routière.

I. Le droit en vigueur

Le code de la route **définit les limitations de vitesse pouvant être pratiquées sur les différentes voies de circulation.**

Son article R. 413-2, tel que modifié par le décret n° 2018-487 du 15 juin 2018¹, dispose que la vitesse des véhicules hors agglomération² est limitée à 130 km/h sur les autoroutes, à 110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central et à 80 km/h sur les autres routes hormis celles comportant deux voies affectées à un même sens de circulation pour lesquelles la vitesse est limitée à 90 km/h.

Ces vitesses maximales autorisées **peuvent faire l'objet de modulations :**

- **à la hausse, dans les cas prévus par le code de la route.** L'article R. 413-3 de ce code prévoit ainsi la possibilité pour l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation de relever à 70 km/h la vitesse limite des véhicules en agglomération, normalement fixée à 50 km/h, « *sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité et sont protégés par des dispositifs appropriés* » ;

- **à la baisse, par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation.** L'article R. 411-8 du code de la route prévoit en effet la possibilité pour les autorités de police de « *prescrire, dans la limite de leur pouvoir, des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige* ». Cette faculté de prendre des mesures plus restrictives par rapport aux règles générales du code de la route s'applique notamment aux limitations des vitesses autorisées³.

¹ Décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules.

² Au titre de l'article R. 110-2 du code de la route, constituée une agglomération un « espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde ».

³ L'article R. 413-1 du code de la route dispose ainsi que « lorsqu'elles sont plus restrictives, les vitesses maximales édictées par l'autorité investie du pouvoir de police prévalent sur celles autorisées par le présent code ».

Le pouvoir de police de la circulation routière **relève d'une compétence partagée entre plusieurs autorités** :

- **les maires**, s'agissant des routes nationales, des routes départementales et des voies de communication à l'intérieur des agglomérations¹. Sur les routes à grande circulation², les maires ne peuvent prendre des mesures de police qu'après avis du préfet³ ;

- **les présidents des conseils départementaux**, s'agissant des routes départementales situées hors agglomération⁴ - et après avis du préfet s'agissant des routes à grande circulation ;

- **les préfets** s'agissant des routes nationales hors agglomération et des routes départementales classées à grande vitesse de circulation par décret. Ils disposent également du pouvoir de se substituer au président du conseil départemental ou au maire lorsque ceux-ci n'ont pas exercé leurs pouvoirs de police⁵, ou en cas de nécessité publique ou d'urgence.

II. La proposition de loi

L'article 5 crée un nouvel article L. 413-1 A au sein du code de la route pour prévoir que les limitations de vitesse qui sont fixées sur les voiries « *garantissent la sécurité de leurs usagers ainsi que l'accès à un centre urbain ou économique dans un délai raisonnable* ».

D'après l'exposé des motifs de la proposition de loi, cet article entend « *encadrer l'exercice du pouvoir réglementaire en matière de limitation de vitesse en fixant une liste de critères cumulatifs à respecter* », en vue « *d'adapter les normes aux réalités locales* ».

III. La position de votre commission

La réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes secondaires intervenue au 1^{er} juillet 2018, **a été très mal vécue dans les territoires ruraux**, car perçue comme une décision imposée par le haut, sans concertation, et sans prendre en considération la réalité de nombreux territoires pour lesquels la route constitue un moyen de déplacement incontournable.

¹ Article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales.

² L'article L. 110-3 du code de la route définit les routes à grande circulation comme « les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation ».

³ Article R. 411-8 du code de la route.

⁴ Article L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales.

⁵ Article R. 411-5 du code de la route.

De nombreux élus gestionnaires de voirie **ont demandé à ce que cette décision soit décentralisée**, afin qu'elle puisse être adaptée aux besoins de chaque territoire. Le groupe de travail sur la sécurité routière conjoint à la commission de l'aménagement du territoire et à la commission des lois mis en place par le Sénat l'année dernière, avait lui aussi recommandé une telle décentralisation de la décision¹.

Votre commission a, par conséquent, adopté **un amendement COM-6 du rapporteur afin de donner la compétence aux présidents de département et aux préfets pour relever la vitesse maximale autorisée sur les routes dont ils ont la gestion**, après avis de la commission départementale de la sécurité routière².

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 6

Rapport d'évaluation du décret relatif à l'abaissement des vitesses à 80 km/h

Objet : Cet article prévoit que le Gouvernement remet au Parlement un rapport d'évaluation du décret du 15 juin 2018 sur les limitations de vitesses dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi

I. Le droit en vigueur

À l'occasion du **comité interministériel de la sécurité du 9 janvier 2018**, le Gouvernement a présenté un plan de dix-huit mesures visant à renforcer la sécurité routière.

Parmi ces mesures figurait la **réduction de 90 km/h à 80 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens, sans séparateur central**, en dehors des routes à deux fois deux voies et des routes à trois voies qui sont conçues pour permettre des dépassements sécurisés. Le plan prévoit une clause de rendez-vous au 1^{er} juillet 2020 afin d'étudier l'impact sur l'accidentalité de cette mesure.

¹ « Sécurité routière : mieux cibler pour plus d'efficacité ». Rapport d'information n° 436 de M. Michel Raison, Mme Michèle Vullien, et M. Jean-Luc Fichet, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et de la commission des lois, 18 avril 2018.

² La commission départementale de la sécurité routière est présidée par le préfet et comprend : des représentants des services de l'État, des élus départementaux, des élus communaux, des représentants des organisations professionnelles et des fédérations sportives, ainsi que des représentants des associations d'usagers.

Cet abaissement des vitesses maximales autorisées a été acté par le décret n° 2018-487 du 15 juin 2018¹, avec une entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2018.

II. La proposition de loi

L'article 6 prévoit **que le Gouvernement remet au Parlement, dans les six mois à compter de la publication de la loi, un rapport d'évaluation du décret n° 2018-487 du 15 juin 2018**. Cette évaluation doit porter sur *« la réalisation de l'objectif de renforcement de la sécurité routière, en particulier au regard des conditions météorologiques, mais aussi de l'enclavement des territoires concernés et du fonctionnement des transports collectifs ou publics existants »*.

III. La position de votre commission

Il est nécessaire que la réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h fasse l'objet d'une évaluation le plus rapidement possible, et que le rapport d'évaluation soit remis au Parlement.

Votre commission a adopté **un amendement rédactionnel COM-7 du rapporteur**.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Votre commission a adopté la proposition de loi ainsi modifiée.

¹ Décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules.

EXAMEN EN COMMISSION

M. Hervé Maurey, président. – Je suis très heureux d’accueillir ce matin notre collègue et ancien ministre Jacques Mézard, auteur d’une proposition de loi déposée le 21 décembre 2018, visant à faciliter le désenclavement des territoires. Ce texte sera examiné en séance le 20 février.

M. Jacques Mézard, auteur de la proposition de loi. – En revenant dans cette belle maison, j’ai souhaité, avant que le projet de loi d’orientation des mobilités (LOM) ne soit examiné par le Sénat, déposer un texte portant sur le désenclavement territorial. Nous devons tenir compte de la réalité de certains territoires : j’ai moi-même assisté à l’aggravation de l’enclavement de certains territoires ces dernières décennies. Durant ces dix-sept mois passés au ministère de la cohésion des territoires, j’ai pu mesurer que nos concitoyens ne comprennent pas que leur situation se soit aggravée en quelques dizaines d’années. Un certain nombre de territoires ont été laissés à l’écart des autoroutes, des lignes à grande vitesse et des aéroports.

Quand, étudiant à Paris dans les années 1960, je quittais Aurillac à 18 heures, j’arrivais à la gare d’Austerlitz à 23h30. Aujourd’hui, il faut une heure et demie de plus pour faire le même trajet. Par la route, il faut encore plus de temps, surtout depuis l’abaissement de la vitesse à 80 km/h. Il reste certes l’avion, mais il n’y en a pas les samedis ni les dimanches, et nous subissons une dizaine d’annulations de vols par mois, en dépit des concours financiers des collectivités et de l’État. Le développement économique devient alors extrêmement difficile. Je pense aux territoires montagneux, à ceux de l’Est aussi. Nous devons donc lancer un « message législatif ».

La loi « Pasqua » de 1995 avait prévu qu’aucune préfecture ne serait située à plus de 45 minutes d’une autoroute. Mme Dominique Voynet a souhaité la suppression de cette disposition par la suite lorsqu’elle a été en charge du ministère de l’aménagement du territoire

Je suis souvent intervenu au Sénat sur le sujet des liaisons aériennes intérieures. J’ai constaté que la circulaire du 22 décembre 2015 interprète la loi NOTRe d’étrange manière : en matière de lignes intérieures, cette circulaire indique que les départements ne sont plus compétents et que les conseils régionaux « peuvent » l’être.

Cette proposition de loi prévoit, dans son dernier article, que les présidents de conseils départementaux et les préfets soient compétents en matière de limitation de vitesse. Il ne vous a pas échappé que la mise en place du 80 km/h ne m’avait pas particulièrement enthousiasmé.

Ce texte n’est pas parfait, mais je ne doute pas que votre commission va l’améliorer.

M. Hervé Maurey, président. – Sur les 80 km/h, une fois de plus, le Gouvernement aurait été bien inspiré de suivre le Sénat qui avait fait des propositions en ce sens. Je me tourne vers Michèle Vullien, qui faisait partie du groupe de travail mis en place en commun avec la commission des lois. Nous recommandions que le préfet et le président du conseil départemental aménagent la vitesse en fonction de la dangerosité des routes. On aurait pu éviter cette mesure qui a inutilement agacé les Français. Nous sommes allés voir le Premier ministre qui nous a écoutés poliment, mais sans prendre en compte nos arguments.

M. Jean-Pierre Corbisez, rapporteur. – Cette proposition de loi comprend six articles. Elle répond à un constat, que nous sommes nombreux à faire chaque jour dans nos territoires : notre pays comporte de nombreux endroits enclavés qui n'ont pas accès à une offre de transport suffisante. Cet enclavement pose des problèmes quotidiens à nos concitoyens, car cette offre de transport insuffisante se traduit par des difficultés à accéder à des biens de consommation courants, à des services publics, ou encore à trouver un emploi et à le garder.

Selon un sondage réalisé pour le compte du laboratoire des mobilités inclusives l'année dernière, près d'un quart des personnes interrogées ont déclaré avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute d'un moyen de transport.

Et que dire, dans certains territoires, de la difficulté à accéder dans des délais raisonnables à une offre de soins ? Une étude de la direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques de 2011 montrait ainsi que si 95 % de la population française pouvait accéder en moins de 45 minutes à des soins hospitaliers courants, la situation était disparate en fonction des territoires, les régions rurales ou montagneuses cumulant l'éloignement aux soins de proximité, aux spécialistes libéraux et aux centres hospitaliers, quand ces derniers ne sont pas fermés.

Pour les territoires enclavés, le problème réside non seulement dans le fait que l'offre de mobilité, notamment en transports collectifs, est insuffisante, mais aussi dans le manque d'infrastructures de transport adaptées, soit parce que ces infrastructures sont trop lointaines, soit parce qu'elles ne sont pas aménagées pour pouvoir y circuler rapidement.

Chacun peut constater aujourd'hui à quel point cette absence de solution de mobilité alimente le sentiment d'abandon d'une partie de la population française, qui lui-même alimente la colère et le ressentiment.

Par le passé, les choix en matière d'investissements ont porté prioritairement sur la réalisation de grandes infrastructures de transport onéreuses, qui ont surtout bénéficié aux grandes pôles urbains, au détriment de l'entretien et de l'aménagement du réseau existant, qu'il s'agisse du réseau routier ou du réseau ferroviaire. De nombreux rapports se sont

succédé ces dernières années pour critiquer ce sous-investissement chronique.

Il ne s'agit pas, en disant cela, d'opposer les villes et la ruralité. Personne ne nie les besoins importants en infrastructures et en solutions de mobilités qu'ont les zones urbaines denses. Mais les investissements au profit de ces zones ne doivent pas se faire au détriment des autres territoires. Ce constat m'amène au contenu de la proposition de loi.

Son article 1^{er} entend faire du désenclavement des territoires un des piliers de la programmation des infrastructures de transport. Il prévoit pour cela que d'ici la fin de l'année 2025, aucune partie du territoire français métropolitain ne devra être située à une distance trop importante d'un centre urbain ou économique, d'une voie de circulation rapide ou d'un aéroport.

Afin que cet objectif de désenclavement soit intégré dans les documents de planification de l'État et des collectivités territoriales, l'article prévoit que le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) et que les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) soient révisés. De tels objectifs de désenclavement figuraient déjà dans la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire de 1995, dite loi Pasqua, mais ont été supprimés quelques années plus tard. Pourtant, il paraît indispensable que la loi fixe des objectifs de désenclavement devant être pris en compte dans la programmation des infrastructures.

Tel que rédigés, les critères retenus dans cet article ne permettent cependant pas de couvrir une partie du territoire suffisante, et je vous proposerai par conséquent de les modifier. Si tous les critères de la loi Pasqua avaient été respectés, il n'y aurait quasiment plus aujourd'hui de territoires enclavés.

L'article 2 vise à permettre à l'État d'adapter les infrastructures et leurs aménagements en fonction des territoires et de leurs caractéristiques. Il s'agit en cela de faciliter la construction d'infrastructures routières moins lourdes, et donc moins coûteuses, dans les zones enclavées. Est-il aujourd'hui nécessaire de construire des deux fois deux voies en secteur rural ? Cela paraît important pour faciliter la réalisation d'infrastructures ainsi que leur aménagement.

L'article 3 porte plus spécifiquement sur le désenclavement par la voie aérienne. Aujourd'hui, dans de nombreux territoires, en l'absence de TGV, seule une liaison aérienne permet une connexion rapide avec les grands centres urbains.

Afin d'assurer la desserte des territoires enclavés et leur développement économique, le droit européen permet à la puissance publique, en cas de carence du marché, de financer des liaisons aériennes soumises à obligation de service public. Les compagnies qui exploitent ces liaisons, communément appelées « liaisons d'aménagement du territoire »,

sont sélectionnées après appel d'offres, en fonction notamment du prix et des conditions proposées aux usagers ainsi que du coût de la compensation demandée à l'autorité publique délégante.

Le contrat de délégation de service fixe des objectifs aux compagnies en matière de régularité et de continuité du service, du prix, ou de capacité minimale –il arrive pourtant que l'on fasse descendre des passagers parce que l'avion est trop lourd...

Depuis la loi NOTRe du 7 août 2015, qui a revu la répartition des compétences entre les collectivités territoriales et supprimé la clause de compétence générale des départements, seuls l'État et les régions sont compétents en droit pour organiser des liaisons d'aménagement du territoire. Les autres collectivités territoriales ne peuvent organiser de telles liaisons que sur délégation des régions, s'agissant des liaisons intra-régionales, ou de l'État s'agissant des liaisons inter-régionales. Elles peuvent également participer au financement des subventions versées par les régions dans le cadre de conventions. Mais elles ne sont pas compétentes pour organiser elles-mêmes de telles liaisons. Avec les grandes régions, les lieux décisionnels sont de plus en plus éloignés. À terme, le département pourrait retrouver une fonction intermédiaire pour régler la problématique des transports.

Pourtant, les liaisons d'aménagement du territoire sont essentielles au désenclavement des territoires. Elles sont souvent indispensables au développement des activités économiques, et à leur maintien. La suppression d'une ligne peut entraîner la disparition d'emplois.

Or, l'État n'a pas joué son rôle et s'est désengagé ces dernières années du financement de nombreuses liaisons, comme celles de Castres-Paris, Lannion-Paris, Brest-Ouessant, Tarbes-Paris ou encore Lorient-Lyon. L'année dernière, l'État ne contribuait plus qu'au financement de six liaisons métropolitaines. À l'occasion du budget 2019, le Gouvernement a mis fin à cette tendance en octroyant 4 millions supplémentaires au financement de ces lignes, ce qui est positif mais évidemment insuffisant, quand on sait que cela ne permettra de financer, au mieux, qu'une ou deux dessertes supplémentaires.

Par ailleurs, les régions ne sont pas le seul échelon pertinent pour appréhender et répondre à cette problématique de désenclavement. C'est pourquoi j'aurais souhaité vous proposer un amendement afin de donner aux départements et aux EPCI – et non aux communes - la compétence pour organiser eux-mêmes des liaisons d'aménagement du territoire, sans avoir à en demander délégation à la région ou à l'État. Cependant un tel amendement serait considéré comme contraire à l'article 40 de la Constitution, et je n'ai donc malheureusement pas pu le déposer. Quoi qu'il en soit, nous aurons ce débat lors de la LOM.

Toujours s'agissant de ces liaisons, l'article 4 prévoit que l'État doit s'assurer que les compagnies aériennes qui les exploitent maintiennent l'existence et le fonctionnement de dessertes effectives et régulières. En effet, ceux qui utilisent régulièrement ces liaisons ont pu constater une dégradation du service rendu ces dernières années par la filiale d'Air France, HOP !, avec des annulations et des retards de vols fréquents et très importants, parfois jusqu'à sept heures de retard, et pas toujours pour des raisons climatiques.

Cela interroge quant à la manière dont l'État contrôle ces délégations de service public, ainsi que sur les informations que les opérateurs transmettent à l'État s'agissant du fonctionnement des lignes. Actuellement, le contrôle du respect des obligations de service public est réalisé à l'issue de chaque année d'exploitation. En cas de manquements, les compagnies pourraient s'exposer à des pénalités financières, mais nous n'avons pas l'impression que tel soit le cas aujourd'hui.

La proposition de loi prévoit que cette transmission d'informations aux autorités publiques sur le fonctionnement et les résultats d'exploitation de la ligne soit plus fréquente, en ayant lieu tous les trois mois, et plus transparente, en faisant l'objet d'une publication. Après en avoir discuté avec les représentants de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et d'Air France, je vous proposerai d'allonger ce délai à six mois, ce qui me paraît plus raisonnable.

Pour terminer, les articles 5 et 6 concernent la réduction à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur le réseau routier secondaire. C'est peu que dire que cette réduction a été très mal vécue dans les territoires ruraux, car perçue comme une décision imposée par le haut, sans concertation, et sans prendre en considération la réalité de nombreux territoires pour lesquels la route constitue un moyen de déplacement incontournable. De nombreux élus gestionnaires de voirie ont demandé, à juste titre, à ce que cette décision soit décentralisée, afin qu'elle puisse être adaptée aux besoins de chaque territoire. Le groupe de travail créé l'année dernière au Sénat sur ce sujet, au sein duquel notre collègue Michèle Vullien avait été désignée rapporteure pour notre commission, avait lui aussi recommandé une telle décentralisation de la décision.

Tel est l'objet d'un amendement que je vous proposerai, qui vise à donner aux présidents de département et aux préfets la possibilité de remonter les vitesses sur les voies dont ils sont gestionnaires, après avis de la commission départementale de la sécurité routière.

Lors de l'ouverture du grand débat national le 15 janvier, le Président de la République a indiqué être ouvert à des aménagements. J'espère que le Gouvernement en prendra acte et soutiendra notre proposition en ce sens.

Par ailleurs, afin que cette mesure fasse l'objet d'une évaluation le plus rapidement possible, l'article 6 prévoit que le Gouvernement remette un rapport au Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de la loi.

Voilà les informations que je souhaitais porter à votre connaissance sur ce texte, qui répond à un impératif économique et social dans de nombreux territoires.

M. Hervé Maurey, président. – Merci pour cette présentation très complète.

Mme Pascale Bories. – L'article 1^{er} me pose quelques problèmes et notre rapporteur y répond en partie avec ses amendements. Existe-t-il une définition juridique d'un centre urbain ou économique ? Dans mon département, une commune de 40 000 habitants est enclavée car elle ne dispose pas de deux fois deux voies.

En outre, les régions sont en train d'élaborer leurs Sradet qui doivent être approuvés avant le 1^{er} juillet 2019. S'ils devaient être révisés, il faudrait prévoir un avenant pour lancer un nouvel appel d'offre, ce qui entraînerait un coût supplémentaire pour ces collectivités. Lors de l'audition de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), il nous a été dit qu'il n'y avait plus d'argent. Que se passera-t-il alors au-delà de 2025 ?

M. Frédéric Marchand. – Nous voulons tous contribuer au désenclavement des territoires. Le métropolitain que je suis peut aussi vous dire que le désenclavement est aussi nécessaire sur certaines parties géographiques des métropoles. Cette proposition de loi arrive un peu tôt, puisqu'il serait opportun que nous attendions les conclusions du grand débat national. En outre, elle est redondante avec les attendus de la LOM. Ce texte est-il vraiment opportun ?

Mme Angèle Prévaille. – Le désenclavement des territoires est indispensable afin de lutter contre le sentiment d'exclusion d'une grande partie de nos concitoyens. La cohésion des territoires et la lutte contre la marginalisation vont donc de pair. Cette proposition de loi a le mérite de poser des critères de désenclavement. En revanche, elle aborde la question des 80 km/h. Il paraît hasardeux de revenir sur cette limitation de vitesse : quel préfet, quel président de département se hasarderait à remonter la vitesse alors qu'on le lui reprochera au premier mort ? Comme il y a de plus en plus de véhicules sur les routes, il y a fatalement plus de décès chaque année. Si l'on veut en rester à 3 200 morts par an, il faudra à nouveau réduire la vitesse sur les routes.

Le ferroviaire n'est pas mentionné dans les critères de désenclavement. Dans mon département, nous sommes bien loin de la LGV. La LOM portera sur la politique des infrastructures : ce sera le moment opportun de débattre des infrastructures.

M. Rémy Pointereau. – Nous connaissons les problèmes de désenclavement en Auvergne. M. le rapporteur nous a dit que l'État n'avait pas joué son rôle, mais cela ne date pas d'hier ! La Datar fixait des objectifs à 10, 20 ou 30 ans. Tel n'est plus le cas aujourd'hui.

Sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, il y avait, à l'époque, le Capitole. Aujourd'hui, on met près d'une heure de plus pour faire Paris-Limoges. Je ne parlerai pas de la ligne Bourges-Montluçon en voie d'abandon. Il faudrait un plan Marshall pour les infrastructures. Nous devons distinguer la dette liée au fonctionnement de celle liée à l'investissement : il faut lutter contre la première et encourager la seconde.

Et puis, que dire de l'acceptabilité des grands projets ? L'exemple de Notre-Dame-des-Landes parle de lui-même.

M. Jean-Claude Luche. – Cette proposition de loi a le mérite d'exister : il faut poser la question du désenclavement.

Je suis surpris que l'État refuse de déléguer la maîtrise d'ouvrage aux départements qui souhaitent financer une réfection ou un aménagement de route nationale. Les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) comptent de moins en moins de fonctionnaires alors que les départements ont les moyens humains et financiers pour réaliser divers ouvrages. Il faudrait que l'État délègue par convention certains travaux.

La problématique des dessertes aériennes est la même dans mon département que dans le Cantal. Le département co-finance depuis des années ces lignes aériennes. Pourquoi ne pas avoir mentionné les chambres de commerce qui, bien souvent, participent au financement des aéroports ?

M. Guillaume Gontard. – Je partage le diagnostic qui est fait. L'exemple d'Aurillac est parlant. En revanche, je doute de l'efficacité de ce texte pour répondre aux défis du désenclavement. De plus, cette proposition de loi ne mentionne ni le ferroviaire, ni les services publics.

Ce texte passe après une loi ferroviaire qui a supprimé diverses lignes du quotidien et juste avant la LOM. Comment peut-elle s'insérer dans ce calendrier ?

Et puis, il n'y a rien sur le financement de ces belles intentions. Je suis donc plutôt assez circonspect sur l'intérêt de voter ce texte. L'aménagement du territoire doit être abordé de façon globale et non pas parcellaire comme ici.

M. Jean-Marc Boyer. – Je partage les constats de M. Mézard, notamment sur les dégâts de la loi NOTRe. Cette proposition de loi a le mérite de poser la problématique du désenclavement de nos territoires. Leur développement économique dépend des voies de communication et de l'accès au numérique.

Nous avons récemment auditionné **Mme Anne-Marie Couderc**, présidente non exécutive du groupe Air France-KLM et le nouveau directeur général du groupe Air France-KLM, M. Benjamin Smith. J'ai interrogé ce dernier sur la pérennité des liaisons intérieures aériennes : il a confirmé que HOP ! maintiendrait les lignes intérieures, mais qu'il serait vigilant sur le seuil de rentabilité de ces lignes et il a évoqué le soutien des collectivités. Nous allons donc devoir faire beaucoup pour assurer la pérennité de ces lignes.

Lorsque nous parlons d'en revenir aux 90 km/h sur certains tronçons, nous sommes traités d'irresponsables. Le Premier ministre a affirmé que le passage aux 80 km/h avait permis de sauver 114 vies. Il faudrait connaître les causes réelles des accidents sur les tronçons à 80 km/h.

M. Christophe Priou. - La loi pour un nouveau pacte ferroviaire que le Sénat a votée a imposé beaucoup d'efforts aux salariés. Dans une SNCF où la direction reste très centralisée, beaucoup d'élus locaux apprennent par voie de presse qu'un guichet ou une gare vont être fermés.

Pour Notre-Dame-des-Landes, on a fait fi des décisions de justice, des décisions d'élus et du résultat de la consultation populaire. Aujourd'hui, il devient impossible de créer de nouvelles infrastructures et même très difficile de moderniser les existantes.

Olivier Guichard, père de l'aménagement du territoire et président de région disait il y a un peu plus de vingt ans qu'il n'aimait pas contractualiser avec l'État car ce dernier ne tenait pas ses engagements. Sur l'axe Nantes-Brest, à Savenay, la deux fois deux voies devait devenir deux fois trois voies : inscrite au contrat de plan 1997, elle n'a jamais été réalisée. Vu l'état des finances publiques, les choses ne devraient pas s'améliorer d'ici 2025, loin, de là.

M. Guillaume Chevrollier. - On ne peut qu'être favorable à cette proposition de loi, mais la question du financement se pose. Avez-vous évalué le montant des investissements pour parvenir à un désenclavement général ?

Les trois-quarts de nos concitoyens utilisent leur voiture pour leurs trajets domicile-travail. La LOM propose d'apporter des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture, ce qui semble contradictoire avec l'objet de votre proposition de loi. Quel est votre regard sur cette loi d'orientation ?

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. - Dans la Sarthe, la question de l'aérien nous concerne peu. Je regrette que le ferroviaire ne soit pas abordé dans cette proposition de loi. Il faudrait imposer des liaisons entre les TGV et les aéroports. Pour Nantes, si la liaison avec Roissy existe, celle avec Orly n'est prévue qu'à partir de 2027, voire 2032...

En outre, les horaires des TER et des TGV ne coïncident pas toujours, ce qui amplifie l'enclavement des territoires.

M. Michel Dagbert. - Le diagnostic est documenté et partagé, mais j'ai un peu de mal avec le calendrier. Où est la plus-value de cette proposition de loi alors que la LOM va bientôt être examinée par le Parlement ? Attention à ne pas imposer des avions ou des deux fois deux voies à ceux qui veulent préserver la quiétude de la campagne. Prenons garde aussi à ne pas remettre en cause les Sraddet qui sont en cours de finalisation.

Dans mon département, j'ai obtenu une délégation de maîtrise d'ouvrage pour réaliser une deux fois deux voies. Mais ce n'est pas en élargissant les routes que l'on règlera forcément les choses, car les entrées de ville seront toujours embouteillées. En revanche, il faut développer les voies dédiées et l'auto-partage.

M. Benoît Huré. - La LOM arrive mais cette proposition de loi apporte un éclairage bienvenu sur les territoires enclavés. On ne peut parler d'aménagement du territoire sans envisager la construction ou la modernisation des infrastructures qui sont un véritable préalable au désenclavement.

Cependant, tant que l'on n'aura pas réglé le problème du financement des allocations de solidarité, les départements ne pourront pas assumer les constructions de nouvelles infrastructures. Laissons les intercommunalités et les régions les financer.

M. Alain Fouché. - Sur les 80 km/h, les chiffres du Gouvernement sont inexacts. Comment prouver que la baisse du nombre de tués est due à la diminution de la limitation de vitesse ? Le Sénat demande depuis longtemps l'organisation de réunions avec le préfet, le président du conseil départemental, les maires et les forces de sécurité pour décider de la limitation de vitesse sur les divers axes. Nous sommes face à l'entêtement incroyable du Premier ministre qui a eu pour conséquence de déclencher le mouvement des gilets jaunes.

M. Olivier Jacquin. - Le ferroviaire est trop absent de ce texte. Au lendemain de la promulgation de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, SNCF Mobilités a fermé des lignes TGV considérées comme non rentables. Dans ma région, deux TGV vers le Sud-Est à partir de Nancy ont été supprimés en dépit d'une immense mobilisation : 40 000 signatures sur une pétition.

Le fonctionnement de SNCF Mobilités est opaque : des questions de gouvernance et de démocratie sont posées. Quand la SNCF était un monopole public, les territoires étaient desservis de façon égalitaire. Mais maintenant qu'il s'agit d'un service commercial sur fond d'investissements publics, une vraie question politique se pose : on ne peut laisser un conseil d'administration décider seul des lignes qu'il ferme ou non.

La loi de 2014 prévoyait l'élaboration d'un schéma national des dessertes. Lors de l'examen du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, j'avais interrogé la ministre chargée des transports Elisabeth Borne, qui m'avait répondu qu'elle mettrait en œuvre ce schéma : nous attendons toujours. Nous reposerons la question.

Je ne sais si nous aurons un jour un débat sur les petites lignes : Mme la ministre a missionné un préfet pour rédiger un rapport sur cette question. Le contrat de performance de SNCF Réseau limite les investissements à un taux d'endettement maximum, d'où la mise en place de priorités.

M. Ronan Dantec. – Cette proposition de loi remet l'aménagement du territoire et l'emploi au cœur du débat. Le développement du TGV a concentré l'emploi dans notre pays. Pour un développement harmonieux de notre territoire, il faut une offre de transport rapide et accessible partout.

Nous avons intérêt à examiner ce texte, mais je regrette que l'on remette sur la table la question des 80 km/h qui n'est pas de même nature.

Notre débat sera aussi l'occasion d'interroger la façon dont la LOM traite l'aménagement du territoire et l'emploi. Je crois beaucoup aux petits aéroports qui permettent de désenclaver les territoires.

M. Jérôme Bignon. – Je préférerais que l'on parle de mobilité pour tous plutôt que de LOM. Le grand mérite de cette proposition de loi est de prendre en compte les parties de notre territoire qui sont abandonnées et pour lesquelles la mobilité ne veut plus rien dire. Il faut partir la veille si l'on veut aller du Tréport à Amiens pour assister à une audience du tribunal. La mobilité doit se démocratiser.

Je suis opposé à l'augmentation de la limitation de vitesse : mon père est mort dans un accident de voiture ; ce fut un véritable drame familial. À chaque fois que l'on sauve une vie, on fait beaucoup de bien à toute la population.

M. Philippe Pemezec. – Je suis heureux d'avoir entendu prononcer le nom de Charles Pasqua. Cela fait longtemps que l'on n'a plus de politique d'aménagement du territoire et je ne parle même pas de la catastrophe que fut la loi NOTRe.

Je fais partie de ceux qui pensent que les politiques publiques doivent être adaptées aux spécificités des territoires. Les élus locaux doivent disposer d'un vrai pouvoir d'expérimentation. Il est temps que cesse cette dictature des technocrates qui imposent sans cesse plus de normes et qui stigmatisent les élus que nous sommes. Je suis favorable à tout ce qui renforcera la décentralisation et j'attends d'ailleurs avec impatience son acte III.

M. Didier Mandelli. – Les objectifs de cette proposition de loi seront intégrés dans le cadre de la réflexion que nous aurons sur la LOM.

M. Hervé Maurey, président. – Je vous rappelle une nouvelle fois que la date limite de dépôt des amendements est fixée au 21 février, avant la suspension de nos travaux.

M. Jean-Pierre Corbisez, rapporteur. – Depuis ma nomination en tant que rapporteur, j'ai disposé de quinze jours pour procéder à des auditions. Cette proposition de loi doit être complémentaire mais surtout pas contradictoire avec la LOM.

Nous avons voté l'année dernière la loi pour un nouveau pacte ferroviaire et Mme Borne a nommé le mois dernier le préfet Philizot pour examiner la situation des voies ferrées secondaires. La loi votée l'année dernière n'a pas réglé la situation des transports pendulaires dans nos territoires. L'année dernière, j'avais évoqué la liaison Abbeville-Le Tréport. Même si le conseil régional des Hauts de France souhaite participer au financement de cette ligne, SNCF Réseau peut la supprimer. Attendons le rapport du préfet pour reposer la question à la ministre.

À l'article 1^{er}, je vous proposerai de faire référence aux aires urbaines de moins de 5 000 emplois, une notion reconnue par l'Insee.

Lors de nos auditions, les services de l'État nous ont rappelé que les préfets de régions devaient tenir compte des critères de désenclavement lors de leurs négociations avec les élus régionaux pour les futurs contrats de plan État-Région (CPER). Lors des négociations entre la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et l'Afitf, il n'est cependant pas toujours tenu compte de l'objectif de désenclavement des territoires. Nous voulons donc maintenir dans le texte ce critère qui semble essentiel.

J'en viens à la problématique des 80 km/h. Dans les 48 heures qui ont suivi ma désignation en tant que rapporteur, le préfet m'a envoyé d'excellents résultats de la sécurité routière me démontrant que la réduction de la limitation de vitesse avait évité plus d'une dizaine de morts de mon département. Sur les deux fois deux voies, la vitesse est pourtant toujours limitée à 110 km/h. Par ailleurs, les distances sur les voies ne sont pas suffisantes pour permettre de doubler les poids-lourds à 80 km/h. Je souhaite donc que les élus de terrain se prononcent, car sont eux qui sont les mieux placés pour savoir quelles sont les portions de route les plus dangereuses.

Il est vrai que les chambres de commerce et d'industrie financent en partie les liaisons aériennes. Ces lignes étant déficitaires, les autorités locales et consulaires savent, dès le résultat, de l'appel d'offre quel sera le montant du déficit à compenser pendant quatre ans. Mais parfois, lors du renouvellement de ces marchés, les collectivités doivent multiplier leurs dotations par deux ou trois ! Ainsi, la contribution du conseil départemental du Cantal va passer de 500 000 euros à 1,5 million d'euros. La réglementation européenne permet à l'État de financer les déficits jusqu'à 100 % de ces

déficits ; or, en moyenne, sa participation financière est de 50 %. Sur certaines lignes, comme à Tarbes, l'État est aux abonnés absents...

S'agissant des Sradet, je vous proposerai qu'ils intègrent les objectifs de désenclavement prévus par la proposition de loi à l'occasion de leur prochain renouvellement..

Enfin, je vous proposerai un amendement visant à adapter les infrastructures aux caractéristiques des territoires, afin de mettre fin à la construction systématique de routes à deux fois deux voies dans les zones enclavées, qui génèrent des levées de bouclier.

M. Hervé Maurey, président. – Ce texte a le mérite de nous interpellier sur les questions du désenclavement et de l'aménagement du territoire.

Comme l'a dit M. Mandelli, ce travail pourra s'intégrer dans le cadre de la LOM. Lors de la première réunion du conseil d'orientation des infrastructures, à laquelle je siégeais avec notre collègue Michel Dagbert et notre ancien collègue Gérard Cornu, les services nous ont présenté une longue liste de critères ; il n'en manquait qu'un, l'aménagement du territoire !

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

M. Jean-Pierre Corbisez, rapporteur. – L'amendement COM-9 rectifié vise à revoir les critères de désenclavement proposés par l'article 1^{er}. En effet, ces critères, une fois cumulés conduisent à ce que seule une petite partie du territoire national soit enclavée, ce qui ne correspond évidemment ni à la réalité ni à l'intention du texte. Cela tient notamment au fait que le critère de distance à un aéroport ne concerne qu'une partie limitée du territoire, principalement les départements de la Nièvre, du Cher, la Lozère ainsi que les Alpes.

En outre, la notion de distance d'un centre urbain et économique étant floue, elle paraît sujette à caution. Par conséquent, cet amendement prévoit de remplacer la notion de « centre urbain ou économique » par celle d'« unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois », reconnue par l'Insee, de remplacer la notion de « route express à deux fois deux voies » par celle de « route aménagée pour permettre la circulation rapide des véhicules ». Le désenclavement ne passe pas forcément par la construction de grandes infrastructures routières sur tout le territoire, mais peut être atteint en aménageant des infrastructures existantes pour faciliter la circulation rapide des véhicules.

Cet amendement supprime aussi le critère de distance à un « aérodrome ouvert au transport aérien public », qui n'est pas opérant.

L'amendement COM-8 de M. Dantec complète la liste des critères de désenclavement, afin d'ajouter celui de distance à une gare desservie par une ligne à grande vitesse.

M. Ronan Dantec. – Cet amendement a pour but de protéger les gares TGV existantes et qui risqueraient d'être supprimées.

M. Benoît Huré. – Je suis tout à fait d'accord avec M. Dantec : il faut graver dans le marbre la protection des gares TGV.

M. Jean-Pierre Corbisez, rapporteur. – Je vous propose de rectifier mon amendement sur le plan rédactionnel afin que nous puissions également adopter l'amendement de Ronan Dantec.

L'amendement COM-9 rectifié est adopté ainsi que l'amendement COM-8.

M. Jean-Pierre Corbisez, rapporteur. – L'article 1^{er} prévoit de réviser le SNIT ainsi que les Sraddet pour prendre en compte les objectifs de désenclavement. L'amendement COM-3 vise à enlever la mention du SNIT, dont la suppression est prévue par la LOM, et à prévoir que les Sraddet ne devront inclure ces objectifs de désenclavement qu'à compter de leur prochaine révision, pour éviter de devoir modifier les schémas qui viennent d'être adoptés.

M. Hervé Maurey, président. – Le Sraddet est encore un grand apport de la loi NOTRe !

L'amendement COM-3 est adopté.

L'article 1^{er} est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 2

M. Jean-Pierre Corbisez, rapporteur. – L'amendement COM-4 réécrit l'article 2 pour prévoir que l'État, lorsqu'il mène des projets de construction de nouvelles infrastructures de transport ou d'aménagement d'infrastructures existantes, les adapte aux caractéristiques des territoires et aux besoins identifiés. Cette formulation paraît préférable à celle mentionnant l'application de « critères différenciés », que l'on pourrait interpréter comme permettant de déroger à des normes environnementales.

L'amendement COM-4 est adopté.

L'article 2 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article additionnel après l'article 2

M. Jean-Pierre Corbisez, rapporteur. – Je vous propose de déclarer l'amendement COM-2, qui traite de l'autorisation de l'installation de préenseignes pour les restaurants, irrecevable car il n'a pas de lien, même indirect, avec les dispositions de la proposition de loi.

L'amendement COM-2 est déclaré irrecevable au titre de l'article 45 de la Constitution et de l'article 48, alinéa 3, du Règlement du Sénat.

Article 3

M. Jean-Pierre Corbisez, rapporteur. – Comme je l’indiquais lors de la discussion générale, j’aurais souhaité vous présenter un amendement afin de donner la compétence aux départements et aux EPCI d’organiser eux-mêmes des liaisons d’aménagement du territoire, sans avoir besoin de demander une délégation de l’État ou de la région. Mais un tel amendement ne serait pas recevable au titre de l’article 40 de la Constitution.

C’est pourquoi, l’amendement COM-10 se limite à prévoir que ce sont les EPCI et non les communes qui pourront participer au financement des aides aux compagnies aériennes exploitant des liaisons d’aménagement du territoire. Nous pourrions cependant évoquer l’échelon départemental à l’occasion de la LOM.

L’amendement COM-10 est adopté.

L’article 3 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article additionnel après l’article 3

M. Jean-Pierre Corbisez, rapporteur. – L’amendement COM-1 pose la problématique de l’investissement dans les petites communes rurales de moins de 1 000 habitants. Actuellement, les subventions ne peuvent excéder 80 % du montant des travaux. Mais 20 % de reste à charge pour certaines petites communes peut s’avérer budgétairement hors d’atteinte. Je propose d’intégrer cet amendement, même s’il n’a pas de lien direct avec le désenclavement.

M. Hervé Maurey, président. – M. le rapporteur estime donc que cet amendement a un lien indirect avec le texte.

M. Jean-Pierre Corbisez, rapporteur. – Puisque ce texte traite indirectement de la voirie communale, à travers les 80 km/h, pourquoi ne pas parler des petites communes qui ont du mal à financer leurs projets d’infrastructure ?

M. Hervé Maurey, président. – L’examen de l’irrecevabilité des amendements au titre de l’article 45 de la Constitution est une compétence de la commission. Si la recevabilité pose problème, je mettrai cette question aux voix.

M. Benoît Huré. – Toutes les petites communes ne sont pas confrontées à ce type de difficultés. Une réflexion d’ampleur mérite d’être menée avant de voter cet amendement.

M. Hervé Maurey, président. – Je comprends de vos interventions ou de vos signes de tête que la commission est plutôt favorable à l’irrecevabilité. La commission partage la préoccupation de M. Grand mais considère donc que cet amendement est irrecevable.

L’amendement COM-1 est déclaré irrecevable au titre de l’article 45 de la Constitution et de l’article 48, alinéa 3, du Règlement du Sénat.

Article 4

M. Jean-Pierre Corbisez, rapporteur. – L'amendement COM-5 réécrit l'article 4, afin d'affirmer le rôle de l'État pour contrôler que les liaisons aériennes sous obligations de service public sont exploitées de manière effective et régulière. Il prévoit également que les entreprises de transport aérien devront présenter aux autorités délégantes les résultats d'exploitation des liaisons non pas tous les trois mois, ce qui techniquement ne serait pas tenable, mais tous les six mois.

M. Claude Bérit-Débat. – Je suis tout à fait d'accord avec cet amendement. Certains aéroports ne sont plus financés par l'État : ainsi, l'aéroport de Périgueux a fermé, comme celui d'Aurillac. Le déficit était entièrement financé par le département et la communauté d'agglomération que je présidais. Je regrette que Périgueux n'ait plus de ligne aérienne alors que ces liaisons avaient permis de maintenir des entreprises sur place. Deux grosses entreprises s'interrogent sur leur maintien à Périgueux. Quant à la LGV, nous devons aller à Angoulême, soit une heure et demie de voiture.

M. Alain Fouché. – L'État ne finance plus les aéroports, les régions en ont lâché un certain nombre et les CCI ont vu leurs réserves diminuer du fait des ponctions de l'État. Dans ma région, seuls le département et la communauté d'agglomération de Poitiers financent l'aéroport. C'est un vrai problème.

M. Jean-Pierre Corbisez, rapporteur. – Nous avons débattu il y a une dizaine de jours du regroupement des chambres de commerce, des chambres d'agriculture et des chambres des métiers. Ces regroupements pourront avoir des conséquences financières et stratégiques sur le maintien de certaines lignes aériennes, car ils entraînent un éloignement du terrain.

L'amendement COM-5 est adopté.

L'article 4 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 5

M. Jean-Pierre Corbisez, rapporteur. – L'amendement COM-6 donne compétence aux présidents de département et aux préfets pour relever la vitesse maximale autorisée sur les routes dont ils ont la gestion, après avis de la commission départementale de la sécurité routière.

L'amendement COM-6 est adopté.

L'article 5 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 6

L'amendement rédactionnel COM-7 est adopté.

L'article 6 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

La proposition de loi est adoptée dans la rédaction issue des travaux de la commission.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Lundi 28 janvier 2019

- *Direction générale de l'aviation civile* : **M. Michel LAMALLE**, sous-directeur des transporteurs et services aériens à la Direction du transport aérien, **M. Sylvain FOUR**, adjoint à la sous-directrice des aéroports à la Direction du transport aérien.

Mardi 29 janvier 2019

- *Agence de financement des infrastructures de transport de France* : **M. Jean ABÈLE**, Secrétaire général.

Mercredi 30 janvier 2019

- *Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales - Direction générale des collectivités locales* : **M. David MYARD**, adjoint au sous-directeur des compétences et des institutions locales, **M. Laurent PETIAU**, adjoint au chef du bureau des services publics locaux.

Jeudi 31 janvier 2019

- *Commissariat général à l'égalité des territoires* : **Mme Sophie DUVAL-HUWART**, directrice du développement des capacités du territoire, **Mme Annabelle FERRY**, experte politiques de mobilité et transports.

Mardi 5 février 2019

- *Association des maires ruraux de France* : **M. Vanik BERBERIAN**, Président de l'Association des Maires ruraux de France, Maire de Gargilèsse-Dampierre.

Mercredi 6 février 2019

- *Direction des infrastructures de transport* : **Mme Sandrine CHINZI**, directrice des infrastructures de transport, **M. Michel HERSEMUL**, sous-directeur de l'aménagement du réseau routier national, **M. Jean-Pierre CABBILLARD**, adjoint au sous-directeur de l'aménagement du réseau routier national.

- *Air France* : **Mme Hélène ABRAHAM**, directrice générale adjointe commercial marketing et produits de HOP !, **M. Laurent TIMSIT**, directeur des Affaires internationales et institutionnelles.

Jeudi 7 février 2019

- *Assemblée des départements de France* : **M. Philippe HERSCU**, directeur délégué à l'aménagement du territoire, **Mme Marylène JOUVIEN**, chargée des relations avec le Parlement.

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture
Code des transports	Proposition de loi visant à faciliter le désenclavement des territoires	Proposition de loi visant à faciliter le désenclavement des territoires
	Article 1^{er}	Article 1^{er}
<p><u>Art. L. 1111-3.</u> – Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, de l'aménagement et de la compétitivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers. Cette programmation permet, à partir des grands réseaux de transport, la desserte des territoires à faible densité démographique par au moins un service de transport remplissant une mission de service public.</p>	<p>I. – L'article L. 1111-3 du code des transports est ainsi modifié :</p>	<p>I. – L'article L. 1111-3 du code des transports est ainsi modifié : ①</p>
	<p>1° Au début, est ajoutée la mention : « I. – » ;</p>	<p>1° Au début, est ajoutée la mention : « I. – » ; ②</p>
	<p>2° Il est ajouté un II ainsi rédigé :</p>	<p>2° Il est ajouté un II ainsi rédigé : ③</p>
	<p>« II. – Au 31 décembre 2025, aucune partie du territoire français métropolitain continental n'est située à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile soit d'un centre urbain ou économique, soit d'une autoroute ou d'une route express à deux fois deux voies en continuité avec le réseau national, soit à moins de cent quatre-vingts kilomètres ou cent-vingt minutes d'automobile d'un aéroport ouvert au transport aérien public.</p>	<p>« II. – Au 31 décembre 2025, aucune partie du territoire français métropolitain continental n'est située <u>soit à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile d'une unité urbaine de 1500 à 5000 emplois, d'une autoroute ou d'une route aménagée pour permettre la circulation rapide des véhicules, soit à plus de soixante minutes d'automobile d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse.</u> » ④</p>
	<p>« II. – Dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, le schéma national des infrastructures de transports et les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires sont révisés pour prendre en compte</p>	<p>Amdts COM-9 rect, COM-8</p> <p>II. – Les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires mentionnés à l'article L. 4251-1 du <u>code général des collectivités territoriales prennent en compte l'objectif de désenclavement mentionné au II de l'article L. 1111-3</u> ⑤</p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

l'objectif de désenclavement mentionné au II de l'article L. 1111-3 du code des transports→

du code des transports à compter de leur prochaine révision suivant la promulgation de la présente loi.

Amdt COM-3

Article 2

~~L'article L. 1512-1 du code des transports est ainsi modifié :~~

Article 2

Après l'article L. 1512-1 du code des transports, il est inséré un article L. 1512-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 1512-1-1. – Lorsqu'il est maître d'ouvrage, l'État veille à adapter les infrastructures de transport aux caractéristiques topographiques et aux besoins socio-économiques des territoires. »

Amdt COM-4

Art. L. 1512-1. – La réalisation et l'aménagement d'une infrastructure de transport peuvent faire l'objet de contrats passés entre l'État et les collectivités territoriales.

~~1° Au début, est ajoutée la mention : « I. » ;~~

~~2° Il est ajouté un II ainsi rédigé :~~

~~« II. Lorsqu'il est maître d'ouvrage, l'État peut appliquer aux territoires concernés par l'objectif de désenclavement des critères différenciés de réalisation des infrastructures, à l'exception des dispositions liées à la sûreté et à la sécurité. »~~

Article 3

Article 3

Code général des collectivités territoriales

Art. L. 1511-2. – I. – Sous réserve des articles L. 1511-3, L. 1511-7 et L. 1511-8, du titre V du livre II de la deuxième partie et du titre III du livre II de la troisième partie, le conseil régional est seul compétent pour définir les régimes d'aides et pour décider de l'octroi des aides aux entreprises dans la région. Dans le cadre d'une convention passée avec la région, la métropole de Lyon, les communes et leurs groupements peuvent participer au financement des aides et des régimes d'aides mis en place par la région.

Le premier alinéa du I de l'article L. 1511-2 du code général des collectivités territoriales est complété par une phrase ainsi rédigée : « Dans les mêmes conditions, les départements et les communes peuvent participer au financement des subventions accordées aux entreprises de transport aérien ~~et aux aéroports et aérodromes qui contribuent manifestement au désenclavement des territoires, dans une perspective de développement économique.~~ »

Le premier alinéa du I de l'article L. 1511-2 du code général des collectivités territoriales est complété par une phrase ainsi rédigée : « Dans les mêmes conditions, les départements et les établissements publics de coopération intercommunale peuvent participer au financement des subventions accordées aux entreprises de transport aérien exploitant des liaisons aériennes soumises à des obligations de service public. »

Amdt COM-10

Ces aides revêtent la forme de

①

②

Dispositions en vigueur

prestations de services, de subventions, de bonifications d'intérêts, de prêts et d'avances remboursables, à taux nul ou à des conditions plus favorables que les conditions du marché.

Le conseil régional peut déléguer l'octroi de tout ou partie des aides à la métropole de Lyon, aux communes et à leurs groupements, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8. Il peut déléguer la gestion de tout ou partie des aides à des établissements publics ou à la société mentionnée à l'article 6 de l'ordonnance n° 2005-722 du 29 juin 2005 relative à la Banque publique d'investissement.

Les aides accordées sur le fondement du présent I ont pour objet la création ou l'extension d'activités économiques.

II. – Lorsque la protection des intérêts économiques et sociaux de la population l'exige, le conseil régional peut accorder des aides à des entreprises en difficulté. Les modalités de versement des aides et les mesures qui en sont la contrepartie font l'objet d'une convention entre la région et l'entreprise. En cas de reprise de l'activité ou de retour à meilleure fortune, la convention peut prévoir le remboursement de tout ou partie des aides de la région. La métropole de Lyon, les communes et leurs groupements peuvent participer au financement des aides dans le cadre d'une convention passée avec la région.

Code de l'aviation civile

Livre III : Transport aérien

Titre III : Entreprises de transport aérien

Texte de la proposition de loi

Article 4

~~Le titre III du livre III du code de l'aviation civile est complété par un article L. 330-7 ainsi rédigé :~~

~~« Art. L. 330-7. – Dans les territoires concernés par un critère d'enclavement défini par décret, l'État s'assure que les entreprises de transport aérien maintiennent l'existence et le fonctionnement de liaisons aériennes effectives et~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

Article 4

Après l'article L. 6412-3 du code des transports, il est inséré un article L. 6412-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 6412-3-1. – L'État s'assure que les entreprises de transport aérien qui exploitent des liaisons aériennes soumises à des obligations de service public maintiennent l'existence et le fonctionnement de liaisons effectives

①

②

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

~~régulières, notamment lorsque ces dernières bénéficient de subventions publiques destinées à compenser leur faible rentabilité économique. Les entreprises de transport aérien concernées rendent compte du fonctionnement, des résultats et de l'effectivité de leur activité au ministre chargé de l'aviation civile tous les trois mois. Ces résultats font l'objet d'une publication trimestrielle dont les modalités et le contenu sont fixées par décret. »~~

et régulières.

« Les entreprises de transport aérien qui exploitent des liaisons aériennes soumises à des obligations de service public rendent compte aux autorités délégantes du fonctionnement et des résultats commerciaux et financiers de l'exploitation de la liaison tous les six mois. Ces résultats font l'objet d'une publication dont les modalités et le contenu sont fixés par décret. »

Amdt COM-5

Article 5

Article 5

Le chapitre unique du titre II du livre II de la troisième partie du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

Code de la route

Livre 4 : L'usage des voies

Titre 1^{er} : Dispositions générales

Chapitre 3 : Vitesse

~~Au début du chapitre III du titre 1^{er} du livre IV du code de la route, il est ajouté un article L. 413-1 A ainsi rédigé :~~

1° Après l'article L. 3221-4, il est inséré un article L. 3221-4-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3221-4-1. – Le président du conseil départemental peut, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière, fixer pour tout ou partie des routes départementales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. » :

2° Après l'article L. 3221-5, il est inséré un article L. 3221-5-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3221-5-1. – Le

③

①

②

③

④

⑤

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

**Texte adopté par la commission
du Sénat en première lecture**

représentant de l'État dans le département peut, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de la sécurité routière, fixer pour tout ou partie des routes nationales une vitesse maximale autorisée supérieure à celle prévue par le code de la route. »

Amdt COM-6

~~« Art. L. 413 1 A. Les limitations de vitesse fixées pour les différentes voies garantissent la sécurité de leurs usagers ainsi que l'accès à un centre urbain ou économique dans un délai raisonnable. »~~

Article 6

Dans le délai de six mois à compter de la ~~publication~~ de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport d'évaluation du décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules quant à la réalisation de l'objectif de renforcement de la sécurité routière, en particulier au regard des conditions météorologiques, mais aussi de l'enclavement des territoires concernés et du fonctionnement des transports collectifs ou publics existants.

Article 6

Dans le délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport d'évaluation du décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules quant à la réalisation de l'objectif de renforcement de la sécurité routière, en particulier au regard des conditions météorologiques, mais aussi de l'enclavement des territoires concernés et du fonctionnement des transports collectifs ou publics existants.

Amdt COM-7